ORDONANȚA CURȚII (Camera a șasea)

13 februarie 2020*

„Trimitere preliminară – Articolul 99 din Regulamentul de procedură al Curții – Spațiul de libertate, securitate și justiție – Competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială – Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 – Articolul 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță – Competență specială în materie contractuală – Noțiunea de «loc de executare» – Contract de prestare de servicii – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Dreptul la compensare al pasagerilor aerieni în eventualitatea anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor – Zbor cu rezervare unică confirmată, efectuat pe mai multe segmente de doi operatori de transport aerian diferiți – Anularea ultimului segment de zbor – Acțiune în despăgubire îndreptată împotriva operatorului de transport aerian însărcinat cu efectuarea ultimului segment de zbor și formulată în fața instanței în a cărei rază teritorială se află punctul de plecare al primului segment de zbor”

În cauza C-606/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg, Germania), prin decizia din 31 iulie 2019, primită de Curte la 12 august 2019, în procedura

flightright GmbH

împotriva

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

CURTEA (Camera a șasea),

compusă din domnul M. Safjan (raportor), președinte de cameră, și domnii L. Bay Larsen și N. Jääskinen, judecători,

avocat general: domnul H. Saugmandsgaard Øe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere decizia, luată după ascultarea avocatului general, de a se pronunța prin ordonanță motivată, în conformitate cu articolul 99 din Regulamentul de procedură al Curții,

dă prezenta

* Limba de procedură: germana.

Ordonanță

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea Regulamentului (UE) nr. 1215/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2012 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială (JO 2012, L 351, p. 1).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între flightright GmbH, o întreprindere cu sediul în Potsdam (Germania), pe de o parte, și compania aeriană Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (denumită în continuare „Iberia”), cu sediul în Madrid (Spania), pe de altă parte, în legătură cu o cerere de despăgubire formulată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

Cadrul juridic

Regulamentul nr. 1215/2012

3 Secțiunea 2 din capitolul II din Regulamentul nr. 1215/2012, intitulată „Competențe speciale”, conține articolul 7 din acesta, care prevede la punctul 1:

„O persoană care are domiciliul pe teritoriul unui stat membru poate fi acționată în justiție într-un alt stat membru:

1. (a) în materie contractuală, în fața instanțelor de la locul de executare a obligației în cauză;
   (b) în sensul aplicării prezentei dispoziții și în absența vreunei convenții contrare, locul de executare a obligației în cauză este:

   – în cazul vânzării de mărfuri, locul dintr-un stat membru unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie livrate mărfurile;

   – în cazul prestării de servicii, locul dintr-un stat membru unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie prestate serviciile;

   (c) în cazul în care nu se aplică litera (b), se aplică litera (a)”.

Regulamentul nr. 261/2004

4 Articolul 2 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Definiții”, prevede:

„[…]

(b) «operator efectiv de transport aerian» înseamnă un operator de transport aerian care execută sau intenționează să execute un zbor în temeiul unui contract cu un pasager sau în numele unei alte persoane, juridice sau fizice, care a încheiat un contract cu pasagerul respectiv;

[…]”

5 Articolul 3 din acest regulament, intitulat „Domeniu de aplicare”, prevede la alineatul (5):

„Prezentul regulament se aplică tuturor operatorilor [efectivi] de transport aerian care asigură transportul pasagerilor menționați la alineatele (1) și (2). În cazul în care un operator [efectiv] de transport aerian care nu are un contract cu pasagerul își execută obligațiile în conformitate cu prezentul regulament, atunci se consideră că acesta acționează astfel în numele persoanei care are un contract cu pasagerul respectiv.”

6 Articolul 5 din regulamentul menționat, intitulat „Anularea zborului”, enunță la alineatul (1) litera (c):

„În cazul anulării unui zbor, pasager[ii] în cauză trebuie:

[…]

(c) să primească o compensație din partea operatorului [efectiv] de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [cazului] în care intervine oricare din următoarele:
   (i) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;
   (ii) în cazul în care sunt informați despre această anulare într-un termen cuprins între două săptămâni și șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare care să le permită să plece cu cel mult două ore înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru ore după ora de sosire prevăzută;
   (iii) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare care să le permită să plece cel târziu [a se citi «cel mai devreme»] cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.”

7 Articolul 7 din același regulament, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede la alineatul (1) litera (a):

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 [de euro] pentru toate zborurile de 1 500 [de] kilometri sau mai puțin”.

Litigiul principal și întrebările preliminare

8 Litigiul principal are la origine un zbor cu legătură care era prevăzut la 25 august 2018 și care a făcut obiectul unei rezervări unice confirmate, efectuată de doi pasageri (denumiți în continuare „pasagerii în cauză”).

9 Acest zbor, cu plecarea din Hamburg (Germania) și cu destinația San Sebastián (Spania), cuprindea trei segmente. Primul segment, care lega Hamburg de Londra (Regatul Unit), a fost efectuat de compania aeriană British Airways, în timp ce Iberia a fost însărcinată să efectueze celelalte două segmente, și anume cele care legau Londra de Madrid (Spania) și, respectiv, Madrid de San Sebastián.

10 Dacă primele două segmente de zbor s-au desfășurat fără incidente, cel de al treilea a făcut, în schimb, obiectul unei anulări, fără ca pasagerii în cauză să fie informați în timp util cu privire la aceasta.

11 Ca urmare a acestei anulări, flightright, căreia pasagerii în cauză i-au cedat eventualele drepturi la compensație, a introdus în fața instanței de trimitere, Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg, Germania), o acțiune în despăgubire pentru o sumă totală de 500 de euro, adică 250 de euro per pasager, împotriva Iberia, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, distanța dintre Hamburg și San Sebastián fiind de aproximativ 1 433 km.

12 Instanța de trimitere are îndoieli, pe de o parte, cu privire la competența sa internațională de a soluționa litigiul principal și, pe de altă parte, cu privire la posibilitatea pasagerilor în cauză de a-i acționa în justiție pe cei doi operatori de transport aerian care au intervenit în realizarea zborului cu legătură aflat la originea litigiului principal.

13 În special, această instanță ridică problema dacă este competentă să soluționeze litigiul principal în ceea ce privește segmentul de zbor care a făcut obiectul unei anulări, în pofida faptului că locul de plecare și locul de sosire ale acestui segment de zbor, și anume Madrid și, respectiv, San Sebastián, se situează în afara razei sale teritoriale.

14 În plus, instanța menționată arată că Curtea, în Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), a statuat că, în cadrul unui zbor cu legătură care a făcut obiectul unei rezervări unice, operatorul de transport aerian care a efectuat primul segment al acestui zbor, al cărui punct de plecare era situat în raza teritorială a instanței sesizate, putea fi acționat în justiție pentru toate segmentele zborului menționat, în scopul unei acțiuni în despăgubire introduse în temeiul Regulamentului nr. 261/2004.

15 Având în vedere această hotărâre, instanța de trimitere ridică problema dacă operatorul de transport aerian însărcinat cu efectuarea ultimului segment al unui astfel de zbor poate fi de asemenea acționat în justiție în cadrul unei acțiuni în despăgubire pe acest temei.

16 În aceste condiții, Amtsgericht Kehl (Tribunalul Districtual din Hamburg) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Instanța sesizată cu soluționarea unei cauze are competență internațională atunci când, în cazul unui zbor cu legătură, doi operatori de transport aerian comunitari au efectuat zborurile de legătură, iar instanța menționată nu are competență internațională decât pentru un zbor cu legătură care nu a fost afectat de anulare?

2) Ambii operatori de transport aerian care sunt implicați în zborul cu legătură au calitate procesuală pasivă atunci când acești doi operatori care au efectuat zborurile cu legătură sunt operatori de transport aerian comunitari?”

Cu privire la întrebările preliminare

17 În temeiul articolului 99 din Regulamentul de procedură, atunci când, printre altele, răspunsul la o întrebare formulată cu titlu preliminar poate fi în mod clar dedus din jurisprudență sau răspunsul la o asemenea întrebare nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile, Curtea, la propunerea judecătorului raportor și după ascultarea avocatului general, poate oricând să decidă să se pronunțe prin ordonanță motivată.

18 În prezenta cauză se impune aplicarea acestei dispoziții.

19 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul procedurii de cooperare între instanțele naționale și Curte instituite la articolul 267 TFUE, este de competența acesteia să ofere instanței naționale un răspuns util, care să îi permită să soluționeze litigiul cu care este sesizată. Din această perspectivă, Curtea trebuie, dacă este cazul, să reformuleze întrebările care îi sunt adresate. În plus, Curtea poate fi pusă în situația de a lua în considerare norme ale dreptului Uniunii la care instanța națională nu a făcut referire în enunțul întrebării sale [Hotărârea din 5 decembrie 2019, Centraal Justitieel Incassobureau (Recunoașterea și executarea sancțiunilor pecuniare), C-671/18, EU:C:2019:1054, punctul 26 și jurisprudența citată].

20 În speță, instanța de trimitere nu vizează nicio dispoziție în enunțul întrebărilor sale preliminare. Din decizia de trimitere reiese însă în mod clar că această instanță ridică problema competenței sale de a soluționa acțiunea în despăgubire îndreptată împotriva operatorului de transport aerian însărcinat cu efectuarea ultimului segment de zbor și pendinte în fața sa.

21 În consecință, este necesar să se examineze aceste întrebări în lumina dispozițiilor referitoare la competența judiciară din Regulamentul nr. 1215/2012.

22 În aceste condiții, întrebările menționate, care trebuie analizate împreună, trebuie înțelese în sensul că constau pentru instanța de trimitere în a solicita Curții, în esență, să stabilească dacă articolul 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 1215/2012 trebuie interpretat în sensul că „locul de executare”, atunci când este vorba despre un zbor caracterizat printr-o rezervare unică confirmată pentru întreaga călătorie și împărțit în mai multe segmente, poate fi constituit de locul de plecare al primului segment de zbor atunci când transportul pe aceste segmente de zbor este efectuat de doi operatori de transport aerian diferiți, iar acțiunea în despăgubire introdusă în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 are la origine anularea ultimului segment de zbor și este îndreptată împotriva operatorului de transport aerian însărcinat cu efectuarea acestui din urmă segment.

23 În această privință, trebuie amintit că articolul 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 1215/2012 prevede că, în materie contractuală, pentru a acționa în justiție o persoană care are domiciliul pe teritoriul unui stat membru într-un alt stat membru, locul de executare a obligației în cauză este constituit, în sensul aplicării acestei dispoziții și în absența vreunei convenții contrare, în cazul prestării de servicii, de locul dintr-un stat membru unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie prestate serviciile.

24 Este necesar să se amintească în această privință că, în măsura în care Regulamentul nr. 1215/2012 abrogă și înlocuiește Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială (JO 2001, L 12, p. 1, Ediție specială, 19/vol. 3, p. 74), interpretarea dată de Curte în ceea ce privește dispozițiile acestui din urmă regulament este valabilă și pentru Regulamentul nr. 1215/2012 atunci când dispozițiile celor două instrumente ale dreptului Uniunii pot fi calificate ca echivalente (Hotărârea din 8 mai 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, punctul 19 și jurisprudența citată).

25 În consecință, interpretarea dată de Curte în privința articolului 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001 este valabilă și pentru articolul 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012, în măsura în care aceste dispoziții pot fi calificate ca echivalente (Hotărârea din 8 mai 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, punctul 20 și jurisprudența citată).

26 Referitor la articolul 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001, Curtea a statuat, în ceea ce privește zborurile directe, că atât locul de plecare, cât și locul de sosire a avionului trebuie considerate, în egală măsură, drept locuri de prestare principală a serviciilor care fac obiectul unui contract de transport aerian, conferind astfel autorului unei acțiuni în despăgubire introduse în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 alegerea de a-și introduce acțiunea în fața instanței în a cărei rază teritorială se găsește fie locul de plecare, fie locul de sosire a avionului, astfel cum aceste locuri sunt convenite în contractul respectiv (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punctele 43 și 47).

27 În această privință, Curtea a precizat că noțiunea de „loc de executare”, astfel cum a fost interpretată în Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), deși face referire la un zbor direct, este valabilă, *mutatis mutandis*, și în ceea ce privește o situație în care zborul cu legătură caracterizat printr-o rezervare unică pentru întreaga călătorie cuprinde două segmente (a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții, C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctele 69 și 71).

28 În consecință, atunci când un zbor se caracterizează printr-o rezervare unică confirmată pentru întreaga călătorie și cuprinde două segmente, autorul unei acțiuni în despăgubire, introdusă în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, are în egală măsură alegerea de a-și introduce acțiunea fie la instanța în a cărei rază teritorială se află locul de plecare al primului segment de zbor, fie la instanța în a cărei rază teritorială se află locul de sosire al celui de al doilea segment de zbor.

29 Astfel cum reiese din decizia de trimitere, în cauza principală, zborul în discuție cuprindea trei segmente. Cu toate acestea, în măsura în care un contract de transport aerian se caracterizează printr-o rezervare unică confirmată pentru întreaga călătorie, acest contract stabilește obligația unui operator de transport aerian de a transporta un pasager de la un punct A la un punct D. O asemenea operațiune de transport constituie un serviciu pentru care unul dintre locurile de prestare principală se găsește în punctul A (a se vedea prin analogie Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții, C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctul 71).

30 În aceste condiții, este necesar să se considere că, în cazul unui zbor cu legătură caracterizat printr-o rezervare unică confirmată pentru întreaga călătorie și care cuprinde mai multe segmente, locul de executare a acestui zbor, în sensul articolului 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 1215/2012, poate fi reprezentat de locul de plecare al primului segment de zbor, ca unul dintre locurile de prestare principală a serviciilor care fac obiectul unui contract de transport aerian.

31 Dat fiind că acest loc prezintă o legătură suficient de strânsă cu elementele materiale ale litigiului și că, prin urmare, asigură legătura strânsă, urmărită prin intermediul normelor de competență specială enunțate la articolul 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012, între contractul de transport aerian și instanța competentă, el îndeplinește obiectivul de proximitate aflat la baza acestor norme (a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții, C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctul 74, precum și jurisprudența citată).

32 Această soluție este de asemenea conformă cu principiul previzibilității, urmărit prin aceleași norme, în măsura în care permite atât reclamantului, cât și pârâtului să identifice instanța de la locul de plecare al primului segment de zbor, astfel cum este înscris în acest contract de transport, în calitate de instanță susceptibilă de a fi sesizată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții, C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctele 75 și 77, precum și jurisprudența citată).

33 În ceea ce privește posibilitatea, într-o cauză precum cea din litigiul principal, de a acționa în justiție operatorul de transport aerian însărcinat cu efectuarea ultimului segment de zbor la instanța în a cărei rază teritorială se află punctul de plecare al primului segment, trebuie să se arate că, deși este adevărat că din decizia de trimitere nu reiese că Iberia era cocontractantul pasagerilor în cauză, norma de competență specială în materie contractuală, prevăzută la articolul 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012, nu impune încheierea unui contract între două persoane, ci existența unei obligații juridice liber consimțite de o persoană în raport cu alta și pe care se întemeiază acțiunea reclamantului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții, C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctul 60, precum și jurisprudența citată).

34 În această privință, articolul 3 alineatul (5) a doua teză din Regulamentul nr. 261/2004 precizează că, în cazul în care un operator efectiv de transport aerian, în sensul articolului 2 litera (b) din acest regulament, care nu are un contract cu pasagerul își execută obligațiile în conformitate cu acest regulament, atunci se consideră că acesta acționează în numele persoanei care are un contract cu pasagerul respectiv.

35 Astfel, trebuie să se considere că operatorul de transport menționat îndeplinește obligații liber consimțite față de cocontractantul acestui pasager. Aceste obligații decurg din contractul de transport aerian (a se vedea prin analogie Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții, C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctul 63).

36 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 1215/2012 trebuie interpretat în sensul că „locul de executare”, în sensul acestei dispoziții, atunci când este vorba despre un zbor caracterizat printr-o rezervare unică confirmată pentru întreaga călătorie și împărțit în mai multe segmente, poate fi constituit de locul de plecare al primului segment de zbor, atunci când transportul pe aceste segmente de zbor este efectuat de doi operatori de transport aerian diferiți, iar acțiunea în despăgubire introdusă în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 are la origine anularea ultimului segment de zbor și este îndreptată împotriva operatorului de transport aerian însărcinat cu efectuarea acestui din urmă segment.

Cu privire la cheltuielile de judecată

37 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.

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

Articolul 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentului (UE) nr. 1215/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2012 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială trebuie interpretat în sensul că „locul de executare”, în sensul acestei dispoziții, atunci când este vorba despre un zbor caracterizat printr-o rezervare unică confirmată pentru întreaga călătorie și împărțit în mai multe segmente, poate fi constituit de locul de plecare al primului segment de zbor, atunci când transportul pe aceste segmente de zbor este efectuat de doi operatori de transport aerian diferiți, iar acțiunea în despăgubire introdusă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 are la origine anularea ultimului segment de zbor și este îndreptată împotriva operatorului de transport aerian însărcinat cu efectuarea acestui din urmă segment.

Semnături