



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
ELEANOR SHARPSTON
prezentate la 22 octombrie 2015¹

Cauza C-94/14

**Flight Refund Ltd
împotriva
Deutsche Lufthansa AG**

[cerere de decizie preliminară formulată de Kúria (Curtea Supremă, Ungaria)]

„Spațiul de libertate, securitate și justiție — Cooperare judiciară în materie civilă — Cerere de compensație pentru întârzierea unui zbor — Somație europeană de plată emisă într-un stat membru care nu are nicio legătură cu creanța — Desemnarea instanței competente să judece procedura contencioasă”

1. Prezenta cerere de decizie preliminară formulată de Kúria (Curtea Supremă din Ungaria) ridică probleme neobișnuite legate de Convenția de la Montreal², de Regulamentul Bruxelles I³, de Regulamentul privind pasagerii aerieni⁴ și de Regulamentul privind somația europeană de plată (denumit în continuare „Regulamentul SEP”)⁵.

2. Împrejurările complexe – și destul de derutante – care fac obiectul procedurii principale pot fi rezumate după cum vom arăta în continuare. Un pasager maghiar al cărui zbor de la Newark (New Jersey, Statele Unite ale Americii) la Londra (Regatul Unit) a avut întârziere a invocat un drept la compensație, în temeiul Regulamentului privind pasagerii aerieni, din partea unui operator de transport aerian cu sediul în Germania. El a cedat dreptul respectiv unei societăți cu sediul în Regatul Unit, care a obținut o somație europeană de plată de la un notar din Ungaria, folosind procedura prevăzută de Regulamentul SEP. Competența notarului s-a stabilit pe baza unei traduceri (eronate) a dispoziției referitoare la competență din Convenția de la Montreal. Operatorul de transport aerian a făcut opoziție împotriva somației europene de plată și a negat că a efectuat zborul în cauză. În asemenea împrejurări, potrivit Regulamentului SEP, procedura trebuie să continue „în fața instanțelor competente din statul membru de origine” (și anume Ungaria, unde a fost emisă somația europeană de plată). Totuși, nu există niciun temei în Regulamentul Bruxelles I pentru ca o instanță din statul membru menționat să își exercite competența de judecare a cererii de compensații. Kúria are sarcina să desemneze o instanță competentă, dar ea consideră că nu o poate face în lipsa unor orientări suplimentare referitoare la interpretarea dispozițiilor aplicabile din dreptul Uniunii.

1 — Limba originală: engleza.

2 — 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 în temeiul articolului 300 alineatul (2) CE, aprobată în numele CE prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112).

3 — 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).

4 — Regulamentul (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).

5 — Regulamentul (CE) nr. 1896/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2006 de instituire a unei proceduri europene de somație de plată (JO 2006, L 399, p. 1, Ediție specială, 19/vol. 9, p. 108).

Cadrul juridic

Convenția de la Montreal

3. Potrivit articolului 19 din Convenția de la Montreal, transportatorii sunt răspunzători de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri.

4. Articolul 33 din Convenția de la Montreal este intitulat „Jurisdicție”. Articolul 33 alineatul (1) prevede: „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”.

5. Prin urmare, dispoziția respectivă oferă două opțiuni de bază – instanțele în a căror rază de competență teritorială se află domiciliul sau sediul transportatorului ori locul de destinație. În ambele cazuri, aceste instanțe trebuie să fie pe teritoriul unuia dintre statele părți.

6. Totuși, articolul 33 a fost tradus în maghiară astfel încât „pe teritoriul unuia dintre statele părți” ar putea să pară a fi o (a treia) opțiune autonomă pentru reclamant, iar nu o condiție care se aplică în cazul celor două opțiuni care urmează⁶. Astfel, spre deosebire cel puțin de versiunile autentice în limbile engleză, franceză și spaniolă⁷, ar putea să rezulte la prima vedere din textul maghiar că o acțiune în răspundere poate fi introdusă, la alegerea reclamantului, (a) pe teritoriul unuia dintre statele părți, (b) în fața instanței de domiciliu al transportatorului, de la sediul principal al firmei sale sau de la sediul de afaceri unde a fost încheiat contractul sau (c) în fața instanței locului de destinație. (La o lectură mai atentă, o asemenea interpretare ar putea fi însă rapid înlăturată, în măsura în care opțiunile (b) și (c) ar fi relevante numai dacă acțiunea ar fi introdusă în afara teritoriului oricăruia dintre statele părți – iar astfel într-un stat care nu are obligația să respecte Convenția de la Montreal.)

Regulamentul Bruxelles I

7. Ca regulă generală, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1), cu articolul 3 alineatul (1) și cu articolul 5 alineatele (1) și (5) din Regulamentul Bruxelles I, coroborate, o persoană domiciliată într-un stat membru poate fi acționată în justiție pentru despăgubiri care decurg dintr-o obligație contractuală doar la instanțele din statul respectiv sau la cele în a căror rază de competență teritorială se află locul executării obligației în cauză. Acest loc este, în cazul prestării de servicii, locul dintr-un stat membru unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie prestate serviciile. În plus, atunci când se formulează contestații privind exploatarea unei sucursale, a unei agenții sau a unei alte unități, persoana respectivă poate fi acționată în justiție în fața instanțelor de la locul unde se află sucursala, agenția sau unitatea în cauză.

8. Deși există o serie de posibile excepții de la regula generală menționată, numai trei par să prezinte relevanță, cel puțin din punct de vedere teoretic, pentru cauza care face obiectul procedurii principale.

6 — Se pare că există două versiuni „oficiale” ale Convenției de la Montreal în limba maghiară, una publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, Ediția specială în limba maghiară, capitolul 7, volumul 5, p. 492, iar cealaltă în Legea nr. 7/2005 (2005. évi VII. törvény), care a integrat convenția în dreptul maghiar. Niciuna nu este însă o versiune autentică a Convenției de la Montreal în sine. Cele două versiuni ale articolului 33 alineatul (1) diferă semnificativ în ceea ce privește formularea, dar în ambele cuvintele „either [...] or [...]” din versiunea în limba engleză sunt traduse prin „vagy [...] vagy [...]”. În versiunea din Jurnalul Oficial, nu există virgulă înainte de primul „vagy”, astfel că ar putea fi înțeles mai ușor ca „or” decât ca „either”. Versiunea din Legea nr. 7 din 2005 are însă o virgulă, deși Kúria o citează fără virgulă în decizia de trimitere. În ambele versiuni, există o virgulă înainte de al doilea „vagy”.

7 — Celelalte versiuni autentice sunt în limbile arabă, chineză și rusă. În limba franceză, echivalentul expresiei „either [...] or [...]” este „soit [...] soit [...]”, în timp ce în limba spaniolă este „sea [...] sea [...]”. În ambele limbi există o virgulă înainte de primul element al expresiei, astfel încât să fie clar că „pe teritoriul unuia dintre statele părți” este o condiție care se aplică în cazul fiecăreia dintre opțiunile care urmează.

9. În primul rând, potrivit articolului 16 alineatul (1), un consumator poate introduce o acțiune împotriva celeilalte părți la contract fie înaintea instanțelor din statul membru pe teritoriul căruia partea în cauză își are domiciliul, fie înaintea instanțelor de la locul unde consumatorul își are domiciliul. Totuși, articolul 15 alineatul (3) prevede că această excepție nu se aplică în cazul contractelor de transport altele decât cele care, pentru un preț forfetar, oferă o combinație între călătorie și cazare. În prezenta cauză, nu există niciun indiciu că zborul aflat în discuție a făcut parte dintr-un asemenea pachet de servicii pentru călătorii.

10. În al doilea rând, articolul 23 (coroborat, în ceea ce privește contractele încheiate cu consumatorii, cu articolul 17) reglementează condițiile în care părțile unui raport juridic pot conveni ca o instanță sau instanțele dintr-un stat membru să dețină competența de soluționare a litigiului survenit în legătură cu raportul juridic respectiv. În prezenta cauză, nu există niciun indiciu în sensul că a existat o asemenea convenție.

11. În al treilea rând, potrivit articolului 24, este competentă instanța din statul membru în fața căreia se înfățișează pârâtul, indiferent de existența unei competențe bazate pe alte dispoziții din regulament, cu excepția cazului în care înfățișarea are ca obiect contestarea competenței. În schimb, în conformitate cu articolul 26 alineatul (1), dacă pârâtul domiciliat pe teritoriul unui stat membru este acționat în justiție înaintea unei instanțe dintr-un alt stat membru și nu compară în fața acesteia, instanța se declară, din oficiu, necompetentă în cazul în care competența sa nu rezultă din dispozițiile regulamentului.

12. O altă dispoziție care este posibil să fie relevantă pentru procedura principală este articolul 27 alineatul (1), care prevede: „În cazul în care cereri având același obiect și aceeași cauză sunt introduse între aceleași părți înaintea unor instanțe din state membre diferite, instanța sesizată ulterior suspendă din oficiu acțiunea până în momentul în care se stabilește competența primei instanțe sesizate”.

Regulamentul privind pasagerii aerieni

13. Regulamentul privind pasagerii aerieni stabilește drepturi minime pentru pasageri atunci când li se refuză îmbarcarea sau zborul lor este anulat ori întârziat [articolul 1 alineatul (1)]. Acesta se aplică pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul [articolul 3 alineatul (1) litera (a)] sau, în cazul în care operatorul de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar, pasagerilor care sosesc pe un asemenea aeroport plecând de pe un aeroport situat într-o țară terță [articolul 3 alineatul (1) litera (b)]. Un operator de transport comunitar este, în sensul acestor dispoziții, un operator de transport aerian titular al unei licențe de funcționare valabile, acordată de un stat membru [articolul 2 litera (c)].

14. Atunci când un zbor este anulat, articolul 5 alineatul (1) litera (c) conferă pasagerilor dreptul să primească o compensație, în conformitate cu articolul 7. Potrivit articolului 7 alineatul (1) litera (c), pentru orice zbor care depășește 3 500 de kilometri și care nu este un zbor intracomunitar (categorie în care se încadrează zborul aflat în discuție în procedura principală), valoarea compensației trebuie să fie de 600 EUR. Totuși, potrivit articolului 7 alineatul (2) litera (c), pentru aceeași categorie de zboruri, suma poate fi redusă cu 50 % dacă pasagerilor li se oferă redirectionarea cu un zbor alternativ, a cărui oră de sosire nu depășește cu mai mult de patru ore ora de sosire prevăzută a zborului rezervat inițial. Pentru alte categorii de zboruri, întârzierea relevantă a momentului sosirii este de două sau de trei ore, după caz.

15. Articolul 6 privește, după cum reiese din modul în care este formulat, obligațiile operatorilor de transport aerian în cazul în care aceștia anticipează o posibilă întârziere a unui zbor peste ora de plecare prevăzută. Aceste obligații se nasc, în cazul unui zbor de peste 3 500 de kilometri care nu este un zbor intracomunitar, atunci când întârzierea peste ora de plecare depășește patru ore. În funcție de împrejurările concrete, operatorii de transport trebuie să asigure asistență (sub formă de băuturi răcoritoare, cazare, transport etc.) și/sau rambursarea costului biletelor ori redirectionarea zborului.

16. Articolul menționat nu impune acordarea de compensații pasagerilor în caz de întârziere și nu face referire la o întârziere peste ora de sosire prevăzută. Totuși, Curtea a interpretat articolele 5, 6 și 7 împreună, în lumina obiectivului regulamentului de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor aeriени indiferent dacă se află într-o situație de refuz la îmbarcare ori de anulare sau de întârziere prelungită a zborurilor, în sensul că pasagerii zborurilor întârziate pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate în vederea aplicării dreptului la compensație și astfel pot să invoce dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din regulament atunci când suportă, ca urmare a întârzierii unui zbor, o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore⁸.

17. Regulamentul privind pasagerii aeriени nu conține norme specifice care să reglementeze competența în caz de litigiu cu privire la aplicarea sa.

Regulamentul SEP

18. Regulamentul SEP are drept obiect în special simplificarea, accelerarea și reducerea costurilor litigiilor transfrontaliere referitoare la creanțele pecuniare necontestate [articolul 1 alineatul (1) litera (a)]. Acesta se aplică, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) coroborat cu articolul 3 alineatul (1), în materie civilă și comercială, în litigiile în care cel puțin una dintre părți are domiciliul sau reședința obișnuită într-un stat membru, altul decât statul membru al instanței sesizate. Articolul 4 stabilește procedura europeană de somație de plată „pentru recuperarea creanțelor pecuniare lichide și exigibile la data la care se introduce cererea de somație europeană de plată”. Totuși, reclamantul nu este împiedicat să își valorifice o asemenea creanță recurgând la orice altă procedură prevăzută de legislația națională sau de dreptul Uniunii [articolul 1 alineatul (2)]. În conformitate cu articolul 5 alineatul (1), statul membru în care se emite o somație europeană de plată este „statul membru de origine”, iar articolul 5 alineatul (3) definește o „instanță” ca fiind „orice autoritate a unui stat membru care este competentă în ceea ce privește somațiile europene de plată sau în orice altă materie conexă”.

19. Articolul 6 alineatul (1) prevede: „În sensul aplicării prezentului regulament, competența se determină în conformitate cu normele de drept comunitar aplicabile în materie, în special Regulamentul (CE) nr. 44/2001”.

20. Potrivit articolului 7 alineatul (1), cererea de somație europeană de plată trebuie să se introducă utilizându-se formularul standard din anexa I. Pe lângă informațiile referitoare la creanța propriu-zisă, cererea trebuie să precizeze temeiul competenței. Secțiunea 3 din formularul standard enumeră 13 temeuri posibile care nu necesită precizări suplimentare, în timp ce temeiul 14 este „Altele (a se preciza)”. „Indicațiile pentru a completa formularul de cerere”, care se găsesc de asemenea în anexa I,

8 — Hotărârile Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctele 40-69) și Nelson și alții (C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctele 28-40). A se vedea și Hotărârea Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106. În Hotărârea Sturgeon și alții (la punctele 57 și 58 din hotărâre), Curtea a stabilit un criteriu nediferențiat pentru pierderea de timp de cel puțin trei ore pentru toate zborurile (spre deosebire de întârzierile diferențiate de două, trei sau patru ore, în funcție de categoria de zbor, prevăzute la articolele 6 și 7 din Regulamentul privind drepturile pasagerilor transportului aerian) pe baza unui calcul întemeiat pe articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii), care privește redirectionarea în cazul unei anulări anunțate atunci când pasagerii au posibilitatea să plece cel târziu 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. Prin adunarea acestor două perioade de o oră și de două ore, Curtea a ajuns la noțiunea de „pierdere de timp” de trei ore, indiferent de categoria de zboruri pentru care compensația prevăzută la articolul 7 trebuie să fie plătită în caz de întârziere la sosire.

precizează printre altele: „În cazul în care cererea privește o creanță împotriva unui consumator în cadrul unui contract de consum, este necesar ca aceasta să fie introdusă la instanța competentă din statul membru în care consumatorul își are domiciliul. În celelalte cazuri, cererea se introduce la instanța competentă în temeiul dispozițiilor [Regulamentului Bruxelles I]. [...]”

21. În conformitate cu articolul 8, instanța sesizată cu o cerere de somație europeană de plată trebuie să examineze, bazându-se pe formularul de cerere, dacă sunt îndeplinite condițiile menționate printre altele la articolul 6 (privind competența); examinarea poate fi efectuată cu ajutorul unei „proceduri automatizate” (deși nu se dă nicio indicație referitoare la ceea ce ar putea să cuprindă o asemenea procedură). Articolul 11 prevede că, dacă nu sunt îndeplinite condițiile respective, cererea trebuie să fie respinsă, dar această respingere nici nu poate face obiectul unui recurs, nici nu se opune inițierii unei proceduri ulterioare de orice natură. În cazul în care sunt îndeplinite însă condițiile precizate, somația europeană de plată trebuie să fie emisă și comunicată sau notificată pârâtului, în conformitate cu articolul 12.

22. Articolul 16 este intitulat „Opoziția la somația europeană de plată”. Potrivit articolului 16 alineatele (1)-(3), pârâtul poate face opoziție la instanța de origine, în termen de 30 de zile de la data comunicării sau notificării somației, utilizând un formular standard pe care trebuie să indice doar că el contestă creanța fără a fi obligat să precizeze motivele.

23. Articolul 17 alineatul (1) primul paragraf arată: „În cazul în care s-a făcut opoziție în termenul prevăzut la articolul 16 alineatul (2), procedura continuă în fața instanțelor competente din statul membru de origine în conformitate cu normele de procedură civilă de drept comun, cu excepția cazului în care reclamantul a cerut expres ca procedura să ia sfârșit în acest caz” (putând face aceasta prin completarea anexei 2 la formularul standard de cerere). În conformitate cu articolul 17 alineatul (2), o astfel de trecere la procedura civilă de drept comun este reglementată de legislația statului membru de origine.

24. În cazul în care, în termenul prevăzut nu este făcută nicio opoziție, articolul 18 alineatul (1) impune instanței de origine să declare de îndată că somația europeană de plată este executorie.

25. Articolul 20 reglementează „Reexaminarea în cazuri excepționale”. În special, articolul 20 alineatul (2) prevede: „După expirarea termenului prevăzut la articolul 16 alineatul (2), pârâtul are [...] dreptul să ceară reexaminarea somației europene de plată în fața instanței competente din statul membru de origine atunci când somația de plată a fost emisă în mod vădit eronat, ținând seama de cerințele stabilite de prezentul regulament sau având în vedere alte circumstanțe excepționale”. Potrivit articolului 20 alineatul (3), în cazul în care instanța hotărăște că reexaminarea se justifică, somația europeană de plată este nulă și neavenită; în caz contrar, ea rămâne valabilă.

26. Articolul 26 prevede: „Orice aspect de procedură care nu este reglementat în mod expres prin prezentul regulament este reglementat de legislația națională”.

Dreptul maghiar

27. Potrivit articolului 59 alineatul (1) din Legea nr. 50 din 2009 privind procedura somației de plată (a fizetési meghagyásról szóló 2009. évi L. törvény), notarii au competența de a emite somații europene de plată pe întreg teritoriul Ungariei.

28. Potrivit articolului 38 alineatele (1) și (3) din aceeași lege, notarul, în caz de opoziție la o somație de plată, trebuie să transmită dosarul procedurii instanței desemnate de reclamant sau, atunci când nu a fost desemnată o instanță, instanței competente teritorial în temeiul normelor prevăzute de Legea nr. 3 din 1952 privind codul de procedură civilă (1952. évi III. törvény a polgári perrendtartásról).

29. În conformitate cu articolul 30 alineatul (2) din codul menționat, competența teritorială de judecare a unei acțiuni formulate împotriva unei persoane juridice care nu are un sediu în Ungaria aparține instanței de la sediul reclamantului persoană juridică sau de la domiciliul sau reședința reclamantului persoană fizică rezidentă.

30. Articolul 36 alineatul (2) prevede că o procedură privind o creanță care rezultă dintr-o tranzacție încheiată de un operator economic în cadrul activității acestuia poate fi inițiată de asemenea la instanța de la locul încheierii sau al executării contractului. Potrivit articolului 37, o acțiune în despăgubire poate fi introdusă la instanța de la locul unde s-a produs prejudiciul sau la instanța de la locul unde s-a produs fapta prejudiciabilă.

31. Articolul 43 alineatul (1) impune instanței sesizate să invoce din oficiu necompetența sa teritorială, dar aceasta nu examinează exactitatea faptelor invocate în vederea stabilirii competenței sale teritoriale decât atunci când acestea sunt contrare unor fapte notorii sau unor fapte de care instanța are în mod oficial cunoștință ori când acestea sunt improbabile sau cealaltă parte din litigiu le contestă.

32. Atunci când există un conflict de competență, Kúria este obligată, în conformitate cu articolul 45 alineatul (1) și cu articolul 45 alineatul (2) litera c), să desemneze instanța competentă.

33. Potrivit articolului 130 alineatul (1), instanța sesizată trebuie să respingă cererea potrivit unei proceduri sumare atunci când rezultă în special că (i) competența instanțelor maghiare să soluționeze litigiul este exclusă printr-o dispoziție a legii sau a unei convenții internaționale; (ii) o altă instanță sau autoritate este competentă material să soluționeze cererea sau (iii) o altă instanță este competentă teritorial să se pronunțe asupra litigiului.

34. Articolul 157 precizează că se va proceda la clasarea acțiunii atunci când cererea ar fi trebuit să fie respinsă deja pentru asemenea motive potrivit unei proceduri sumare. În conformitate cu articolul 157/A alineatul (1), în ipoteza în care nu a existat un asemenea motiv pentru respingerea cererii potrivit unei proceduri sumare, iar competența instanțelor maghiare nu se poate stabili în temeiul niciunei norme de competență, instanța sesizată trebuie să procedeze la clasarea acțiunii, printre altele atunci când pârâtul nu compare la prima ședință și nici nu a depus un memoriu în apărare.

Situația de fapt, procedura și întrebările preliminare

35. În decizia de trimitere a fost descris contextul factual și procedural din procedura principală după cum vom arăta în continuare.

36. Un pasager al unei curse aeriene a cedat drepturile sale la compensație pentru întârzierea unui zbor către Flight Refund Ltd (denumită în continuare „Flight Refund”), o societate care are sediul în Regatul Unit și care este specializată în recuperarea unor astfel de compensații. Flight Refund a solicitat unui notar maghiar emiterea unei somații europene de plată împotriva Deutsche Lufthansa AG (denumită în continuare „Lufthansa”), o societate cu sediul în Germania. Flight Refund își justifică cererea, privind o sumă de 600 de euro, prin faptul că avea, în urma cesiunii, un drept la compensație împotriva Lufthansa din cauza întârzierii de peste trei ore a zborului LH7626⁹.

9 — În contractul de cesiune și în cererea de somație europeană de plată, care figurează în dosarul înaintat Curții de Kúria, se arată că pasagerul a fost o femeie cu adresa în Budapesta, că Flight Refund l-a însărcinat pe avocatul său maghiar să acționeze în numele său și că avocatul respectiv a depus cererea la notar.

37. Notarul a emis somația europeană de plată fără să fi examinat care era locul încheierii contractului, cel al executării acestuia, cel al producerii pretinsului prejudiciu, cel al sediului de afaceri al operatorului de transport unde a fost încheiat contractul și cel al destinației zborului. Acesta s-a declarat competent pentru motivul că Ungaria este un stat parte la Convenția de la Montreal. Lufthansa a formulat opoziție, susținând că nu ea a fost operatorul de transport care a efectuat zborul specificat, ci United Airlines¹⁰.

38. Avocatul societății Flight Refund a declarat că nu putea desemna instanța competentă ca urmare a trecerii la procedura contencioasă. Notarul a sesizat apoi Kúria pentru ca aceasta să desemneze instanța competentă, arătând că: instanțele maghiare erau competente în temeiul articolului 33 alineatul (1) din Convenția de la Montreal; nu putea stabili care era instanța autorizată în mod concret să se pronunțe în cadrul procedurii, întrucât niciuna dintre părți nu are un sediu pe teritoriul național; nici locul încheierii contractului, nici cel al executării acestuia nu reies din cerere; întrucât zborul LH7626 asigură ruta dintre Newark și London Heathrow, locul unde s-a produs fapta prejudiciabilă se poate afla în Statele Unite ale Americii sau în Regatul Unit și Lufthansa susține că operatorul rutei este United Airlines.

39. Pe baza modului în care a înțeles situația menționată, Kúria a adresat Curții cinci întrebări preliminare, dintre care primele trei se referă la o cerere de despăgubiri întemeiată pe articolul 19 din Convenția de la Montreal și pe interdependența dintre normele în materie de competență cuprinse în convenția menționată și cele din Regulamentul SEP și Regulamentul Bruxelles I. A patra întrebare privește posibilitatea de a reexamina din oficiu o somație europeană de plată emisă cu încălcarea normelor aplicabile sau de a clasa acțiunea, în timp ce a cincea este legată de eventuala obligație de a desemna o instanță maghiară să se pronunțe cu privire la procedura contencioasă având ca obiect o asemenea somație chiar și în lipsa oricărui element de legătură care să justifice competența instanțelor maghiare.

40. Guvernul german și guvernul maghiar, precum și Comisia au depus inițial observații scrise, care au fost comunicate, printre altele, părților din procedura principală.

41. Avocatul societății Flight Refund a scris apoi Curții arătând că a informat Kúria că cererea de compensații nu era întemeiată pe articolul 19 din Convenția de la Montreal, ci pe Regulamentul privind pasagerii aerieni, deși temeiul invocat al competenței instanțelor maghiare este articolul 33 din Convenția de la Montreal. Acesta a precizat că nu a indicat temeiul creanței în formularul de cerere deoarece nu exista o rubrică pentru informația respectivă, dar a specificat că articolul 33 din Convenția de la Montreal constituie temeiul competenței la punctul 14 din secțiunea 3 a formularului întrucât este o dispoziție care conține o normă privind competența în cazul cererilor de despăgubiri generate de întârzierile din transportul aerian, în timp ce Regulamentul privind drepturile pasagerilor nu conține nicio astfel de normă.

42. Având în vedere această precizare și în conformitate cu articolul 101 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, Curtea a solicitat din partea Kúria lămuriri referitoare la temeiul juridic al creanței în discuție în procedura principală și identitatea operatorului de transport aerian în sensul Regulamentului privind pasagerii aerieni.

10 — Din cuprinsul opoziției, aflată de asemenea la dosarul cauzei, rezultă că afirmația a fost adăugată într-un spațiu gol după sfârșitul formularului standard, care nu conține o secțiune care să permită precizarea motivelor opoziției. Lufthansa nu a ridicat nicio problemă legată de competență în opoziția sa.

43. În răspunsul său, Kúria a specificat că respectiva creanță a societății Flight Refund se întemeiază într-adevăr pe articolele 6 și 7 din Regulamentul privind pasagerii aerieni, dar că a invocat competența instanțelor maghiare în temeiul articolului 33 din Convenția de la Montreal. Având în vedere cele de mai sus, Kúria și-a retras primele trei întrebări și a modificat cea de a cincea întrebare. Totuși, fiind împiedicată de normele procedurale naționale să analizeze probele privind fondul cauzei, nu a putut furniza informații suplimentare referitoare la identitatea operatorului de transport aerian.

44. Cele două întrebări preliminare adresate Curții sunt formulate acum după cum urmează:

- „1) O somație europeană de plată care a fost emisă cu încălcarea obiectului [Regulamentului SEP] sau de o autoritate care nu deține competența internațională necesară poate face obiectul unei reexaminări din oficiu? Sau procedura contencioasă care urmează unei opoziții trebuie să fie, în lipsa competenței, clasată din oficiu sau la cerere?
- 2) Dacă orice instanță maghiară este competentă să soluționeze cauza, norma de competență aplicabilă trebuie să fie interpretată în sensul că Kúria, sesizată în vederea atribuirii competenței unei instanțe, trebuie să desemneze cel puțin o instanță care, chiar în lipsa unei competențe materiale sau teritoriale stabilite de dreptul procesual al statului membru respectiv, are obligația să soluționeze pe fond procedura contencioasă generată de opoziția formulată?”

45. Kúria a precizat în continuare în răspunsul său că este totuși esențial să se stabilească dacă, în cazul în care Regulamentul privind pasagerii aerieni nu conține normele necesare, competența privind o procedură europeană de somație de plată care are ca obiect o creanță în temeiul regulamentului respectiv trebuie să fie reglementată de Convenția de la Montreal, de Regulamentul Bruxelles I sau de alte norme. În plus, aceasta solicită să se stabilească dacă articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul SEP prevede o normă de competență care, independent de Regulamentul Bruxelles I, stabilește competența instanțelor statului membru de origine.

46. După comunicarea răspunsului primit din partea Kúria și a întrebărilor reformulate, doar Ungaria a depus observații scrise suplimentare. Nu a fost solicitată și nu a avut loc o ședință.

Aprecieri

Cu privire la admisibilitatea cererii de decizie preliminară

47. În observațiile sale, guvernul german a sugerat că cererea de decizie preliminară ar putea fi inadmisibilă fie în întregime, pentru motivul că din conținutul site-ului societății Flight Refund rezultă că societatea și-a suspendat activitatea, fie în ceea ce privește primele trei întrebări, pentru motivul că interpretarea Convenției de la Montreal nu este relevantă pentru soluționarea problemelor din procedura principală.

48. Întrucât Kúria a confirmat că procedura este încă pendinte înaintea sa și și-a retras primele trei întrebări, nu mai este nevoie să se analizeze aspectele menționate.

Cu privire la fondul cererii de decizie preliminară

49. Întrebarea de bază în prezenta cauză este: cum trebuie să se procedeze atunci când o somație europeană de plată a fost emisă de o autoritate dintr-un stat membru ale cărui instanțe nu sunt competente să se pronunțe în privința creanței pretinse prin somație și când, în urma unei opoziții, procedura contencioasă trebuie să se desfășoare înaintea „instanțelor competente din statul membru de origine”? După cum a arătat guvernul german, în Regulamentul SEP nu există nicio normă care să reglementeze o astfel de situație.

50. Prin întrebările sale, Kúria are în vedere două soluții posibile. În primul rând, ar putea fi ea însăși abilitată, fără a trebui să desemneze o instanță care să judece pe fond cererea subiacentă, să efectueze o reexaminare a somației europene de plată care să conducă – presupunând că somația a fost în mod clar emisă în mod necorespunzător, având în vedere cerințele prevăzute în Regulamentul SEP – la constatarea că aceasta a fost nulă și neavenită sau la clasarea procedurii. În al doilea rând, Kúria ar putea fi obligată, chiar și în lipsa oricărui temei identificabil al competenței sale, să desemneze o instanță maghiară pentru soluționarea litigiului.

51. Totuși, înainte de a examina dacă poate fi adoptată una dintre aceste abordări (pare să fie clar faptul că niciuna dintre ele nu poate fi interpretată ca fiind *impusă* de legislație și pare preferabilă examinarea lor împreună), în opinia noastră, este util să reexaminăm ce s-a întâmplat sau nu s-a întâmplat până acum în cauză în raport cu ceea ce ar fi trebuit să se întâmple. Considerăm că este corect să afirmăm, în această privință, că această situație complexă pentru care Kúria trebuie acum să găsească o soluție a fost cauzată în esență de niște erori elementare săvârșite mai întâi de Flight Refund și avocatul său, iar apoi de notarul care a emis somația europeană de plată. Erorile respective aduc atingere în mod efectiv obiectivului Regulamentului SEP de simplificare și de accelerare a judecării litigiilor transfrontaliere care privesc creanțe pecuniare necontestate¹¹.

52. În primul rând, Flight Refund nu ar fi trebuit să invoce Convenția de la Montreal ca temei al competenței pentru emiterea unei somații europene de plată împotriva Lufthansa în Ungaria¹². Potrivit articolului 6 din Regulamentul SEP, competența trebuie să se determine în conformitate cu „normele de drept comunitar aplicabile în materie, în special Regulamentul (CE) nr. 44/2001”. Deși „normele de drept comunitar aplicabile în materie” ar putea în principiu să includă Convenția de la Montreal, Curtea a statuat deja, după cum s-a arătat în observațiile scrise, că în cazul unei cereri în temeiul Regulamentului privind pasagerii aerieni competența este reglementată exclusiv de Regulamentul Bruxelles I¹³. Mai mult, în „Indicațiile pentru a completa formularul de cerere” de somație europeană de plată se precizează că normele din Regulamentul Bruxelles I sunt cele care trebuie să fie respectate (a se vedea punctul 20 de mai sus). Oricum, ar trebui să fie evident faptul că orice normă de competență cuprinsă în Convenția de la Montreal privește procedurile care au ca obiect creanțele reglementate de convenția respectivă, iar nu creanțele reglementate de alte instrumente. Spre deosebire de Regulamentul Bruxelles I, Convenția de la Montreal nu are drept obiectiv să prevadă norme de competență general aplicabile.

53. În al doilea rând, chiar dacă a invocat Convenția de la Montreal, avocatul societății Flight Refund ar fi trebuit să știe că există două versiuni diferite în limba maghiară ale instrumentului menționat¹⁴, dintre care niciuna nu este autentică, dar cel puțin una poate fi interpretată în sensul că „pe teritoriul unuia dintre statele părți” *nu* este un temei de sine stătător și suficient în sine de stabilire a competenței, astfel încât era esențial să se facă trimitere la o versiune autentică a convenției.

11 — „Oh, what a tangled web we weave, when first we practise to deceive!” [„O, ce pânză încâlcită țesem când începem să-nșelăm!”] a scris Sir Walter Scott în Marmion (Canto VI, XVII). Nu acuzăm niciuna dintre părți că practică înșelătoria, dar pânza țesută aici este efectiv foarte încurcată și demnă de cel mai viclan dintre profesorii de drept, care urmărește să își deruteze studenții printr-o întrebare de examen.

12 — Nu există niciun element care să indice dacă Flight Refund a contactat Lufthansa înainte de a solicita somația europeană de plată. Se pare că aceasta este practica sa actuală, potrivit site-ului său (<http://flight-refund.eu/>). Este posibil să fi făcut acest lucru, iar Lufthansa să nu fi răspuns. Dacă s-a întâmplat astfel, societății Lufthansa trebuie să îi revină o anumită răspundere pentru confuzia generată, întrucât un răspuns scurt în sensul că United Airlines a fost operatorul de transport aerian ar fi întrerupt (probabil) procedura europeană de somație de plată împotriva sa.

13 — Hotărârea Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctele 26-28 și jurisprudența citată).

14 — A se vedea nota de subsol 6.

54. În al treilea rând, notarul care a primit cererea de somație europeană de plată ar fi trebuit să verifice afirmația societății Flight Refund potrivit căreia competența se întemeiază pe articolul 33 din Convenția de la Montreal. Este adevărat că articolul 8 din Regulamentul SEP permite ca această verificare să poate fi efectuată cu ajutorul unei „proceduri automatizate” care poate să fie, desigur, o sursă de erori. Pe de altă parte, un notar maghiar este, în sensul Regulamentului SEP, o autoritate judiciară și, în această calitate, trebuie să cunoască legislația pe care trebuie să o aplice și să își asume responsabilitatea pentru modul în care o aplică.

55. Astfel, atât avocatul societății Flight Refund, cât și notarul ar fi trebuit să analizeze temeiurile posibile ale competenței doar din perspectiva Regulamentului Bruxelles I. Aceste temeiuri posibile par să fie cele pe care le vom arăta în continuare.

56. Competența poate fi revendicată în sistemul Regulamentului Bruxelles I în primul rând de instanțele din statul membru în care pârâțul are domiciliul [articolul 2 alineatul (1)] – în prezenta cauză, Germania. În al doilea rând, în materie contractuală, ea revine instanțelor de la locul în care obligația în discuție a fost sau urmează a fi executată [articolul 5 alineatul (1) litera (a)]. Întrucât cererea de compensații se bazează pe o pretinsă întârziere la sosire, în opinia noastră, locul executării trebuie să fie locul de sosire – și anume, Londra. Prin urmare, instanțele cărora este cel mai evident că ar fi putut să le fie adresată cererea de somație europeană de plată și cele care dețineau cel mai sigur competența erau cele din Germania sau din Anglia.

57. A treia posibilitate ar putea fi reprezentată de instanțele de la locul unde se află sucursala, agenția sau altă unitate a societății Lufthansa [articolul 5 alineatul (5)], dacă biletul a fost cumpărat de la o asemenea sucursală, agenție sau altă unitate. Este posibil ca aceasta să fie situația și, întrucât se pare că pasagerul are reședința în Ungaria, ar putea să existe astfel temei pentru competența instanțelor maghiare. Totuși, ar fi necesar ca Kúria să verifice aspectul menționat, deoarece nu pare să existe până acum nicio probă cu privire la locul în care a fost cumpărat biletul.

58. Se poate observa – deși nu prezintă nicio relevanță directă – faptul că cele trei temeiuri de competență de mai sus corespund celor de la articolul 33 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, după ce este înlăturat temeiul înșelător întemeiat pe sintagma „pe teritoriul unuia dintre statele părți”.

59. Un alt temei posibil pentru o eventuală invocare a competenței instanțelor maghiare este legat de domiciliul pasagerului. Este adevărat că norma din dreptul maghiar care permite introducerea unei acțiuni în Ungaria de către o persoană fizică domiciliată sau cu reședința obișnuită în Ungaria împotriva unei persoane juridice care nu are niciun sediu pe teritoriul acesteia¹⁵ nu pare să fie în totalitate compatibilă cu Regulamentul Bruxelles I, dacă este o normă general aplicabilă. O asemenea normă ar fi exact opusul normei generale din Regulamentul Bruxelles I, care acordă preferință instanțelor din statul membru în care are domiciliul pârâțul¹⁶. Totuși, există împrejurări în care regulamentul menționat permite o astfel de posibilitate – și anume atunci când persoana fizică are calitatea de consumator și introduce o acțiune împotriva celeilalte părți la contract care, dacă este un contract de transport, face parte dintr-un pachet de servicii pentru călătorii¹⁷.

15 — Articolul 30 alineatul (2) din Codul de procedură civilă: a se vedea punctul 29 de mai sus.

16 — A se vedea punctul 7 de mai sus.

17 — A se vedea punctul 9 de mai sus.

60. Oricum, Kúria ar trebui și de această dată să verifice împrejurările contractului în cauză. Mai mult, avem dubii cu privire la aspectul dacă un asemenea temei al competenței poate fi invocat atunci când consumatorul respectiv a cedat creanța unei agenții de recuperare a creanțelor cum este Flight Refund. Deși cedarea unei creanțe nu este o chestiune reglementată în Regulamentul Bruxelles I¹⁸ și nu știm să existe o jurisprudență care să o abordeze, este clar că norma care instituie excepția potrivit căreia instanțele de la locul unde se află domiciliul consumatorului pot primi aceeași pondere ca instanțele de la domiciliul părâtului este destinată să scutească partea la contract care este mai vulnerabilă de necesitatea solicitării unor despăgubiri în instanțe din țări străine¹⁹. Această apreciere nu mai este valabilă atunci când reclamantul nu este partea la contract care este mai vulnerabilă – și anume consumatorul –, ci o agenție profesionistă de colectare a creanțelor²⁰.

61. În sfârșit, este posibil ca termenii și condițiile de vânzare a biletului să conțină o clauză referitoare la competență. În cazul în care aceasta este situația, validitatea sa ar trebui să fie analizată în raport cu dispozițiile articolului 23 și, dacă sunt aplicabile, ale articolului 17 din Regulamentul Bruxelles I²¹.

62. Astfel, considerăm că, din informațiile disponibile, competența internațională a instanțelor maghiare de a judeca cererea de compensații potrivit Regulamentului privind pasagerii aerieni nu poate fi exclusă în totalitate în temeiul Regulamentului Bruxelles I, deși nici Curtea, nici Kúria nu dețin informații care să clarifice problema competenței. Ceea ce se poate spune este că această competență nu se poate întemeia pe Convenția de la Montreal și că sunt necesare mai multe informații pentru stabilirea competenței în temeiul Regulamentului Bruxelles I.

63. Kúria a informat Curtea că nu este autorizată să analizeze probe cu privire la fondul cauzei. Deși nu revine Curții sarcina să interpreteze dreptul maghiar, în opinia noastră, este plauzibil faptul că este posibil ca dispozițiile la care a făcut referire Kúria și care sunt prezentate la punctul 29 și următoarele de mai sus să nu excludă analizarea probelor privind problema admisibilității. Oricum, considerăm că, în conformitate cu jurisprudența constantă a Curții, Codul de procedură civilă din Ungaria trebuie să fie interpretat astfel încât să se asigure aplicarea deplină a dispozițiilor din dreptul Uniunii, inclusiv a celor care reglementează competența²².

18 — În schimb, articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I) (JO 2008, L 177, p. 6) prevede: „Raporturile dintre cedent și cesionar sau dintre creditor și subrogat cu privire la o creanță față de un terț («debitor») în cadrul unei cesiuni de creanță sau al unei subrogații convenționale sunt reglementate de legea care se aplică, în temeiul prezentului regulament, contractului dintre cedent și cesionar, respectiv dintre creditor și subrogat”. Din nefericire, alegerea acestei norme de drept nu contribuie la soluționarea problemei distincte a competenței instanțelor de judecare a cererii formulate împotriva societății Lufthansa. Dacă ar fi făcut aceasta, problema ar fi fost simplă, întrucât contractul de cesiune dintre Flight Refund și pasager prevede că aspectele care nu sunt reglementate prin contract sunt guvernate de dreptul maghiar și că litigiile dintre părțile respective sunt de competența exclusivă a Budai Központi Kerületi Bíróság (Tribunalul Districtului Central din Budapesta). Totuși, deși în temeiul articolului 14 alineatul (2) din Regulamentul nr. 593/2008 dreptul maghiar trebuie să stabilească, prin urmare, „condițiile în care cesiunea sau subrogația îi este opozabilă debitorului”, în opinia noastră, această dispoziție nu poate fi extinsă astfel încât Lufthansa, care nu este parte la contract, să fie supusă jurisdicției unei instanțe a cărei competență nu decurge din Regulamentul Bruxelles I.

19 — Norme similare se aplică în cazul acțiunilor introduse de titularul unei polițe, persoana asigurată sau beneficiar împotriva asigurătorului ori de un angajat împotriva angajatorului său, iar considerentul (13) al Regulamentului Bruxelles I precizează că toate aceste dispoziții sunt destinate să protejeze partea defavorizată prin norme de competență mai favorabile.

20 — Pe site-ul său, Flight Refund se descrie ca „asistentul dumneavoastră în probleme juridice” și ca specialistă în executarea creanțelor. Din conținutul site-ului rezultă de asemenea că Flight Refund își desfășoară activitatea comercială în prezent ca „Flight Refund Kft.”, societate cu răspundere limitată înregistrată în Ungaria, cu sediul în Budapesta, și este un agent afiliat al PannonHitel Zrt., o societate privată înregistrată tot în Ungaria. Schimbarea sediului nu prezintă însă relevanță în opinia noastră, întrucât (i) procedura a fost inițiată de Flight Refund Ltd, care este înregistrată în Regatul Unit, și (ii) o societate cu răspundere limitată nefiind un consumator, locul unde are sediul nu poate constitui un temei pentru competență.

21 — A se vedea punctul 10 de mai sus.

22 — A se vedea, referitor la Convenția de la Bruxelles care a precedat Regulamentul Bruxelles I, Hotărârea Hagen (C-365/88, EU:C:1990:203, punctul 20 și jurisprudența citată). A se vedea de asemenea, pentru un exemplu legat de Regulamentul (CE) nr. 2201/2003 al Consiliului din 27 noiembrie 2003 privind competența, recunoașterea și executarea hotărârilor judecătorești în materie matrimonială și în materia răspunderii părintești, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1347/2000 (JO 2003, L 338, p. 1, Ediție specială, 19/vol. 6, p. 183), Hotărârea Purrucker (C-256/09, EU:C:2010:437, punctul 99 și jurisprudența citată).

64. Dacă o examinare completă a tuturor faptelor relevante pentru problema competenței din perspectiva Regulamentului Bruxelles I ar arăta că instanțele maghiare sunt competente să se pronunțe asupra cererii formulate de Flight Refund împotriva Lufthansa pe baza interpretării de către Curte a Regulamentului privind pasagerii aerieni, nu ar apărea dificultățile cu care se confruntă Kúria.

65. În consecință, vom presupune în cele ce urmează că o asemenea examinare a avut loc și a condus la concluzia că instanțele respective nu sunt competente să se pronunțe asupra cererii menționate. În aceste împrejurări, Kúria pur și simplu nu este în situația de a desemna o instanță competentă a unui stat membru de origine înaintea căreia procedura poate continua în conformitate cu normele de procedură civilă de drept comun, după cum prevede articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul SEP.

66. Epopeea nu se încheie însă cu emiterea nejudicioasă de către notar a somației europene de plată.

67. Somația respectivă a fost trimisă societății Lufthansa, care a făcut opoziție. Deși nu era obligată să facă aceasta, Lufthansa a indicat motivul pentru care contestă răspunderea sa, și anume faptul că nu a fost operatorul de transport aerian care a efectuat zborul în cauză. Dacă s-ar fi putut considera că aceasta constituie o înfățișare în sensul articolului 24 din Regulamentul Bruxelles I, instanțele maghiare ar fi devenit astfel competente²³. Curtea a statuat însă că formularea unei opoziții împotriva unei somații europene de plată, chiar și atunci când ea este însoțită de motive referitoare la fondul cauzei, nu poate fi considerată ca fiind o înfățișare în sensul articolului 24 din Regulamentul Bruxelles I²⁴.

68. Efectul opoziției este, în primul rând, acela că somația europeană de plată nu poate fi declarată executorie în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul SEP și, în al doilea rând, că procedura trebuie să continue în fața „instanțelor competente din statul membru de origine” potrivit articolului 17 alineatul (1) din regulamentul menționat.

69. Până când procedura poate continua astfel, creanța societății Flight Refund pare să fie în suspensie. A fost emisă o somație europeană de plată, dar ea nu poate fi declarată executorie. Regulamentul SEP prevede în mod clar că procedura trebuie să continue în statul membru de origine, și anume Ungaria.

70. Acesta este în mod clar cursul corect plecând de la premisa că instanțele statului membru respectiv dețin competența internațională de a judeca cererea și în principiu aceasta este situația dacă autoritatea care a emis somația europeană de plată a examinat în mod corect propria sa competență în conformitate cu articolele 6 și 8 din Regulamentul SEP. Totuși, legiuitorul nu pare să fi avut în vedere în totalitate posibilitatea ca instanțele din statul membru de origine să nu dețină competența internațională necesară pentru a judeca cererea subiacentă.

71. Mai mult, deși articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul SEP prevede că regulamentul nu împiedică reclamantul să își valorifice creanța recurgând la o altă procedură, în opinia noastră, el nu poate fi interpretat în sensul că permite ca respectiva creanță să fie valorificată sau somația să devină executorie concomitent printr-o altă procedură, fapt care ar putea duce la o dublă executare. Dimpotrivă, atât timp cât procedura europeană de somație de plată nu s-a încheiat, articolul 27 din Regulamentul Bruxelles I pare să împiedice orice altă instanță să se pronunțe în legătură cu creanța.

23 — A se vedea punctul 11 de mai sus.

24 — Hotărârea Goldbet Sportwetten (C-144/12, EU:C:2013:393, punctele 38-41).

72. După cum am sugerat²⁵ și după cum s-a arătat în observațiile depuse la Curte, legislația nu prevede în mod expres o soluție în împrejurări cum sunt cele din procedura principală. Prin urmare, trebuie să se găsească o soluție care să nu fie incompatibilă cu legislația și care să permită încheierea procedurii europene de somație de plată, efectuarea demersurilor pentru recuperarea creanței de către Flight Refund (dacă intenționează încă să facă aceasta) și apărarea societății Lufthansa în fața unei instanțe competente în sensul Regulamentului Bruxelles I.

73. În opoziția sa, Lufthansa nu a ridicat problema lipsei competenței teritoriale a notarului. Totuși, chiar dacă ar fi făcut aceasta, nu vedem cum s-ar fi schimbat astfel situația procedurală. Considerăm că efectul cererii de opoziție, care nu trebuie să includă motivarea opoziției, ar fi rămas același ca în împrejurările concrete din procedura principală: cererea ar fi trebuit totuși să fie analizată în continuare de instanțele competente din statul membru de origine, iar găsirea unei asemenea instanțe ar fi continuat să fie imposibilă.

74. Lufthansa ar fi putut eventual, în conformitate cu articolul 20 alineatul (2) din Regulamentul SEP, să ridice problema competenței teritoriale a notarului după expirarea termenului pentru formularea opoziției sale (iar astfel, implicit, doar după ce somația europeană de plată a fost declarată executorie), pentru motivul că somația a fost „emisă în mod vădit eronat, ținând seama de cerințele stabilite de prezentul regulament” – expresie care trebuie să fi interpretată în opinia noastră astfel încât să includă faptul că ea a fost emisă de o autoritate care în mod vădit nu deține competența internațională necesară în conformitate cu Regulamentul Bruxelles I. Aceasta ar fi implicat solicitarea unei reexaminări a somației de către „instanța competentă din statul membru de origine”, care ar fi fost obligată, în cazul în care ar fi constatat că reexaminarea este justificată, să declare somația europeană de plată ca fiind nulă și neavenită. Și în acel moment procedura s-ar fi încheiat (fără a aduce atingere posibilității ca respectiva creanță să facă din nou obiectul aceleiași proceduri sau al unei proceduri diferite, în fața unei instanțe competente).

75. Nu sugerăm că Lufthansa ar fi trebuit să procedeze astfel – pare puțin probabil că aceasta ar fi fost în interesul său din punct de vedere comercial. Totuși, considerăm că merită să luăm un răgaz pentru a analiza o asemenea situație și a o compara cu cea din procedura principală.

76. Atunci când pârâtul solicită reexaminarea în temeiul articolului 20 alineatul (2) din Regulamentul SEP, este clar în primul rând că trebuie să existe întotdeauna o „instanță competentă din statul membru de origine” care să efectueze reexaminarea în cauză, chiar dacă – după cum se poate întâmpla – nu există nicio instanță în statul respectiv care să fie competentă să se pronunțe asupra cererii subiacente. În caz contrar, ar fi imposibilă remedierea situațiilor în care o somație europeană de plată a fost emisă de o autoritate care nu deține competența internațională necesară, iar ea trebuie să fie posibilă.

77. De asemenea este clar că, întrucât identificarea instanței competente nu este abordată în Regulamentul SEP, aceasta trebuie să fie reglementată de dreptul național în conformitate cu articolul 26 din regulamentul menționat. În Ungaria, prin urmare, legislația națională²⁶ trebuie să fie interpretată astfel încât, dacă desemnarea instanței competente nu se stabilește în mod automat, de exemplu în funcție de locul unde se află sediul notarului care a emis somația europeană de plată, atunci Kúria trebuie să aibă atât posibilitatea, cât și obligația de a desemna instanța competentă. În

25 — A se vedea punctul 49 de mai sus.

26 — Pe site-ul dedicat executării hotărârilor judecătorești la nivel european (http://www.europe-eje.eu/sites/default/files/pj/dossiers/ipe_hongrie_english.pdf) în privința procedurii europene de somație de plată în Ungaria se afirmă doar că: „reexaminarea menționată la articolul 20 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1896/2006 este reglementată de normele maghiare privind admisibilitatea redeschiderii procedurii (Codul de procedură civilă)”.

cazul în care somația a fost emisă în mod eronat, instanța menționată trebuie să închidă procedura, constatând că somația este nulă și neavenită. Instanța competentă în această situație nu este însă instanța competentă să judece cererea subiacentă. Ea este instanța competentă să reexamineze legalitatea somației europene de plată.

78. Dar aceasta este situația, în esență, și în procedura principală în cauză. Kúria trebuie, în principiu, având în vedere obligațiile sale prevăzute de Codul de procedură civilă maghiar coroborat cu dispozițiile articolului 17 alineatul (1) din Regulamentul SEP, precum și responsabilitatea sa de a asigura eficacitatea deplină a normelor de competență din dreptul Uniunii, să desemneze o instanță competentă să judece cererea subiacentă. Pentru a face acest lucru, ea trebuie să examineze toate faptele relevante pentru stabilirea competenței. Singura situație în care nu poate să realizeze o asemenea desemnare este cea în care constată că instanțele maghiare nu dețin competența internațională necesară.

79. Prin urmare, un demers logic în această situație ar fi desemnarea unei instanțe care ar fi fost competentă să reexamineze validitatea somației europene de plată dacă pârâtul ar fi solicitat reexaminarea potrivit articolului 20 alineatul (2) din Regulamentul SEP și care deține totodată competența materială să judece cereri de tipul celor aflate în discuție. Instanța respectivă ar fi atunci obligată, în conformitate cu articolul 26 alineatul (1) din Regulamentul Bruxelles I, să se declare necompetentă să judece cererea, cu excepția cazului în care pârâtul s-a înfățișat în alt scop decât cel al contestării competenței sale. Reclamantul ar fi atunci liber să efectueze demersuri pentru recuperarea creanței în fața oricărei alte instanțe competente. Dacă pârâtul s-a înfățișat în orice alt scop, competența instanței ar fi stabilită potrivit articolului 24 din Regulamentul Bruxelles I, iar procedura ar putea continua în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul SEP.

80. Considerăm că o asemenea soluție, care corespunde în linii mari celei avute în vedere în a doua întrebare adresată de Kúria, nu intră în conflict în niciun fel cu legislația aplicabilă. Este adevărat că ea ar putea să ridice probleme dacă nu ar exista nicio instanță identificabilă care să dețină atât competența de a reexamina validitatea somației europene de plată, cât și competența materială de a judeca cereri de tipul celei aflate în discuție.

81. Cealaltă soluție avută în vedere de Kúria, în prima sa întrebare, ar implica o reexaminare din oficiu a somației europene de plată de către Kúria însăși. Deși este adevărat că aceasta ar conduce la rezultatul care este în mod evident impus într-un mod care nu diferă foarte mult de cealaltă soluție, considerăm că ea este ușor mai puțin conformă cu dispozițiile Regulamentului SEP, în măsura în care articolul 20 din regulamentul menționat nu prevede reexaminarea din oficiu, ci doar reexaminarea la cererea pârâtului.

Observații finale

82. Suma care face obiectul prezentei cauze este mică²⁷, însă suntem conștienți de faptul că mizele ar putea fi considerabil mai ridicate în alte proceduri europene de somație de plată. Dar, în toate situațiile comparabile, soluția ultimă pentru problema ridicată este clară: în interesul tuturor părților, procedura europeană de somație de plată trebuie să înceteze pentru a permite urmărirea creanței, dacă se dorește aceasta, în fața unei instanțe competente. Dacă problema ar fi fost ridicată înaintea unei instanțe de rang inferior, este foarte posibil să se fi găsit o soluție pragmatică, fără a se solicita o decizie preliminară din partea Curții.

83. Totuși, problema trebuie să fie soluționată de o instanță care pronunță hotărâri împotriva cărora nu există nicio cale de atac potrivit dreptului național și care, prin urmare, în conformitate cu articolul 267 TFUE, era obligată să solicite o asemenea decizie. Kúria și-a îndeplinit în mod loial această obligație. În consecință, deși oricare dintre soluțiile identificate de Kúria însăși ar fi condus (în opinia noastră) la un rezultat satisfăcător, cauza a trebuit să fie analizată în detaliu de către Curte.

84. Considerăm că acesta este, prin excelență, tipul de cauză pentru care ar părea adecvată o formă de abordare mai puțin detaliată – fie prin intermediul unei proceduri „undă verde”, susținută adesea de predecesorul nostru în funcție, domnul Francis Jacobs²⁸, fie prin intermediul altui mecanism. Dat fiind volumul de muncă în creștere al Curții și presiunea care există asupra sa pentru a răspunde în mod prompt instanțelor naționale, este posibil să fie utilă redeschiderea discuției pe această temă.

Concluzie

85. Având în vedere considerațiile de mai sus, propunem Curții să răspundă la întrebările adresate de Kúria după cum urmează:

„Regulamentul (CE) nr. 1896/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2006 de instituire a unei proceduri europene de somație de plată trebuie să fie interpretat în sensul că, în cazul în care

- (a) o somație europeană de plată a fost emisă de o instanță sau de o autoritate dintr-un stat membru, dar nu pot fi identificate temeiuri pentru stabilirea competenței teritoriale a instanțelor statului membru respectiv cu privire la creanța a cărei realizare se urmărește,
- (b) pârâtul a făcut opoziție, rezultatul fiind acela că, potrivit articolului 17 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1896/2006, procedura trebuie să continue în fața instanțelor competente din statul membru în cauză în conformitate cu normele de procedura civilă de drept comun și
- (c) se solicită unei instanțe superioare ca, în temeiul acestor norme, să desemneze o astfel de instanță competentă,

27 — Creanța principală este de 600 EUR. Potrivit contractului de cesiune încheiat între Flight Refund și pasager, Flight Refund va avea dreptul să primească 25% din suma în cauză (150 EUR) dacă cererea este admisă și nu primește nimic în cazul respingerii cererii. În asemenea împrejurări, nu este surprinzător faptul că Flight Refund nu a făcut eforturi și cheltuieli speciale pentru a sprijini Kúria sau Curtea în rezolvarea problemei ridicate, care a fost generată, pe de o parte, de o omisiune din partea legiuitorului și, pe de altă parte, de o lipsă de rigoare profesională din partea Flight Refund, a avocatului său și a notarului care a emis somația europeană de plată. În plus, dată fiind suma implicată și convingerea sa fermă că oricum nu îi revine nicio răspundere, nu este surprinzător că Lufthansa a avut o atitudine la fel de relaxată în această privință.

28 — A se vedea de exemplu discursul său „Instanțele europene și Regatul Unit – încotro? Un nou rol pentru instanțele britanice”, ținut la cea de a 13-a prelegere anuală a Comitetului pentru Reforma Legislației, 18 noiembrie 2014 (<http://www.barcouncil.org.uk/media-centre/speeches,-letters-and-reports/speeches-of-interest/>).

instanța superioară trebuie să desemneze o instanță care ar fi fost competentă să reexamineze validitatea somației europene de plată dacă pârâtul ar fi solicitat reexaminarea în temeiul articolului 20 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1896/2006 și care este totodată competentă material să se pronunțe cu privire la creanțele de tipul celei aflate în discuție.”