

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

17 februarie 2016(*)

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Convenția de la Montreal – Articolele 19, 22 și 29 – Răspunderea transportatorului aerian în caz de întârziere în transportul internațional de pasageri – Contract de transport încheiat de angajatorul pasagerilor – Prejudiciu rezultat dintr-o întârziere – Prejudiciu suferit de angajator”

În cauza C-429/14,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Curtea Supremă din Lituania, Lituania), prin decizia din 16 septembrie 2014, primită de Curte la 18 septembrie 2014, în procedura

Air Baltic Corporation AS

împotriva

Lietuvos Respublikos specialiuju tyrimu tarnyba

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul L. Bay Larsen, președinte de cameră, și domnii D. Šváby, J. Malenovský (raportor), M. Safjan și M. Vilaras, judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: domnul M. Aleksejev, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 15 octombrie 2015,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Air Baltic Corporation AS, de I. Jansons, consilier juridic, de M. Freimane, jurist, și de E. Matulionytė, avokatė;
- pentru guvernul lituanian, de D. Kriauciūnas și de A. Svinkūnaitė, în calitate de agenți;
- pentru guvernul german, de T. Henze, de J. Möller și de J. Kemper, în calitate de agenți;
- pentru guvernul francez, de D. Colas și de M.-L. Kitamura, în calitate de agenți;
- pentru guvernul leton, de L. Skolmeistare și de I. Kalniņš, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de A. Steiblytė, de N. Yerrell și de J. Jokubauskaitė, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolelor 19, 22 și 29 din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999 și aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 113, denumită în continuare „Convenția de la Montreal”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Air Baltic Corporation AS (denumită în continuare „Air Baltic”), pe de o parte, și Lietuvos Respublikos specialiuju tyrimu tarnyba (Serviciul de investigații speciale al Republicii Lituania, denumit în continuare „Serviciul de investigații”), pe de altă parte, în legătură cu repararea prejudiciului cauzat acestuia din urmă prin întârzierea unor zboruri care i-au transportat pe doi dintre agenții săi în temeiul unui contract de transport internațional de pasageri încheiat cu Air Baltic.

Cadrul juridic

- 3 În preambulul Convenției de la Montreal se menționează printre altele, la al treilea paragraf, că statele părți la această convenție „[recunosc] importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”. De asemenea, la al cincilea paragraf se menționează că acestea sunt „[c]onvinse că adoptarea unor măsuri colective de către state în vederea unei mai bune armonizări și a codificării anumitor norme care reglementează transportul aerian internațional este cel mai bun mijloc de realizare a unui echilibru echitabil al intereselor”.
- 4 Capitolul I din această convenție, intitulat „Dispoziții generale”, cuprinde un articol 1, intitulat „Domeniul de aplicare”, care stipulează printre altele:

„(1) Prezenta convenție se aplică transporturilor internaționale de persoane, bagaje și mărfuri, efectuate cu o aeronavă, contra plată. Convenția se aplică, în mod egal, transporturilor gratuite efectuate cu o aeronavă de către o întreprindere de transport aerian.

(2) În înțelesul prezentei convenții, expresia transport internațional înseamnă orice transport în care, conform acordului dintre părți, punctul de plecare și punctul de destinație, indiferent dacă există sau nu o întrerupere a transportului sau o transbordare, sunt situate fie pe teritoriul a două state părți, fie pe teritoriul unui singur stat parte, în cazul în care există o escală stabilită pe teritoriul altui stat, chiar dacă acel stat nu este stat parte. [...].

(3) Transportul care se efectuează de către mai mulți transportatori succesivi este considerat, în sensul prezentei convenții, un transport unic, dacă este considerat de către părți ca o singură operațiune, indiferent dacă a fost convenit sub forma unui singur contract sau a unor serii de contracte, și acesta nu își pierde caracterul internațional chiar dacă unul dintre contracte sau o serie de contracte urmează să fie executate integral pe teritoriul aceluiași stat.

[...].”

- 5 Capitolul II din convenția menționată, intitulat „Documentele și obligații ale părților privind transportul de pasageri, bagaje și mărfuri”, cuprinde un articol 3, intitulat „Pasageri și bagaje”, al cărui alineat (5) stipulează: „Nerespectarea dispozițiilor de la alineatele anterioare nu afectează nici existența, nici valabilitatea contractului de transport, care rămâne în continuare supus dispozițiilor din prezenta convenție, inclusiv celor privind limitarea răspunderii.”
- 6 Capitolul III din aceeași convenție, intitulat „Răspunderea transportatorului și limitele compensării daunelor”, cuprinde articolele 17-37 din aceasta.
- 7 Articolul 19 din Convenția de la Montreal, intitulat „Întârziere”, stipulează: „Transportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri. Cu toate acestea, transportatorul nu este răspunzător de prejudiciul cauzat de o întârziere dacă dovedește că el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care puteau să se impună în mod rezonabil pentru a evita prejudiciul sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri.”
- 8 Articolul 22 din această convenție, intitulat „Limitele răspunderii cu privire la întârzieri, bagaje și mărfuri”, stipulează la alineatul (1):

„În cazul prejudiciilor cauzate datorită întârzierii în transportul persoanelor, astfel cum s-a specificat la articolul 19, răspunderea transportatorului pentru fiecare pasager este limitată la suma de 4 150 DST pentru fiecare pasager.

- 9 Articolul 25 din directiva menționată, intitulat „Stipularea limitelor”, enunță:
„Transportatorul poate stipula în contractul de transport limite de răspundere mai mari decât cele prevăzute în prezenta convenție sau nicio limită de răspundere.”
- 10 Articolul 29 din aceeași convenție, intitulat „Temeiul solicitării despăgubirilor”, prevede:
„În transportul de pasageri, bagaje și mărfuri, orice acțiune în despăgubire, indiferent dacă se justifică prin prezenta convenție, prin contract, printr-o acțiune ilicită sau prin alte cauze, poate fi introdusă numai în conformitate cu condițiile și limitele de răspundere stabilite în prezenta convenție, fără a aduce atingere chestiunii referitoare la stabilirea persoanelor care au dreptul de a introduce acțiunea și a drepturilor acestora. În orice astfel de acțiune despăgubirile punitive, exemplare sau orice alte despăgubiri necompensatorii nu se vor putea recupera.”
- 11 Articolul 33 din Convenția de la Montreal, intitulat „Jurisdicție”, prevede la alineatul (1):
„Acțiunea în răspundere trebuie introdusă, la alegerea reclamantului, pe teritoriul unuia dintre statele părți, fie la instanța de domiciliu al transportatorului, sediul principal al firmei sale sau sediul de afaceri unde a fost încheiat contractul, fie la instanța locului de destinație.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 12 Serviciul de investigații a cumpărat, prin intermediul unei agenții de voiaj, bilete de avion destinate să permită ca doi dintre agenții săi să efectueze un traseu între Vilnius (Lituania) și Baku (Azerbaidjan), prin Riga (Letonia) și Moscova (Rusia), pentru o misiune profesională. În acest cadru, s-a prevăzut că agenții respectivi vor pleca din Vilnius la 16 ianuarie 2011, la ora 9.55, și vor sosi la Baku în aceeași zi, la ora 22.40. S-a prevăzut de asemenea că zborurile care leagă Vilnius, Riga și Moscova vor fi efectuate de Air Baltic.
- 13 Agenții Serviciului de investigații au plecat din Vilnius și au sosit la Riga în orarul prevăzut. În schimb, următorul lor zbor a decolat din Riga și a aterizat la Moscova cu întârziere. Pe cale de consecință, ei nu au putut lua al treilea zbor pe care trebuiau să îl ia, pentru a face legătura între Moscova și Baku. Pentru acest motiv, Air Baltic i-a transferat către un alt zbor, care a plecat din Moscova și a ajuns la Baku în ziua următoare zilei prevăzute.
- 14 Întrucât întârzierea de mai mult de paisprezece ore cu care persoanele interesate au ajuns la destinația lor finală a determinat prelungirea misiunii lor profesionale, Serviciul de investigații le-a plătit, în conformitate cu reglementarea lituaniană, diurne și cotizații sociale suplimentare, în cuantum total de 1 168,35 litas lituanieni (LTL) (aproximativ 338 de euro). Serviciul de investigații a solicitat ulterior să fie despăgubit cu acest cuantum de Air Baltic, care a refuzat să dea curs acestei solicitări.
- 15 În aceste împrejurări, Serviciul de investigații a sesizat Vilniaus miesto 1-asis apylinkės teismas (Primul Tribunal Districtual din Vilnius), cu o cerere având ca obiect obligarea Air Baltic la plata a 1 168,35 LTL (aproximativ 338 de euro) cu titlu de daune interese. Printr-o hotărâre pronunțată la 30 noiembrie 2012, instanța menționată a admis această cerere.
- 16 Air Baltic a declarat apel împotriva acestei hotărâri în fața Vilniaus apygardos teismas (Tribunalul Regional din Vilnius). Acesta din urmă a respins apelul și a confirmat hotărârea menționată printr-o hotărâre din 7 noiembrie 2013.
- 17 Ulterior, Air Baltic a formulat recurs în fața Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Curtea Supremă a Lituaniei).
- 18 În cadrul acestui recurs, Air Baltic susține că o persoană juridică, precum Serviciul de investigații, nu are dreptul să se prevaleze de răspunderea transportatorului aerian care este prevăzută la articolul 19 din Convenția de la Montreal. Air Baltic susține, în esență, că această răspundere nu este valabilă decât în privința pasagerilor înșiși, iar nu în privința altor persoane, cu atât mai mult atunci când acestea nu sunt persoane fizice și nu pot, în consecință, să fie considerate consumatori.
- 19 La rândul său, Serviciul de investigații susține, în esență, că răspunderea transportatorului aerian prevăzută la acest articol 19 este valabilă în privința unei persoane care, precum acest serviciu, este parte la un contract de transport internațional de pasageri încheiat cu un transportator aerian, pe de o parte, și a suferit un prejudiciu ca urmare a unei întârzieri, pe de altă parte.
- 20 În aceste condiții, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Curtea Supremă a Lituaniei) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
„1) Articolele 19, 22 și 29 din Convenția de la Montreal trebuie să fie interpretate în sensul că un transportator aerian este răspunzător față de terți, *inter alia*, față de angajatorul pasagerilor, o persoană juridică cu care a fost încheiat un contract de transport internațional de pasageri, pentru prejudiciul rezultat dintr-o întârziere a

unui zbor în urma căreia reclamantul (angajatorul) a suportat costuri suplimentare (de exemplu plata unor diurne)?

- 2) Dacă răspunsul la prima întrebare este negativ, articolul 29 din Convenția de la Montreal trebuie să fie interpretat în sensul că terții respectivi au dreptul să introducă acțiuni împotriva operatorului de transport aerian care sunt justificate prin alte cauze, de exemplu prin invocarea dreptului național?"

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 21 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă Convenția de la Montreal, în special articolele 19, 22 și 29 din aceasta, trebuie interpretată în sensul că un transportator aerian care a încheiat un contract de transport internațional cu angajatorul unor persoane transportate în calitate de pasageri, precum cel în discuție în litigiul principal, este răspunzător față de acest angajator de prejudiciul rezultat din întârzierea unor zboruri efectuate de angajații săi în temeiul acestui contract și legat de cheltuielile suplimentare efectuate de angajatorul respectiv.
- 22 Cu titlu preliminar, trebuie să se precizeze că Convenția de la Montreal a fost semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și ulterior aprobată în numele acesteia de Consiliul Uniunii Europene la 5 aprilie 2001. Această convenție a intrat în vigoare, în ceea ce privește Uniunea Europeană, la 28 iunie 2004.
- 23 Din aceasta rezultă că dispozițiile Convenției de la Montreal fac parte integrantă, de la această intrare în vigoare, din ordinea juridică a Uniunii și că, pe cale de consecință, Curtea este competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea acesteia (a se vedea în acest sens Hotărârea IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 36, precum și Hotărârea Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punctul 20), dat fiind că această convenție a fost redactată în limbile engleză, arabă, chineză, spaniolă, franceză și rusă și că aceste șase versiuni lingvistice sunt toate autentice în egală măsură.
- 24 În ceea ce privește o astfel de interpretare, este important să se sublinieze că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, un tratat internațional trebuie interpretat în funcție de termenii utilizați în redactare și în lumina obiectivelor acestuia. Articolul 31 din Convenția de la Viena din 23 mai 1969 privind dreptul tratatelor, care codifică dreptul internațional general, care este obligatoriu pentru Uniune, precizează, referitor la acest aspect, 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, în acest sens, Hotărârea IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 40, precum și Hotărârea Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punctul 23).
- 25 În ceea ce privește fondul, este necesar să se sublinieze că articolul 29 din Convenția de la Montreal, care privește temeiul solicitării despăgubirilor, prevede că, în transportul de pasageri, bagaje sau mărfuri, orice acțiune în despăgubire, indiferent dacă se justifică prin această convenție, prin contract, printr-o acțiune ilicită sau prin alte cauze, poate fi introdusă numai în conformitate cu condițiile și limitele stabilite în această convenție, fără a aduce atingere chestiunii referitoare la stabilirea persoanelor care au dreptul de a introduce acțiunea și a drepturilor acestora. Articolul 29 prevede de asemenea că, în orice astfel de acțiune nu vor putea fi recuperate despăgubirile punitive, exemplare sau orice alte despăgubiri necompensatorii.
- 26 Rezultă că, pentru a stabili dacă este posibil să se introducă o acțiune în reparație invocând răspunderea unui transportator aerian în temeiul Convenției de la Montreal, este necesar să se verifice în prealabil dacă un prejudiciu precum cel în discuție în litigiul principal, în considerarea căruia este invocată această răspundere, intră în domeniul de aplicare al convenției menționate.
- 27 În această privință, din articolul 19 din Convenția de la Montreal rezultă că transportatorul aerian are, în principiu, o obligație generală de a despăgubi orice „prejudiciu rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri”.
- 28 Acest articol caracterizează prejudiciul reparabil în caz de întârziere prin faptul generator al acestui prejudiciu, însă nu precizează nicidecum persoana căreia este posibil să îi fi fost cauzat un astfel de prejudiciu.
- 29 În aceste condiții, este necesar să se constate că articolul 19 din Convenția de la Montreal, deși nu prevede în mod explicit răspunderea unui transportator aerian în privința unui angajator, precum cel în discuție în litigiul principal, în cazul unui prejudiciu rezultat din întârzierea unor zboruri efectuate în temeiul contractului de transport internațional încheiat între acest angajator și acest transportator, este susceptibil să fie interpretat în sensul că se aplică nu numai prejudiciului care a fost cauzat unui pasager, ci și celui pe care l-a suferit un astfel de angajator.
- 30 Având în vedere jurisprudența amintită la punctul 24 din prezenta hotărâre, trebuie să se determine dacă această interpretare întemeiată pe modul de redactare a articolului 19 din Convenția de la Montreal se coroborează cu contextul în care se înscrie acest articol și cu obiectivele urmărite de această convenție.

- 31 În această privință, este important, în primul rând, să se constate că, desigur, articolul 22 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, în versiunea sa în limba franceză, circumscrie noțiunea de prejudiciu cauzat de o întârziere, în vederea limitării răspunderii transportatorului aerian, prejudiciului cauzat „în transportul persoanelor” [„subi par des passagers”].
- 32 Această dispoziție face însă trimitere în mod expres la articolul 19 din Convenția de la Montreal, astfel încât nu poate fi privită ca definind noțiunea de prejudiciu în mod diferit față de cum o face acest articol.
- 33 În plus, versiunile articolului 22 alineatul (1) din Convenția de la Montreal în limbile engleză, spaniolă și rusă diferă de cea în limba franceză, în măsura în care primele se referă la prejudiciul rezultat dintr-o întârziere („damage caused by delay”, „daño causado por retraso” și „вред, причиненный при перевозке лиц в результате задержки”), fără a limita un astfel de prejudiciu la cel suferit de pasageri.
- 34 Lectura articolului 22 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, în diferitele sale versiuni lingvistice autentice, este, așadar, de natură să confirme interpretarea care figurează la punctul 29 din prezenta hotărâre.
- 35 În al doilea rând, din articolul 1 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, care precizează domeniul de aplicare al acesteia, reiese că această convenție se aplică transporturilor internaționale de persoane, bagaje și mărfuri, efectuat cu o aeronavă, contra plată.
- 36 Această dispoziție se limitează, așadar, la a prevedea, în general, persoanele în calitatea lor de pasageri transportați, tot astfel cum sunt bagajele și mărfurile, într-un transport aerian internațional.
- 37 În schimb, ea nu definește persoanele care recurg la serviciile unui transportator aerian internațional pentru a transporta bagaje, mărfuri sau anumiți pasageri și care, în această calitate, sunt susceptibile să sufere un prejudiciu.
- 38 Totuși, în această privință, articolul 1 alineatul (1) din Convenția de la Montreal trebuie interpretat în lumina celui de la treilea paragraf al preambulului acestei convenții, care subliniază importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional, înțelegându-se că noțiunea „consumator”, în sensul acestei convenții, nu se confundă în mod necesar cu noțiunea „pasager”, însă cuprinde, după caz, persoane care nu sunt transportate ele însele și, așadar, nu sunt pasageri.
- 39 În lumina unui astfel de obiectiv, lipsa unei referiri, în textul articolului 1 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, la persoanele care recurg la serviciile unui transportator aerian internațional în vederea transportului angajaților lor, în calitate de pasageri, nu poate fi înțeleasă ca excluzând din domeniul de aplicare al acestei convenții aceste persoane și, pe cale de consecință, prejudiciile pe care acestea sunt susceptibile să le sufere în această calitate.
- 40 Astfel, din analiza articolului 1 alineatul (1) din Convenția de la Montreal reiese că prejudiciile suferite de asemenea persoane sunt susceptibile să intre în domeniul de aplicare al acestei convenții.
- 41 În al treilea și ultimul rând, reiese din mai multe dispoziții convergente ale Convenției de la Montreal că aceasta instituie o legătură între, pe de o parte, răspunderea transportatorului aerian și, pe de altă parte, existența unui contract de transport internațional încheiat între un astfel de transportator aerian și o altă parte, fără ca faptul că această altă parte este ea însăși sau nu este un pasager să prezinte o relevanță deosebită în vederea angajării răspunderii transportatorului în temeiul acestui contract.
- 42 Astfel, articolul 1 alineatul (2) din Convenția de la Montreal se referă, pentru a defini noțiunea de transport internațional, la „acordul dintre părți” referitor la punctele de plecare și punctele de destinație ale unui asemenea transport, indicând că acesta este conceput într-un cadru contractual.
- 43 În plus, așa cum s-a subliniat la punctul 25 din prezenta hotărâre, din articolul 29 din Convenția de la Montreal rezultă că orice acțiune în despăgubire, indiferent dacă se justifică prin această convenție și prin contract sau printr-o acțiune ilicită sau prin alte cauze, poate fi introdusă numai în conformitate cu condițiile și limitele de răspundere stabilite în această convenție, cu excepția cazului în care, conform articolului 25 din aceasta, transportatorul aerian a stabilit o limită de răspundere mai mare în contract sau acesta nu cuprinde nicio limită de răspundere.
- 44 Pe de altă parte, articolul 33 alineatul (1) din Convenția de la Montreal enunță că o astfel de acțiune poate fi introdusă, între alte posibilități oferite reclamantului, în fața instanței de la locul în care se află sediul de afaceri al transportatorului aerian unde a fost încheiat contractul.
- 45 În sfârșit, articolul 3 din această convenție prevede, la alineatul (5), că nerespectarea obligațiilor specifice de informare și de eliberare a unor documente pe care le impune transportatorului aerian, în cadrul unui transport internațional de persoane, nu afectează nici existența, nici valabilitatea contractului, care rămâne în continuare supus dispozițiilor din convenția menționată, inclusiv celor privind limitarea răspunderii.
- 46 Rezultă din tot ceea ce precedă că articolul 19 din Convenția de la Montreal trebuie interpretat, ținând seama de termenii acestuia, precum și de contextul în care se înscrie și de obiectivul de protecție a intereselor consumatorilor urmărit de această convenție, în sensul că este aplicabil nu numai prejudiciului suferit de un pasager, ci și celui suferit de o persoană în calitatea sa de angajator și care a încheiat cu un transportator aerian un contract de transport internațional având ca obiect transportul unor pasageri care sunt angajații săi.
- 47 Cu toate acestea, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 12 din prezenta hotărâre, în cauza principală, persoana în cauză a solicitat despăgubirea pentru un prejudiciu rezultat, pentru ea, din întârzierea unui zbor efectuat în

temeiul unui contract de transport internațional care a avut ca obiect transportul nu al unui singur pasager, ci a doi pasageri, angajați ai acesteia. Or, într-o asemenea situație, nu se poate exclude ca valoarea daunelor interese solicitate de persoana menționată să fie superioară celei care ar fi putut fi cerute de fiecare dintre pasagerii respectivi dacă aceștia ar fi introdus acțiunea în reparație cu titlu individual.

- 48 Ținând seama de limitarea „pe pasager” a răspunderii transportatorului aerian, prevăzută la articolul 22 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, trebuie, așadar, să se verifice că interpretarea articolului 19 din această convenție expusă la punctul 46 din prezenta hotărâre nu este susceptibilă de a fi repusă în discuție de faptul că părțile la convenția menționată, prin încheierea acesteia, au înțeles și să realizeze un echilibru echitabil al intereselor în cauză, astfel cum reiese din al cincilea paragraf al preambulului acesteia.
- 49 Or, din cerința răspunderii limitate „pe pasager” reiese că cuantumul daunelor interese susceptibile a fi acordate persoanei, precum cea în discuție în litigiul principal, care introduce o acțiune în repararea unui prejudiciu rezultat dintr-o întârziere în transportul internațional de pasageri nu poate, în orice caz, să depășească cuantumul obținut prin înmulțirea limitei stabilite la articolul 22 alineatul (1) din Convenția de la Montreal cu numărul de pasageri transportați în temeiul contractului încheiat între această persoană și transportatorul sau transportatorii aerieni respectivi.
- 50 O asemenea despăgubire este de natură să asigure un echilibru echitabil între interesele în cauză. Astfel, persoanele precum cea în discuție în litigiul principal sunt plasate, din punctul de vedere al limitei prevăzute la articolul 22 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, într-o poziție care nu este nici mai favorabilă, nici mai puțin favorabilă decât cea a pasagerilor care au suferit ei înșiși un prejudiciu din cauza unei întârzieri.
- 51 La rândul lor, transportatorilor aerieni li se garantează că răspunderea lor nu poate fi angajată dincolo de limita „pe pasager” stabilită prin această dispoziție, din moment ce, astfel cum s-a arătat la punctul 49 din prezenta hotărâre, despăgubirea acordată unor asemenea persoane nu poate în niciun caz să depășească cumulul tuturor despăgubirilor care ar putea fi acordate tuturor pasagerilor respectivi în cazul în care aceștia ar introduce o acțiune în mod individual.
- 52 Rezultă că la prima întrebare trebuie să se răspundă că Convenția de la Montreal, în special articolele 19, 22 și 29 din aceasta, trebuie interpretată în sensul că un transportator aerian care a încheiat un contract de transport internațional cu angajatorul unor persoane transportate în calitate de pasageri, precum cel în discuție în litigiul principal, este răspunzător față de acest angajator de prejudiciul rezultat din întârzierea unor zboruri efectuate de angajații acestuia în temeiul acestui contract și legat de cheltuielile suplimentare efectuate de angajatorul respectiv.

Cu privire la a doua întrebare

- 53 Prin intermediul celei de a doua întrebări, adresate în ipoteza în care răspunsul la prima întrebare ar fi negativ, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 29 din Convenția de la Montreal trebuie interpretat în sensul că un angajator precum cel în discuție în litigiul principal are dreptul să introducă o acțiune în răspundere împotriva unui transportator aerian în alte temeuri decât această convenție, în special în temeiul dreptului național.
- 54 Ținând seama de răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă la această a doua întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 55 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999 și aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001, în special articolele 19, 22 și 29 din aceasta, trebuie interpretată în sensul că un transportator aerian care a încheiat un contract de transport internațional cu angajatorul unor persoane transportate în calitate de pasageri, precum cel în discuție în litigiul principal, este răspunzător față de acest angajator de prejudiciul rezultat din întârzierea unor zboruri efectuate de angajații acestuia în temeiul acestui contract și legat de cheltuielile suplimentare efectuate de angajatorul respectiv.