



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

7 martie 2018*

„Trimitere preliminară – Spațiul de libertate, securitate și justiție – Competență judiciară în materie civilă și comercială – Regulamentul (CE) nr. 44/2001 – Articolul 5 punctul 1 – Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 – Articolul 7 punctul 1 – Noțiunea «materie contractuală» – Contract de prestare de servicii – Zbor cu legătură deservit de diferiți operatori de transport aerian – Noțiunea «locul de executare» – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Dreptul pasagerilor aerieni la compensație pentru refuzul la îmbarcare și pentru întârzierea prelungită a unui zbor – Acțiune în despăgubire îndreptată împotriva operatorului efectiv de transport aerian care nu are domiciliul pe teritoriul unui stat membru sau cu care pasagerii aerieni nu au niciun raport contractual”

În cauzele conexe *C-274/16*, *C-447/16* și *C-448/16*,

având ca obiect cereri de decizie preliminară formulate în temeiul articolului 267 TFUE de Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf, Germania) și de Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania), prin deciziile din 3 mai 2016 (*C-274/16*) și din 14 iunie 2016 (*C-447/16* și *C-448/16*), primite de Curte la 13 mai și la 11 august 2016, în procedurile

flightright GmbH

împotriva

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (*C-274/16*),

Roland Becker

împotriva

Hainan Airlines Co. Ltd (*C-447/16*),

și

Mohamed Barkan,

Souad Asbai,

Assia Barkan,

Zakaria Barkan,

Nousaiba Barkan

împotriva

* Limba de procedură: germana.

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-448/16),

CURTEA (Camera a treia),

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

avocat general: domnul M. Bobek,

grefier: domnul R. Schiano, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 6 iulie 2017,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru flightright GmbH, de J. A. Blaffert, de F. Schaal, de A. Seegers, de D. Tuac și de O. de Felice, Rechtsanwälte;
- pentru domnul Becker, de C. Hormann, Rechtsanwalt;
- pentru domnul Mohamed Barkan, pentru doamna Souad Asbai și pentru copiii lor minori, Assia, Zakaria și Nousaiba Barkan, de J. Kummer și de P. Wassermann, Rechtsanwälte;
- pentru Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, de V. Beck și de E. Schott, Rechtsanwälte;
- pentru guvernul francez, de E. de Moustier, în calitate de agent;
- pentru guvernul portughez, de L. Inez Fernandes de M. Figueiredo și de M. Cancela Carvalho, în calitate de agenți;
- pentru guvernul elvețian, de M. Schöll, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de M. Wilderspin și de M. Heller, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 19 octombrie 2017,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererile de decizie preliminară privesc interpretarea articolului 5 punctul 1 din 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) și a articolului 7 punctul 1 din Regulamentul (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 Aceste cereri au fost prezentate în cadrul unor litigii între flightright GmbH, o întreprindere cu sediul în Potsdam (Germania), respectiv domnul Mohamed Barkan, doamna Souad Asbai și copiii lor minori, Assia, Zakaria și Nousaiba Barkan (denumiți în continuare „familia Barkan”), pe de o parte, și Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (denumită în continuare „Air Nostrum”), un operator de transport aerian cu sediul în Valencia (Spania), pe de altă parte, în legătură cu plata unei compensații pentru întârzierea unui zbor (cauzele C-274/16 și C-448/16), precum și între domnul

Roland Becker, pe de o parte, și Hainan Airlines Co. Ltd, un operator de transport aerian cu sediul în Haikou (China), pe de altă parte, în legătură cu plata unei compensații pentru refuz la îmbarcare (cauza C-447/16).

Cadrul juridic

Regulamentul nr. 44/2001

- 3 Din considerentul (2) al Regulamentului nr. 44/2001 reiese că acesta vizează, în interesul bunei funcționări a pieței interne, punerea în aplicare a unor „dispoziții care să unifice normele referitoare la conflictele de competență în materie civilă și comercială și la simplificarea formalităților în vederea recunoașterii și executării rapide și simple a hotărârilor de către statele membre legate prin [acest] regulament.”
- 4 Considerentele (11) și (12) ale regulamentului menționat enunță:
 - „(11) Normele de competență trebuie să prezinte un mare grad de previzibilitate și să se întemeieze pe principiul conform căruia competența este determinată, în general, de domiciliul pârâtului și, astfel, trebuie să fie întotdeauna disponibilă, cu excepția câtorva situații bine definite în care materia litigiului sau autonomia părților justifică un alt factor de legătură. În cazul persoanelor juridice, domiciliul trebuie să fie definit în mod independent, în vederea ameliorării transparenței normelor comune și a evitării conflictelor de competență.
 - (12) În afară de instanța domiciliului pârâtului, trebuie să existe și alte instanțe autorizate în temeiul unei legături strânse între instanță și litigiu sau în scopul bunei administrări a justiției.”
- 5 Normele de competență figurează în capitolul II din același regulament.
- 6 Articolul 2 din Regulamentul nr. 44/2001, care aparține secțiunii 1 din capitolul II din acesta, prevede la alineatul (1):

„Sub rezerva dispozițiilor prezentului regulament, persoanele domiciliat pe teritoriul unui stat membru sunt acționate în justiție, indiferent de naționalitatea lor, în fața instanțelor statului membru în cauză.”
- 7 Potrivit articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 44/2001:

„(1) Dacă pârâtul nu este domiciliat pe teritoriul unui stat membru, competența este determinată, în fiecare stat membru, de legislația statului membru în cauză [...]”
- 8 Articolul 5 din acest regulament, care aparține secțiunii 2 din capitolul II din acesta, intitulată „Competențe speciale”, 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 în care obligația care formează obiectul cererii a fost sau urmează a fi executată;

- (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);”

9 Articolul 60 alineatul (1) din regulamentul menționat prevede:

„În sensul prezentului regulament, o societate sau altă persoană juridică are domiciliul în locul unde aceasta are:

- (a) sediul statutar sau
- (b) administrația centrală sau
- (c) centrul de afaceri.”

Regulamentul nr. 1215/2012

10 Regulamentul nr. 1215/2012 a abrogat Regulamentul nr. 44/2001. Textul considerentului (4) al acestuia este aproape identic cu cel al considerentului (2) al Regulamentului nr. 44/2001.

11 Considerentele (15) și (16) ale Regulamentului nr. 1215/2012 enunță:

„(15) Normele de competență ar trebui să prezinte un mare grad de previzibilitate și să se întemeieze pe principiul conform căruia competența este determinată, în general, de domiciliul pârâtului. Astfel, competența ar trebui să fie întotdeauna determinată pe baza acestui criteriu, cu excepția câtorva situații bine definite în care materia litigiului sau autonomia părților justifică un alt punct de legătură. În cazul persoanelor juridice, domiciliul trebuie să fie definit în mod independent, în vederea ameliorării transparenței normelor comune și a evitării conflictelor de competență.

(16) În afară de instanța domiciliului pârâtului, ar trebui să existe și alte instanțe autorizate în temeiul unei legături strânse între instanță și acțiune sau în scopul bunei administrări a justiției. Existența unei legături strânse ar trebui să asigure securitatea juridică și să evite posibilitatea de a se introduce o acțiune împotriva pârâtului în fața unei instanțe dintr-un stat membru care nu era previzibilă în mod rezonabil de către acesta. [...]”

12 În cadrul secțiunii 1 din capitolul II din acest regulament, intitulată „Dispoziții generale”, articolul 4 alineatul (1) din acesta este formulat în termeni identici cu cei ai articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul nr. 44/2001.

13 În cadrul secțiunii 2 din capitolul II din Regulamentul nr. 1215/2012, intitulată „Competențe speciale”, articolul 7 punctul 1 din acesta este formulat în termeni cvasiidentici cu cei ai articolului 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001.

14 În conformitate cu articolul 66 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1215/2012, acest regulament se aplică numai acțiunilor judiciare intentate la 10 ianuarie 2015 sau după această dată.

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

- 15 Potrivit considerentelor (1), (2), (7) și (8) ale 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, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17):

„(1) Măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.

(2) Refuzul la îmbarcare și anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor pot cauza pasagerilor dificultăți și neplăceri grave.

[...]

(7) În scopul asigurării aplicării efective a prezentului regulament, obligațiile aferente rămân în sarcina operatorului efectiv de transport aerian care efectuează sau intenționează să efectueze un zbor [...]

(8) Prezentul regulament nu restrânge drepturile operatorului efectiv de transport aerian de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu legislația aplicabilă.”

- 16 Articolul 1 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Obiectul”, prevede la alineatul (1):

„Prezentul regulament stabilește condițiile în care pasagerii își pot exercita drepturile minime atunci când:

- (a) li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor;
- (b) zborul este anulat;
- (c) zborul este întârziat.”

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

„În sensul prezentului regulament:

[...]

(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;

[...]

(g) «rezervare» înseamnă că pasagerul posedă un bilet sau un alt document doveditor, care indică faptul că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de operatorul de transport aerian sau de operatorul de turism;

(h) «destinație finală» înseamnă destinația de pe biletul prezentat la ghișeu de înregistrare a pasagerilor sau, în cazul zborurilor cu legătură directă, destinația ultimului zbor; nu se iau în considerare zborurile de legătură alternative disponibile, în cazul în care se respectă ora de sosire prevăzută inițial;

[...]”

18 Articolul 3 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Domeniul de aplicare”, prevede:

„(1) Prezentul regulament se aplică:

(a) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul;

[...]

(2) Alineatul (1) se aplică sub rezerva ca pasagerii:

(a) să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv [...]

[...]

(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.

[...]”

19 Articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Refuzul la îmbarcare”, prevede la alineatul (3):

„În cazul în care pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, operatorul efectiv de transport aerian le acordă imediat despăgubiri în conformitate cu articolul 7 [...]”

20 Articolul 5 din acest regulament, intitulat „Anularea zborului”, prevede la alineatul (1) litera (c):

„În cazul anulării unui zbor, [pasagerii] 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 redirectionare 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 redirectionare care să le permită 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.”

21 Articolul 7 din regulamentul menționat, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede la alineatul (1):

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

(a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;

- (b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;
- (c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută datorită refuzului la îmbarcare sau anulării zborului.”

Litigiile principale, întrebările preliminare și procedura în fața Curții

Cauza C-274/16

- 22 Așa cum reiese din decizia de trimitere, doi pasageri au rezervat la compania aeriană Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (denumită în continuare „Air Berlin”) câte un loc fiecare, sub un număr unic de rezervare, pentru un transport aerian pe două zboruri (denumit în continuare „zbor cu legătură”) cu plecare din Ibiza (Insulele Baleare, Spania) și având destinația Düsseldorf (Germania), cu o legătură în Palma de Mallorca (Insulele Baleare, Spania).
- 23 Primul zbor din cadrul acestui zbor cu legătură, operat de Air Nostrum, trebuia să decoleze din Ibiza la 25 iulie 2015 la ora 18.40 și să aterizeze în Palma de Mallorca în aceeași zi, la ora 19.20.
- 24 În ceea ce privește al doilea zbor, între Palma de Mallorca și Düsseldorf, operat de Air Berlin, acesta trebuia să decoleze la 25 iulie 2015 la ora 20.05 și să aterizeze la Düsseldorf la ora 22.25 în aceeași zi.
- 25 Cu toate acestea, primul zbor, între Ibiza și Palma de Mallorca, a fost efectuat cu întârziere și din această cauză pasagerii au pierdut al doilea zbor, spre Düsseldorf, unde au ajuns în final la 26 iulie 2015, la ora 11.32, cu un zbor efectuat de Air Berlin.
- 26 Cei doi pasageri în cauză au cesionat flightright drepturile lor la o eventuală compensație pentru întârzierea menționată. Ea a formulat o acțiune împotriva Air Nostrum, în calitate de operator efectiv de transport aerian care a efectuat primul zbor, la Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf, Germania).
- 27 Instanța menționată arată că judecarea respectivei acțiuni depinde de existența competenței sale internaționale. Aceasta ar exista numai dacă, în ceea ce privește zborul cu legătură în discuție, Düsseldorf poate fi considerat ca „locul de executare a obligației în cauză”, în sensul articolului 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012.
- 28 În aceste condiții, Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„În cazul unui transport aerian de persoane efectuat în două etape, fără o escală notabilă pe aeroportul de tranzit, atunci când acțiunea se îndreaptă împotriva operatorului efectiv de transport aerian care a efectuat prima etapă a călătoriei pe care s-a produs abaterea, iar în a doua etapă a călătoriei transportul este efectuat de alt operator de transport aerian, se consideră că, în sensul articolului 7 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 1215/2012, locul de executare este locul de sosire din a doua etapă a călătoriei?”

Cauza C-447/16

- 29 Domnul Becker a încheiat cu Hainan Airlines, al cărei sediu social se află în afara Uniunii Europene și care nu are nicio sucursală în Berlin (Germania), un contract de transport aerian cuprinzând zborurile din data de 7 august 2013, de la Berlin la Beijing (China), cu o legătură la Bruxelles (Belgia), care au făcut obiectul unei rezervări unice.
- 30 În ziua plecării, la aeroportul din Berlin, domnul Becker a fost înregistrat pentru cele două zboruri. Acesta a primit cele două cărți de îmbarcare aferente, iar bagajele sale au fost înregistrate direct până la Beijing.
- 31 Transportul cu primul zbor, asigurat, în conformitate cu rezervarea, de operatorul de transport aerian belgian Brussels Airlines, a cărui aterizare la Bruxelles era prevăzută pentru data de 7 august 2013 la ora 8.00, s-a derulat așa cum era prevăzut. Transportul cu al doilea zbor, care trebuia să fie asigurat de Hainan Airlines, a cărui decolare din Bruxelles era prevăzută la data de 7 august 2013 la ora 13.40, nu a avut loc. Domnul Becker susține în această privință că i-a fost refuzată îmbarcarea pentru zborul respectiv la poarta de îmbarcare pe aeroportul din Bruxelles fără un motiv valabil și împotriva voinței sale.
- 32 Domnul Becker s-a întors cu avionul la Berlin și a rezervat un zbor direct de la Berlin la Beijing. Acesta a ajuns la Beijing la 8 august 2013.
- 33 Prin acțiunea introdusă la Amtsgericht Berlin-Wedding (Tribunalul Districtual din Berlin-Wedding, Germania), domnul Becker a solicitat printre altele, în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, o compensație în cuantum de 600 de euro, majorată cu dobânzi.
- 34 Prin hotărârea din 4 noiembrie 2014, această instanță a constatat lipsa competenței internaționale a instanțelor germane și a respins acțiunea domnului Becker ca fiind inadmisibilă. Domnul Becker a declarat apel împotriva acestei hotărâri la Landgericht Berlin (Tribunalul Regional din Berlin, Germania). Prin hotărârea din 1 iulie 2015, această din urmă instanță a respins apelul formulat de domnul Becker, pentru motivul că acțiunea acestuia ar fi trebuit introdusă la instanțele belgiene întrucât doar Bruxelles constituia locul de executare a zborului Bruxelles-Beijing.
- 35 Domnul Becker a declarat recurs la Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania). Aceasta apreciază că, având în vedere caracterul unitar al obligației contractuale a Hainan Airlines de a-l transporta pe domnul Becker de la Berlin la Beijing, aeroportul Berlin-Tegel poate fi considerat, în conformitate cu Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), ca locul de executare a ansamblului obligațiilor contractuale ale Hainan Airlines, inclusiv a obligațiilor care trebuie îndeplinite în legătură cu zborul de la Bruxelles la Beijing, care urma zborului de la Berlin la Bruxelles, în măsura în care domnul Becker nu avea, în calitate de pasager aerian, nicio influență asupra aspectului dacă Hainan Airlines urma să asigure ea însăși și acest din urmă zbor sau dacă urma să recurgă în acest scop la serviciile unui alt operator de transport aerian.
- 36 În aceste condiții, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„În cazul unui transport aerian de persoane pe o rută compusă din două zboruri, care nu presupune o ședere cu o durată considerabilă pe aeroportul de transfer, se consideră că locul executării, în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din [Regulamentul nr. 44/2001], este locul de plecare pentru prima etapă a rutei, chiar dacă dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din [Regulamentul nr. 261/2004] și invocat în acțiunea introdusă se întemeiază pe un incident care a intervenit în timpul celui de al doilea zbor, iar acțiunea a fost introdusă împotriva celeilalte părți la contractul de transport, un operator efectiv de transport aerian care a efectuat al doilea zbor al rutei, dar nu și primul zbor?”

Cauza C-448/16

- 37 Familia Barkan a rezervat un zbor cu legătură din Melilla (Spania) la Frankfurt am Main (Germania), prin Madrid (Spania), la compania aeriană Iberia, Líneas Aéreas de España (denumită în continuare „Iberia”), pentru data de 7 august 2010. Din confirmarea rezervării emisă de Iberia ar reieși că zborul între Melilla și Madrid trebuia să fie operat de Air Nostrum și că zborul între Madrid și Frankfurt am Main trebuia să fie operat de Iberia, fără timp de legătură semnificativ între aceste două zboruri.
- 38 Întrucât zborul pe ruta Melilla-Madrid a decolat cu o întârziere de 20 de minute, familia Barkan a pierdut al doilea zbor, cu destinația Frankfurt am Main, și a ajuns la destinația finală cu o întârziere de patru ore.
- 39 Prin hotărârea din 28 ianuarie 2015, Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Districtual din Frankfurt am Main, Germania), sesizat de familia Barkan, printre altele, cu o cerere de compensație în cuantum de 250 de euro pentru fiecare membru al acestei familii pentru întârzierea menționată, a dispus, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, obligarea Air Nostrum conform concluziilor reclamantilor.
- 40 Prin hotărârea din 20 august 2015, Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt am Main, Germania), sesizat în apel de Air Nostrum, a constatat lipsa competenței internaționale a instanțelor germane. Potrivit acestei instanțe, numai Melilla și Madrid puteau fi avute în vedere ca locuri de executare pentru zborul între Melilla și Madrid, în cursul căruia a avut loc incidentul, întrucât cele două zboruri trebuiau să fie considerate ca zboruri distincte, în pofida rezervării unice.
- 41 Familia Barkan a declarat recurs la Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție). Aceasta consideră, în primul rând, că, chiar dacă este cert că nu există nicio relație contractuală directă între familia Barkan și Air Nostrum, acest fapt nu are consecințe asupra naturii contractuale a dreptului la compensație prevăzut de Regulamentul nr. 261/2004. În al doilea rând, potrivit acestei instanțe, faptul că Air Nostrum, în calitate de operator efectiv de transport aerian, nu are obligații contractuale de îndeplinit la destinația finală a zborului cu legătură, și anume Frankfurt am Main, nu se opune calificării acestui loc ca fiind „locul de executare”, în sensul articolului 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001, în măsura în care Regulamentul nr. 261/2004 urmărește să consolideze, iar nu să submineze, poziția juridică a pasagerilor aerieni. Astfel, ar părea justificat ca obligațiile contractuale care trebuie îndeplinite de cocontractantul familiei Barkan, și anume Iberia, la destinația finală a zborului cu legătură să fie imputate Air Nostrum, în calitatea sa de operator efectiv de transport aerian. De altfel, din punctul de vedere al dreptului material, operatorul efectiv de transport aerian ar trebui, în orice caz, să despăgubească pasagerul în situația în care acesta ajunge la destinația finală cu o întârziere considerabilă ca urmare a unui zbor de legătură pe care acest operator de transport l-a asigurat cu întârziere.
- 42 În aceste condiții, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 5 punctul 1 litera (a) din [Regulamentul nr. 44/2001] trebuie interpretat în sensul că noțiunea «[poate fi acționată în justiție] în materie contractuală» include și dreptul la compensație întemeiat pe articolul 7 din [Regulamentul nr. 261/2004] și invocat împotriva unui operator efectiv de transport aerian care nu este cocontractantul pasagerului în cauză?

2) În eventualitatea aplicării articolului 5 punctul 1 din [Regulamentul nr. 44/2001]:

În cazul unui transport aerian de persoane pe o rută compusă din două zboruri, care nu presupune o ședere cu o durată considerabilă pe aeroportul de transfer, se consideră că destinația finală a pasagerului este locul de executare în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din [Regulamentul nr. 44/2001] și în cazul în care dreptul la compensație prevăzut la

articolul 7 din [Regulamentul nr. 261/2004] invocat în acțiunea introdusă se întemeiază pe un incident intervenit în timpul primului zbor, iar acțiunea a fost introdusă împotriva operatorului efectiv de transport aerian care a efectuat primul zbor al rutei, dar care nu este parte la contractul de transport?”

- 43 Prin decizia președintelui Curții din 19 august 2016, cauzele C-447/16 și C-448/16 au fost conexe pentru buna desfășurare a procedurii scrise și orale, precum și în vederea pronunțării hotărârii, iar prin decizia președintelui Curții din 14 septembrie 2016, cauzele C-274/16, C-447/16 și C-448/16 au fost conexe pentru buna desfășurare a procedurii orale și în vederea pronunțării hotărârii.

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la întrebarea adresată în cauza C-447/16

Cu privire la admisibilitate

- 44 Comisia Europeană contestă aplicabilitatea în cauza principală a Regulamentului nr. 44/2001 și, în consecință, admisibilitatea întrebării adresate în cauza C-447/16.
- 45 Astfel, în opinia Comisiei, din decizia de trimitere și din dosarul național reiese că Hainan Airlines are sediul în afara Uniunii și că nu are o sucursală în Berlin. Ar fi posibil să se deducă de aici că, în temeiul articolului 60 din Regulamentul nr. 44/2001, această companie aeriană nu are domiciliul pe teritoriul unui stat membru, ceea ce ar exclude aplicarea articolului 5 din acest regulament și ar implica aplicarea articolului 4 din acesta, conform căruia, dacă pârâtul nu este domiciliat pe teritoriul unui stat membru, competența este determinată în fiecare stat membru de legislația statului membru în cauză, sub rezerva aplicării competențelor exclusive și a prorogării de competență în temeiul dispozițiilor articolelor 22 și 23 din regulamentul respectiv.
- 46 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în cazul în care întrebările adresate privesc interpretarea dreptului Uniunii, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe. Rezultă că întrebările privind dreptul Uniunii beneficiază de o prezumție de pertinență. Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei întrebări preliminare adresate de o instanță națională numai atunci când este evident că interpretarea solicitată a dreptului Uniunii nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică ori atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care i-au fost adresate (Hotărârea din 27 iunie 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, punctele 24 și 25).
- 47 În speță, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) solicită Curții să se pronunțe cu privire la interpretarea noțiunii „locul de executare” în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001, în contextul dreptului pasagerilor aerieni la compensație întemeiat pe articolul 4 alineatul (3) și pe articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004. Așa cum reiese din decizia de trimitere, această interpretare este indispensabilă pentru a stabili instanța competentă să soluționeze litigiul principal.
- 48 Prin urmare, chiar și problema unei eventuale inaplicabilități a Regulamentului nr. 44/2001 în litigiul principal implică necesitatea ca Curtea să efectueze interpretarea dispozițiilor acestuia.
- 49 În consecință, întrebarea adresată în cauza C-447/16 este admisibilă.

Cu privire la fond

- 50 Prin intermediul întrebării adresate, instanța de trimitere solicită să se stabilească în esență dacă articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001 trebuie interpretat în sensul că se aplică unui pârât domiciliat într-un stat terț, precum pârâtul din litigiul principal.
- 51 În această privință, trebuie amintit că articolul 5 din Regulamentul nr. 44/2001 se aplică doar persoanelor domiciliate pe teritoriul unui stat membru. În conformitate cu articolul 60 alineatul (1) din acest regulament, o societate are domiciliul în locul unde are sediul statutar, administrația centrală sau centrul de afaceri.
- 52 Or, din decizia de trimitere reiese că Hainan Airlines are sediul în afara Uniunii, și anume în China, și nu are o sucursală în Berlin (Germania). Pe de altă parte, niciun element al acestei decizii nu permite să se concluzioneze că această companie aeriană exploatează o sucursală într-un alt stat membru.
- 53 În consecință, în speță trebuie să se aplice articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 44/2001, potrivit căruia, dacă pârâtul nu este domiciliat pe teritoriul unui stat membru, competența este determinată în fiecare stat membru de legislația statului membru în cauză.
- 54 Pentru orice eventualitate, trebuie amintit că reiese dintr-o jurisprudență constantă că, în conformitate cu principiul efectivității, normele de drept național nu pot să facă imposibilă în practică sau excesiv de dificilă exercitarea drepturilor conferite de dreptul Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 8 iunie 2017, *Vinyls Italia*, C-54/16, EU:C:2017:433, punctul 26 și jurisprudența citată), precum cele care decurg din Regulamentul nr. 261/2004.
- 55 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea formulată în cauza C-447/16 că articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001 trebuie interpretat în sensul că nu se aplică unui pârât domiciliat într-un stat terț, precum pârâtul din litigiul principal.

Cu privire la întrebările formulate în cauzele C-274/16 și C-448/16

Cu privire la prima întrebare formulată în cauza C-448/16

- 56 Prin intermediul primei întrebări adresate în cauza C-448/16, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 44/2001 trebuie interpretat în sensul că noțiunea „materie contractuală”, în sensul acestei dispoziții, acoperă acțiunea în despăgubire a pasagerilor aerieni pentru întârzierea prelungită a unui zbor cu legătură, îndreptată, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, împotriva unui operator efectiv de transport aerian care nu este cocontractantul pasagerului în cauză.
- 57 Cu titlu prealabil, trebuie precizat că, deși instanța de trimitere în cauza C-274/16 nu formulează nicio întrebare în acest sens, răspunsul la prima întrebare adresată în cauza C-448/16 este pertinent și în cauza C-274/16, în măsura în care reiese din decizia de trimitere în această cauză că, în circumstanțele speței, operatorul efectiv de transport aerian nu este, nici în acest caz, cocontractantul pasagerilor în cauză. Trebuie să se adauge în această privință că, *ratione temporis*, cauza C-274/16 intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 1215/2012, al cărui articol 7 punctul 1 este redactat în termeni cvasiidentici cu cei ai articolului 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001, a cărui interpretare efectuată de Curte își păstrează deplina aplicabilitate în privința acestei prime dispoziții (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 martie 2017, *Pula Parking*, C-551/15, EU:C:2017:193, punctul 31 și jurisprudența citată).

- 58 Reiese din jurisprudența Curții că noțiunea „materie contractuală” trebuie interpretată în mod autonom pentru a se garanta aplicarea sa uniformă în toate statele membre (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 iunie 1992, Handte, C-26/91, EU:C:1992:268, punctul 10, și Hotărârea din 28 ianuarie 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, punctul 37).
- 59 În această privință, Curtea a hotărât, printre altele, că trebuie să se considere că se încadrează în materia contractuală toate obligațiile care își au originea în contractul a cărui neexecutare este invocată în susținerea acțiunii reclamantului (Hotărârea din 15 iunie 2017, Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, punctul 30 și jurisprudența citată).
- 60 Curtea a precizat de asemenea că, chiar dacă aplicarea normei de competență specială prevăzute în materie contractuală nu impune încheierea unui contract între două persoane, aceasta presupune totuși existența unei obligații juridice liber consimțite de către o persoană în raport cu alta și pe care se întemeiază acțiunea reclamantului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 februarie 2004, Frahuil, C-265/02, EU:C:2004:77, punctele 24-26, Hotărârea din 20 ianuarie 2005, Engler C-27/02, EU:C:2005:33, punctele 50 și 51, precum și Hotărârea din 28 ianuarie 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, punctul 39).
- 61 Rezultă, așa cum a arătat avocatul general la punctul 54 din concluzii, că norma de competență specială în materie contractuală, prevăzută la articolul 5 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 44/2001 și la articolul 7 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 1215/2012, se întemeiază pe cauza acțiunii, iar nu pe identitatea părților (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 iunie 2017, Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, punctele 31 și 33).
- 62 În această privință, articolul 3 alineatul (5) a doua teză din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că, în cazul în care un operator efectiv de transport aerian care nu are un contract cu pasagerul își execută obligațiile în conformitate cu regulamentul menționat, se consideră că acesta acționează în numele persoanei care are un contract cu pasagerul respectiv.
- 63 Astfel, trebuie să se considere că acest operator de transport îndeplinește obligații liber consimțite față de cocontractantul pasagerilor în cauză. Aceste obligații decurg din contractul de transport aerian.
- 64 În consecință, în împrejurări precum cele în discuție în cauzele principale, o cerere de compensație pentru întârzierea prelungită a unui zbor efectuat de un operator efectiv de transport aerian precum Air Nostrum, care nu este cocontractantul pasagerilor în cauză, trebuie să fie considerată ca fiind introdusă în materie de contracte de transport aerian încheiate între acești pasageri și Air Berlin, respectiv Iberia.
- 65 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare formulată în cauza C-448/16 că articolul 5 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 44/2001 trebuie interpretat în sensul că noțiunea „materie contractuală”, în sensul acestei dispoziții, acoperă acțiunea în despăgubire a pasagerilor aeriени pentru întârzierea prelungită a unui zbor cu legătură, îndreptată, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, împotriva unui operator efectiv de transport aerian care nu este cocontractantul pasagerului în cauză.

Cu privire la întrebarea adresată în cauza C-274/16 și cu privire la a doua întrebare adresată în cauza C-448/16

- 66 Prin intermediul întrebării adresate în cauza C-274/16 și al celei de a doua întrebări adresate în cauza C-448/16, instanțele de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001 și articolul 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 1215/2012 trebuie interpretate în sensul că, în cazul unui zbor cu legătură, constituie „locul de executare” a zborului respectiv, în sensul acestor dispoziții, locul de sosire a celui de al doilea

zbor, atunci când transportul pe ambele zboruri se efectuează de către doi operatori de transport aerian diferiți, iar acțiunea în despăgubire pentru întârzierea prelungită a acestui zbor cu legătură în sensul Regulamentului nr. 261/2004 se întemeiază pe un incident care a avut loc în timpul primului dintre zborurile respective, efectuat de un operator de transport aerian care nu este cocontractantul pasagerilor în cauză.

- 67 În această privință, Curtea a hotărât, în ceea ce privește articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001, că, în caz de pluralitate de locuri de prestare de servicii, trebuie, în principiu, ca prin loc de executare să se înțeleagă locul care asigură legătura cea mai strânsă între contract și instanța competentă, iar legătura cea mai strânsă se află, în general, la locul prestării principale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iulie 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, punctele 35-38, și Hotărârea din 11 martie 2010, *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, C-19/09, EU:C:2010:137, punctul 33). Acest din urmă loc trebuie dedus, în măsura în care este posibil, din dispozițiile contractului însuși (Hotărârea din 11 martie 2010, *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, C-19/09, EU:C:2010:137, punctul 38).
- 68 Astfel, Curtea a constatat, în ceea ce privește aceeași dispoziție, în legătură cu un zbor direct efectuat de cocontractantul pasagerului respectiv, că locul de plecare și locul de sosire a avionului trebuie să fie considerate, în egală măsură, drept locuri de prestare principală a serviciilor care fac obiectul unui contract de transport aerian, care justifică competența de a judeca o cerere de compensație întemeiată pe acest contract de transport și pe Regulamentul nr. 261/2004, la alegerea reclamantului, a instanței în circumscripția căreia se găsește locul de plecare sau locul de sosire a avionului, astfel cum aceste locuri sunt convenite în contractul respectiv (Hotărârea din 9 iulie 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, punctele 43 și 47).
- 69 În această privință, trebuie subliniat că noțiunea „locul de executare” formulată în Hotărârea din 9 iulie 2009, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439), deși se referă la un zbor direct efectuat de cocontractantul pasagerului respectiv, este de asemenea valabilă, *mutatis mutandis*, în ceea ce privește cazuri precum cele în discuție în litigiile principale, în care, pe de o parte, zborul cu legătură rezervat conține două zboruri și, pe de altă parte, operatorul efectiv de transport aerian al zborului în cauză nu a încheiat un contract direct cu pasagerii în cauză.
- 70 Astfel, norma de competență specială în materie de prestări de servicii, prevăzută la articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001 și la articolul 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 1215/2012, desemnează ca fiind competentă instanța de la „locul dintr-un stat membru unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie prestate serviciile”.
- 71 În această privință, un contract de transport aerian precum contractele în discuție în litigiile principale, caracterizate de o rezervare unică pentru întreaga călătorie, stabilește obligația unui operator de transport aerian de a transporta un pasager de la punctul A la punctul C. O asemenea operațiune de transport constituie un serviciu pentru care unul dintre locurile de prestare principală se găsește în punctul C.
- 72 Această concluzie nu este repusă în discuție de faptul că operatorul efectiv de transport aerian care nu este cocontractantul pasagerilor în cauză efectuează doar transportul pe un zbor care nu se încheie la locul de sosire a celui de al doilea zbor al zborului cu legătură, în măsura în care contractul de transport aerian referitor la zborul cu legătură acoperă transportul acestor pasageri până la locul de sosire a celui de al doilea zbor.
- 73 În aceste condiții, trebuie să se constate că, în cazul unui zbor cu legătură, constituie locul de executare a unui asemenea zbor, în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001 și al articolului 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 1215/2012, ca unul dintre locurile de furnizare principală a serviciilor care fac obiectul unui contractului de transport aerian, locul de sosire a celui de al doilea zbor.

- 74 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 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001 și la articolul 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012, între contractul de transport aerian și instanța competentă, acesta îndeplinește obiectivul de proximitate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 44).
- 75 Această soluție corespunde totodată principiului previzibilității, urmărit prin aceleași norme, în măsura în care permite atât reclamantului, cât și pârâtului să identifice instanța de la locul de sosire a celui de al doilea zbor, astfel cum este prevăzut în contractul de transport aerian menționat, în calitate de instanță susceptibilă de a fi sesizată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 45, precum și Hotărârea din 4 septembrie 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, punctul 41).
- 76 În această privință, nu poate fi reținut argumentul Air Nostrum potrivit căruia i-ar fi imposibil, ca prestator al unui zbor intern în Spania, să evalueze riscul de a fi acționat în justiție în fața unei instanțe din Germania.
- 77 Într-adevăr, pe de o parte, nu se contestă că, în împrejurările din cauzele principale, contractele de transport aerian priveau un zbor cu legătură care făcea obiectul unei rezervări unice care acoperea cele două zboruri, astfel încât aceasta se referea atât la primul zbor efectuat de operatorul efectiv de transport aerian, cât și la al doilea zbor, spre destinația finală. Pe de altă parte, ar trebui să se țină seama de faptul că, așa cum rezultă din cuprinsul punctelor 62 și 63 din prezenta hotărâre, în cadrul acordurilor comerciale liber consimțite între operatorii de transport aerian, se consideră că un operator efectiv de transport aerian care nu a încheiat un contract cu pasagerul acționează în numele operatorului de transport aerian cocontractant al pasagerului în cauză.
- 78 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată în cauza C-274/16 și la a doua întrebare adresată în cauza C-448/16 că articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001 și articolul 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 1215/2012 trebuie interpretate în sensul că, în cazul unui zbor cu legătură, constituie „locul de executare” a zborului respectiv, în sensul acestor dispoziții, locul de sosire a celui de al doilea zbor, atunci când transportul pe ambele zboruri se efectuează de către doi operatori de transport aerian diferiți, iar acțiunea în despăgubire pentru întârzierea prelungită a acestui zbor cu legătură în sensul Regulamentului nr. 261/2004, se întemeiază pe un incident care a avut loc în timpul primului dintre zborurile respective, efectuat de un operator de transport aerian care nu este cocontractantul pasagerilor în cauză.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 79 Întrucât, în privința părților din litigiile principale, 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:

- 1) Articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială trebuie interpretat în sensul că nu se aplică unui pârât domiciliat într-un stat terț, precum pârâtul din litigiul principal.**

- 2) **Articolul 5 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 44/2001 trebuie interpretat în sensul că noțiunea „materie contractuală”, în sensul acestei dispoziții, acoperă acțiunea în despăgubire a pasagerilor aerieni pentru întârzierea prelungită a unui zbor cu legătură, îndreptată, 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, împotriva unui operator efectiv de transport aerian care nu este cocontractantul pasagerului în cauză.**
- 3) **Articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001 și articolul 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul (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 interpretate în sensul că, în cazul unui zbor cu legătură, constituie „locul de executare” a zborului respectiv, în sensul acestor dispoziții, locul de sosire a celui de al doilea zbor, atunci când transportul pe ambele zboruri se efectuează de către doi operatori de transport aerian diferiți, iar acțiunea în despăgubire pentru întârzierea prelungită a acestui zbor cu legătură în sensul Regulamentului nr. 261/2004, se întemeiază pe un incident care a avut loc în timpul primului dintre zborurile respective, efectuat de un operator de transport aerian care nu este cocontractantul pasagerilor în cauză.**

Semnături