

Versiune anonimată

Traducere C-606/20 – 1

Cauza C-606/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

17 noiembrie 2020

Instanța de trimitere:

Landgericht Düsseldorf (Germania)

Data deciziei de trimitere:

9 noiembrie 2020

Reclamant-apelant:

EZ

Intimată-pârâtă:

IBERIA Lineas Aereas de España, Sociedad Unipersonal

I.

[*omissis*]

Landgericht Düsseldorf

Ordonanță

În litigiul introdus de

domnul EZ, [*omissis*],

reclamant-apelant,

[*omissis*]

împotriva

IBERIA Lineas Aereas de España, Sociedad Unipersonal, [omissis] Madrid, Spania,

intimată-pârâtă

[omissis]

În urma ședinței de judecată din 23 octombrie 2020, Secția a 22-a civilă a Landgericht Düsseldorf [Tribunalul Regional din Düsseldorf, Germania]

[omissis]

a decis: [OR 2]

Suspendă procedura.

Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 primul paragraf litera (b) și al treilea paragraf TFUE următoarea întrebare cu privire la interpretarea dreptului Uniunii:

Articolul 20 prima teză din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999, aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 și intrată în vigoare la 28 iunie 2004, trebuie interpretat în sensul că transportatorul aerian este exonerat în întregime sau în parte de răspunderea sa pentru pierderea bagajelor în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, în cazul în care pasagerul a transportat în bagajul înregistrat, în loc de bagajul de mână, articole electronice noi sau aproape noi, precum o cameră compactă, o tabletă (iPad) și căști fără fir, fără a notifica acest lucru transportatorului aerian, deși ar fi fost posibil și rezonabil ca pasagerul să poarte cu sine aceste articole electronice în bagajul de mână?

Motive:

I.

Reclamantul EZ [omissis] solicită societății aeriene pârâte, Iberia Lineas Aereas de España SA, Operadora, Sociedad Unipersonal, despăgubiri pentru pierderea bagajelor, în temeiul Convenției de la Montreal (CM).

Reclamantul a rezervat la pârâtă, pentru 29 decembrie 2018, un zbor efectuat de aceasta din urmă cu plecare din Düsseldorf și având ca destinație Panama City via Madrid [omissis]. La plecare, reclamantul a înregistrat un bagaj la aeroportul din Düsseldorf. El nu a avut bagaje de mână. În bagajul înregistrat, se găseau, pe lângă articole de îmbrăcăminte, printre altele, următoarele obiecte: [OR 3]

- 1 cameră compactă Cybershot, marca: Sony, model: DSX-RX 100 II, valoare justă: 674,10 euro, data achiziției: vara 2018;
- 1 tabletă, marca: Apple, model: iPad, Cellular, capacitate de stocare 128 GB, culoare: gri, valoare justă: 512,10 euro, data achiziției: iunie 2018;
- 1 pereche de căști fără fir, marca: Beats by Dr. Dre, culoare: negru mat, valoare justă: 314,91 euro, data achiziției: octombrie 2018.

Transportarea obiectelor menționate anterior în bagajul de mână ar fi fost perfect posibilă pentru reclamant. Totuși, acesta a omis să procedeze astfel, deoarece întotdeauna transportase astfel de obiecte în bagajul înregistrat și, până atunci, nu se ajunsese niciodată la o pierdere a bagajelor.

Valoarea totală a conținutului genții de voiaj (îmbrăcăminte, cameră, tabletă și căști) era de 2.268,10 euro. Reclamantul solicită despăgubirea acestui prejudiciu până la valoarea maximă garantată în temeiul articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal (CM), de 1288 drepturi speciale de tragere, ceea ce corespunde unei sume în cuantum de 1 383,00 euro.

Prin hotărârea pronunțată [*omissis*] la 24 ianuarie 2020, Amtsgericht (Tribunalul Districtual) a admis cererea de despăgubire pentru pierderea bagajelor numai pentru suma de 720,47 euro și a respins-o în ceea ce privește camera compactă, iPad-ul și căștile fără fir.

În motivare, aceasta a arătat că, în conformitate cu articolul 20 prima teză din Convenția de la Montreal (CM), reclamantului îi revine o parte de 100 % din răspundere, astfel încât cererile de despăgubire pentru pierderea bagajelor sunt excluse. Obiectele menționate anterior (cameră foto, tabletă, căști), care sunt aproape noi și au o valoare deloc neglijabilă, ar fi „bunuri de valoare”. În transportul aerian modern de masă, pasagerul ar trebui să se aștepte întotdeauna la o pierdere a bagajului, astfel încât astfel de bunuri de valoare ar trebui transportate întotdeauna în bagajul de mână.

Împotriva hotărârii pronunțate în primă instanță la 24 ianuarie 2020, comunicată reclamantului la 5 februarie 2020, acesta din urmă [*omissis*] a declarat apel, în forma și în termenele prevăzute, pe care l-a motivat, [**OR 4**] [*omissis*] [detalii procedurale] în forma și în termenele prevăzute.

Reclamantul arată, în apel, că Amtsgericht (Tribunalul Districtual) a interpretat în mod eronat dispoziția articolului 20 prima teză din Convenția de la Montreal (CM). Aceasta ar trebui interpretată în lumina scopului Convenției de la Montreal - protecția intereselor consumatorilor și crearea unui echilibru echitabil al intereselor. Produsele electronice precum camerele compacte, tabletele și căștile nu ar mai fi, în prezent, „obiecte de valoare”, ci simple „obiecte de uz cotidian”, care sunt utilizate zilnic și nici nu au o valoare extraordinară și care, în plus, au adesea doar o durată de viață scurtă sau medie. Astfel de articole electronice ar

trebui, așadar, tratate în același mod ca îmbrăcămintea, ochelarii de soare sau alte elemente similare, care ar putea fi de asemenea transportate în bagajele înregistrate.

În apel, reclamantul solicită, așadar, modificarea hotărârii pronunțate în primă instanță la 24 ianuarie 2020 și aprobarea plății unei despăgubiri suplimentare în cuantum de 662,53 euro pentru bunurile menționate anterior.

II.

Pârâta solicită instanței de apel respingerea apelului. Ea apără hotărârea pronunțată în primă instanță.

Admiterea apelului reclamantului depinde în mod determinant de întrebarea preliminară menționată inițial.

Mai precis:

1.

În ceea ce privește răspunderea operatorilor de transport aerian pentru transportul pasagerilor și al bagajelor acestora, Regulamentul (CE) nr. 2027/97 [OR 5] transpune dispozițiile relevante ale Convenției de la Montreal (CM) în transportul aerian pe teritoriul Uniunii Europene. Din articolul 3 alineatul (1) din acest regulament reiese, în special, că răspunderea operatorilor de transport aerian ai Uniunii cu privire la pasageri și la bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montreal (CM) privind o astfel de răspundere. Convenția de la Montreal (CM) a fost semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999, fiind aprobată în numele acesteia de Consiliul Uniunii Europene la 5 aprilie 2001. Pentru Uniunea Europeană, ea a intrat în vigoare la 28 iunie 2004. Dat fiind că, începând cu acest moment, Convenția de la Montreal face parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii, Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea sa (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, GN/ZU, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctele 29 și următoarele).

2.

Este cert că, din cauza pierderii bagajelor, în urma înregistrării acestora la 29 decembrie 2018 pe aeroportul din Düsseldorf, reclamantul are dreptul la o despăgubire împotriva pârâtei, în calitate de transportator aerian, în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) din Convenția de la Montreal. Părțile sunt în dezacord doar în ceea ce privește aspectul dacă reclamantul are o parte de 100% din răspundere, în conformitate cu articolul 20 prima teză din Convenția de la Montreal, întrucât nu transporta o cameră compactă, un iPad și o pereche de căști în bagajul de mână, ci în bagajul înregistrat.

Potrivit articolului 20 prima teză din Convenția de la Montreal, în cazul în care transportatorul dovedește că prejudiciul a fost provocat sau favorizat de neglijență sau de altă acțiune greșită sau omisiune a persoanei care reclamă despăgubirea, transportatorul este exonerat în întregime sau în parte de răspundere față de reclamant, în măsura în care o astfel de neglijență sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a cauzat prejudiciul sau a contribuit la cauzarea acestuia.

Așadar, în speță, este determinant să se stabilească ce trebuie să se înțeleagă atunci când Convenția de la Montreal impune, pentru o exonerare a răspunderii transportatorului, ca pasagerul să fi „provocat sau favorizat [prejudiciul] [...] în măsura în care o astfel de neglijență sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a cauzat prejudiciul ori a contribuit la cauzarea acestuia”. **[OR 6]**.

Noțiunile cuprinse în Convenția de la Montreal trebuie să facă obiectul unei interpretări uniforme și autonome, astfel încât, în interpretarea acestor noțiuni, nu trebuie să se ia în considerare diferitele sensuri date eventual acestora în sistemele de drept interne ale statelor membre ale Uniunii, ci normele de interpretare a dreptului internațional general care sunt obligatorii pentru aceasta. În această privință, articolul 31 din Convenția de la Viena privind dreptul tratatelor din 23 mai 1969, care codifică dreptul internațional general, care este obligatoriu pentru Uniune, precizează că un tratat trebuie să fie interpretat cu bună-credință, potrivit sensului obișnuit ce urmează a fi atribuit termenilor tratatului în contextul lor și în lumina obiectului și a scopului său (a se vedea Hotărârea Curții din 19 decembrie 2019, GN/ZU, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctele 31 și următoarele).

Potrivit celui de al treilea paragraf al preambulului Convenției de la Montreal, statele părți la aceasta, conștiente de „importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și [de] necesitatea unei indemnizații echitabile, bazate pe principiul reparației”, au decis să prevadă un regim strict de răspundere obiectivă a operatorilor de transport aerian. Un asemenea regim presupune însă, astfel cum rezultă din cuprinsul celui de al cincilea paragraf al preambulului Convenției de la Montreal, să fie menținut un „echilibru echitabil al intereselor”, și anume între interesele operatorilor de transport aerian și cele ale pasagerilor (a se vedea în acest sens Hotărârea Curții din 19 decembrie 2019, GN/ZU, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 36).

Pentru a păstra echilibrul intereselor, Convenția de la Montreal prevede, în anumite ipoteze, exonerarea de răspundere a transportatorului. Astfel, articolul 20 prima teză din această convenție prevede că transportatorul este exonerat în întregime sau în parte de răspundere față de pasager în cazul în care dovedește că dauna a fost provocată sau favorizată de neglijența sau de altă acțiune greșită sau omisiune a pasagerului respectiv. Aceste limite permit pasagerilor să fie despăgubiți, cu ușurință și repede, fără a impune însă operatorilor de transport aerian o sarcină de reparare foarte împovărătoare, dificil de identificat și de calculat, care ar putea să compromită și chiar să blocheze activitatea economică a acestora (Hotărârea Curții citată anterior, punctele 39 și următoarele). **[OR 7]**

Condiția exonerării răspunderii operatorului de transport aerian, prevăzută la articolul 20 prima teză din Convenția de la Montreal, potrivit căreia pasagerul a „provocat sau favorizat [prejudiciul] [...] în măsura în care o astfel de neglijență sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a cauzat prejudiciul ori a contribuit la cauzarea acestuia”, trebuie interpretată, așadar, în conformitate cu semnificația obișnuită a termenilor, cu economia regulamentului și ținând seama de obiectivul și de scopul Convenției de la Montreal, și anume asigurarea unui nivel ridicat de protecție a intereselor consumatorilor și totodată a unui „echilibru echitabil al intereselor” între interesele pasagerilor și cele ale operatorilor de transport aerian.

Semnificația obișnuită a unei contribuții, cel puțin din neglijență, la cauzarea prejudiciului pare să însemne, în cazul unei pierderi a bagajelor, că aceasta presupune o nerespectare a diligenței necesare în mod obiectiv în transport.

Jurisprudența națională germană și doctrina germană consideră că, în contextul transportului de masă actual, călătorul trebuie să aibă în vedere în permanență posibilitatea pierderii bagajelor înregistrate, astfel încât, în principiu, transportarea unor obiecte de valoare în geanta de voiaj, iar nu în bagajul de mână ar constitui o încălcare gravă a diligenței în gestionarea propriilor probleme, în sensul primei teze a articolului 20 din Convenția de la Montreal [*omissis*]. Astfel, jurisprudența germană a considerat, de exemplu, că exista o parte de răspundere a pasagerului în cazul în care acesta transporta în bagajul înregistrat o cameră video de valoare [*omissis*], deși un transport în bagajul de mână era, pentru el, posibil și rezonabil, iar bagajele înregistrate erau ulterior pierdute.

Situația nu ridică probleme pentru instanța de trimitere atunci când pasagerul transportă obiecte de valoare clasice, precum de exemplu numerar, titluri de valoare, bijuterii de aur etc. [OR 8], în bagajul înregistrat în loc de bagajul de mână. Acest comportament pare să constituie, în mod normal, o parte de răspundere semnificativă a pasagerului, care determină o exonerare parțială sau totală de răspundere a operatorului de transport aerian [*omissis*]. Or, în ceea ce privește transportul de articole electronice, precum în speță, problema părții de răspundere a acestuia necesită o analiză mai nuanțată.

Un număr mare de articole electronice precum smartphone-urile, tabletele, laptopurile și camerele compacte etc. au devenit, în ultimii ani, în rândul a numeroase categorii sociale, „obiecte de uz cotidian” și au cunoscut o difuzare largă. Prețurile articolelor electronice au scăzut constant în cursul ultimelor decenii, în pofida îmbunătățirii constante a tehnologiei. Mulți oameni utilizează astfel de articole electronice aproape zilnic. Chiar dacă prețurile anumitor aparate noi ating în parte valori care pot ajunge până la 1 000 de euro – astfel cum demonstrează și cazul din speță –, acestea din urmă nu au deseori decât o durată limitată de viață și de utilizare și pierd rapid valoare pe piața bunurilor de ocazie. Pentru acest motiv, o mare parte a populației nu consideră astfel de articole electronice ca fiind obiecte de valoare clasice. Acest lucru ar putea constitui un argument în favoarea neidentificării unei părți de răspundere în comportamentul

reclamantului (depozitarea camerei, a tabletei și a căștilor în bagajele înregistrate) și acordarea întregii despăgubiri acestuia pentru pierderea acestor obiecte.

Pe de altă parte, astfel cum demonstrează cazul din speță, articolele electronice noi au o valoare deloc neglijabilă. Articolele electronice precum smartphone-urile, camerele compacte, tabletele și căștile sunt adesea de mici dimensiuni și portabile și pot fi transportate, în general, fără dificultate de pasager într-un bagaj de mână. În plus, este adevărat că în transportul aerian de masă modern se ajunge în mod periodic la pierderi ale bagajelor, astfel încât pasagerul trebuie, în principiu, să se aștepte întotdeauna la acestea. Pentru a realiza, în speță, un echilibru echitabil al intereselor între interesele pasagerului, care beneficiază de asemenea de avantajele transportului aerian de masă modern, și cele ale societăților de transport aerian, s-ar putea considera că este rezonabil ca pasagerul să transporte întotdeauna astfel de obiecte în bagajul de mână, pentru a se evita [OR 9] expunerea operatorilor de transport aerian la plata unor reparații financiare ridicate în cazul pierderii bagajelor.

Până în prezent, această problemă nu pare să fi fost soluționată în dreptul Uniunii, iar interpretarea corectă nu poate fi stabilită în mod clar, astfel încât această problemă a trebuit prezentată, în temeiul articolului 267 primul paragraf litera (b) și al treilea paragraf TFUE, Curții de Justiție a Uniunii Europene, în vederea unei decizii preliminare.

III.

Ca urmare a trimiterii la Curtea de Justiție a Uniunii Europene, litigiul a trebuit suspendat, în temeiul aplicării prin analogie a articolului 148 din Codul de procedură civilă [Zivilprozessordnung sau ZPO].

[omissis]