

Versiune anonimată

Traducere

C-86/19 - 1

Cauza C-86/19

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

6 februarie 2019

Instanța de trimitere:

Juzgado de lo Mercantil n.º 9 de Barcelona (Spania)

Data deciziei de trimitere:

3 decembrie 2018

Reclamant:

SL

Pârâtă:

Vueling Airlines SA

Juzgado de lo Mercantil n.º 9 de Barcelona [Tribunalul Comercial nr. 9 din Barcelona]

[omissis]

[omissis] [informații cu privire la instanță]

Materia: alte acțiuni în materie de transport

[omissis]

[omissis] [aspecte procedurale]

**ORDONANȚĂ DE SESIZARE CU TITLU PRELIMINAR ADRESATĂ
CURȚII DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE**

[omissis]

Locul: Barcelona

Data: 3 decembrie 2018

SITUAȚIA DE FAPT

ÎN PRIMUL RÂND. La 11 decembrie 2017, prezenta instanță a fost sesizată cu o acțiune [*omissis*] având ca obiect o cerere de plată, introdusă de SL împotriva companiei aeriene VUELING AIRLINES, căreia îi solicită plata a 1 131 DST (echivalentul a 1 400 de euro) pentru prejudiciul material și moral suferit ca urmare a pierderii bagajului său în timpul zborului achiziționat de la reclamantă pentru data de 18 septembrie 2017, cu plecare din Ibiza și destinația Fuerteventura, cu escală în Barcelona, bagaj pe care nu și l-a recuperat până în prezent.

ÎN AL DOILEA RÂND. Pârâta, deși recunoaște pierderea bagajului, refuză să achite suma solicitată, oferind numai 250 de euro cu titlu de prejudiciu material și moral, întrucât reclamantul nu a descris conținutul bagajului său, nu a prezentat facturi justificative pentru a dovedi valoarea acestuia și nici a obiectelor și a bunurilor pe care a fost nevoit să și le achiziționeze în schimb și, de asemenea, nu a specificat greutatea bagajului, toate aceste informații fiind necesare, în opinia sa, pentru a acorda limita maximă de despăgubire prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.

ÎN AL TREILEA RÂND. Întrucât niciuna dintre părți nu a solicitat să se desfășoare o ședință, instanța a rămas în pronunțare. **[OR 2]**

ÎN AL PATRULEA RÂND. [*omissis*] [A]vând în vedere jurisprudența contradictorie pronunțată cu privire la acest aspect, [*omissis*] prezenta instanță are îndoieli privind aspectul dacă limita maximă de despăgubire în valoare de 1 131 DST, prevăzută la articolul 17 alineatul (2) și la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal trebuie acordată întotdeauna și în orice caz, pentru simplul fapt că se dovedește că bagajul a fost pierdut, întrucât acesta reprezintă cazul cel mai grav dintre cele prevăzute la dispozițiile menționate, fără a fi necesar ca pasagerul să invoce sau să dovedească vreo altă informație suplimentară, sau dacă, dimpotrivă, este vorba despre o limită maximă de despăgubire, care poate fi acordată numai dacă pasagerul dovedește prin orice mijloc de probă legal conținutul bagajului și valoarea sa, de exemplu prin prezentarea unor facturi de achiziție a obiectelor și a bunurilor personale respective, precum și a produselor pe care a trebuit să le achiziționeze în schimb, numărul de kilograme transportate sau, pentru a aprecia dauna morala, dacă pierderea bagajului are loc în timpul zborului de plecare sau de întoarcere, parametri care vor fi luați în considerare de instanță cu ocazia adaptării valorii despăgubirii.

ÎN AL CINCILEA RÂND. Pentru acest motiv, prin ordonanța din 24 octombrie 2018, s-a dispus suspendarea procedurii și a pronunțării hotărârii [*omissis*].

În timp ce reclamantul este în favoarea sesizării Curții de Justiție a Uniunii Europene cu o cerere de decizie preliminară, ca urmare a îndoielilor juridice pe care le suscită interpretarea articolului 17 alineatul (2) și a articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal – din care rezultă hotărârile diferite și contradictorii pronunțate cu privire la acest aspect – compania pârâtă, dimpotrivă, se opune formulării cererii. În opinia sa, textul normei comunitare este clar și nu suscită îndoieli, iar suma de 1 131 DST reprezintă limita maximă de despăgubire, care, ca atare, poate fi adaptată de instanță în funcție de împrejurările existente, inclusiv în cazul pierderii bagajului.

ÎN DREPT

ÎN PRIMUL RÂND. Articolul 234 din Tratatul de instituire a Comunității Europene în versiunea sa consolidată (Amsterdam, 2 octombrie 1997) prevede că: „Curtea este competentă să se pronunțe, cu titlu preliminar, cu privire la:

- 1.1. interpretarea tratatelor;
- 1.2. validitatea și interpretarea actelor adoptate de instituțiile Comunității și de BCE;
- 1.3. interpretarea statutelor organismelor înființate printr-un act al Consiliului, atunci când statutele respective prevăd acest lucru.

În cazul în care o asemenea chestiune se invocă în fața unei instanțe dintr-un stat membru, prezenta instanță poate, în cazul în care apreciază că o decizie în această privință îi este necesară pentru a pronunța o hotărâre, să ceară Curții să se pronunțe cu privire la această chestiune.

În cazul în care o asemenea chestiune se invocă într-o cauză pendinte în fața unei instanțe naționale ale cărei decizii nu sunt supuse vreunei căi de atac în dreptul intern, prezenta instanță este obligată să sesizeze Curtea.” **[OR 3]**

ÎN AL DOILEA RÂND. Conform Notei informative cu privire la formularea cererilor pentru pronunțarea unei hotărâri preliminare de către instanțele naționale, emisă de Curtea de Justiție (2005/C 143/01, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene din 11 iunie 2005), acestea trebuie adresate:

- 1) atunci când instanța a rămas în pronunțare;
- 2) atunci când întrebarea adresată Curții de Justiție a Uniunii Europene se referă la interpretarea unei norme de drept al Uniunii.

ÎN AL TREILEA RÂND. În prezenta cauză, îndoielile provocate se referă la interpretarea articolului 17 alineatul (2) și a articolului 22 din Convenția de la Montreal din 28 mai 1999 pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional [omissis].

Astfel, articolul 17 alineatul (2) prevede un regim de răspundere civilă cvasi-obiectivă pentru daunele cauzate în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajului înregistrat, stabilind că:

„Transportatorul este răspunzător pentru dauna survenită în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajului înregistrat, cu condiția ca faptul care a provocat distrugerea, pierderea sau avariarea să se fi produs la bordul aeronavei sau în cursul oricărei perioade în care transportatorul avea în grijă bagajul înregistrat. Totuși, transportatorul nu este răspunzător dacă și în măsura în care dauna a survenit datorită unui defect al bagajului, calității sau viciului acestuia.”

În contrapartidă pentru răspunderea cvasi-obiectivă a transportatorului, Convenția de la Montreal prevede la articolul 22 alineatul (2) o limită maximă de despăgubire, atât pentru bagajul înregistrat, cât și pentru bagajul neînregistrat, în valoare de 1 131 DST pentru fiecare pasager, stabilind că:

„2. La transportul bagajului, răspunderea transportatorului în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere este limitată la suma de 1 000 DST (actualizată la 1 131 DST) pentru fiecare pasager, în afara cazului în care pasagerul, în momentul în care bagajul înregistrat a fost predat transportatorului, a făcut o declarație specială privind interesul în livrarea la destinație și a plătit o sumă suplimentară, dacă este necesar.

În acest caz transportatorul va fi răspunzător pentru plata unei sume care nu va depăși suma declarată, cu excepția cazului în care dovedește că suma este mai mare decât interesul real al pasagerului în livrarea la destinație”.

Această limită nu este aplicabilă nici „în cazul în care pasagerul, în momentul în care bagajul înregistrat a fost predat transportatorului, a făcut o declarație specială privind interesul în livrarea la destinație și a plătit o sumă suplimentară, dacă este necesar” [articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal], nici în caz de dol sau de dol eventual săvârșit de transportator, de prepușii sau de mandatarii acestuia [articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal].

ÎN AL PATRULEA RÂND. Situația de fapt care a dat naștere prezentei proceduri este următoarea:

SL [omissis] a achiziționat un zbor de la compania aeriană VUELING AIRLINES, pentru a călători din Ibiza către Fuerteventura, cu escală în Barcelona, pentru data de 18 septembrie 2017. **[OR 4]**

[omissis]

După înregistrarea bagajului, zborul a decurs firesc. Cu toate acestea, la sosirea în aeroportul de destinație, reclamantul a observat că bagajul său nu a ajuns, [omissis] motiv pentru care a formulat reclamația corespunzătoare pentru bagaje pierdute (PIR - Property Irregularity Report).

După trecerea unei perioade rezonabile în care compania aeriană pârâtă nu a găsit bagajul, la 11 decembrie 2017, reclamantul a introdus o acțiune împotriva VUELING, căreia îi solicită plata unei despăgubiri maxime în valoare de 1 131 DST pentru pierderea bagajului său, întrucât este vorba despre cazul cel mai grav dintre cele prevăzute la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.

Compania aeriană pârâtă se opune acțiunii respective. Cu toate că aceasta admite că bagajul reclamantului nu a fost găsit încă, refuză să achite limita maximă de despăgubire, oferindu-i numai suma de 250 de euro pentru daunele materiale și morale rezultate din pierderea bagajului. Motivele pe care aceasta le invocă în întâmpinare, pentru a se opune plății sumei de [omissis] 1 131 DST, sunt faptul că reclamantul nu a indicat conținutul bagajului și nici valoarea sa, deoarece acesta nu a prezentat documente justificative privind plățile efectuate pentru înlocuirea obiectelor respective, și nici nu a specificat greutatea bagajului, toate aceste informații fiind necesare, în opinia sa, pentru a se putea acorda limita maximă de despăgubire.

ÎN AL CINCILEA RÂND. Or, poziția exprimată de cele două părți din litigiu nu face decât să reproducă controversa juridică existentă în ceea ce privește interpretarea articolului 17 alineatul (2) și a articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal. În timp ce anumite instanțe susțin acordarea limitei maxime de despăgubire în valoare de 1 131 DST dacă se dovedește împrejurarea obiectivă constând în pierderea bagajului, fără să i se solicite pasagerului să prezinte vreo informație suplimentară, deoarece ar fi o *probatio diabolica*, [omissis], altele, însă, consideră că pierderea bagajului nu este suficientă pentru a acorda suma de 1 131 DST, deoarece, fiind vorba despre o limită maximă de despăgubire, trebuie să fie adaptată de instanță în funcție de diverși parametri, pasagerul având obligația să depună efortul de a argumenta și de a dovedi că valoarea obiectelor din interiorul bagajului sau a obiectelor pe care a trebuit să le achiziționeze în schimb depășea limita respectivă, sau greutatea bagajului sau că pierderea are loc în timpul călătoriei de plecare sau de întoarcere.

ÎN AL ȘASELEA RÂND. Pe baza acestor considerații, întrebarea adresată Curții de Justiție din Luxemburg este următoarea:

6.1. Interpretarea efectuată de instanțele spaniole cu privire la articolul 17 alineatul (2) și la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal din 28 mai 1999 este conformă cu dreptul Uniunii și, mai exact, este corect ca, deși se dovedește pierderea bagajului, să nu se acorde limita maximă de despăgubire în valoare de 1 131 DST și să se solicite pasagerului, în vederea acordării acesteia, să prezinte o listă cu obiectele și bunurile personale din interiorul bagajului, facturi justificative privind valoarea lor, precum și a obiectelor pe care a trebuit să le achiziționeze în schimb, din care să rezulte că acestea depășesc realmente limita maximă de despăgubire sau, în lipsa lor, să se poată lua în considerare, de **[OR 5]** exemplu, alți parametri, precum greutatea bagajului sau împrejurarea dacă pierderea bagajului a avut loc în timpul zborului dus sau întors?

[omissis]

DISPOZITIV

HOTĂRĂȘTE: sesizează Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu următoarea întrebare preliminară:

1.- În condițiile în care pierderea bagajului a fost dovedită, compania aeriană are obligația să despăgubească pasagerul, întotdeauna și în orice caz, acordându-i limita maximă de despăgubire de 1 131 DST, întrucât este vorba despre cazul cel mai grav dintre cele prevăzute la articolul 17 alineatul (2) și la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal din 28 mai 1999, sau este vorba despre o limită maximă de despăgubire, care poate fi adaptată de instanță, inclusiv [omissis] în cazul pierderii bagajului, în funcție de circumstanțe, astfel încât suma de 1 131 DST este acordată pasagerului numai dacă dovedește, prin orice mijloace de probă legale, că valoarea obiectelor și a bunurilor personale din interiorul bagajului înregistrat, precum și a celor pe care a trebuit să le achiziționeze în schimb atingeau valoarea respectivă sau, în lipsa unor dovezi în acest sens, instanța poate lua în considerare de asemenea alți parametri, precum, de exemplu, greutatea bagajului sau împrejurarea că pierderea bagajului a avut loc în timpul zborului dus sau întors, pentru a aprecia prejudiciul moral provocat de neplăcerile rezultate din pierderea bagajului?

[omissis]

[omissis] [considerații procedurale și privind prelucrarea datelor cu caracter personal]

Barcelona, 11 ianuarie 2019.

[omissis] **[OR 6]**

[omissis]

[omissis] **[OR 7]** [considerații privind prelucrarea datelor cu caracter personal]

[omissis]

[omissis] **[OR 8]** [omissis]

[omissis]

[omissis] **[OR 9]** [corectarea erorilor săvârșite cu ocazia comunicării hotărârii]