



## Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL  
MICHAL BOBEK  
prezentate la 19 octombrie 2017<sup>1</sup>

**Cauzele conexe C-274/16, C-447/16 și C-448/16**

**flightright GmbH**  
**împotriva**

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

[cerere de decizie preliminară formulată de Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf, Germania)]

și

**Roland Becker**

**împotriva**

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

și

**Mohamed Barkan**

**Souad Asbai**

**Assia Barkan**

**Zakaria Barkan**

**Nousaiba Barkan**

**împotriva**

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

[cereri de decizie preliminară formulate de Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania)]

„Cereri de decizie preliminară – Regulamentul (CE) nr. 44/2001 și Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 – Competența privind soluționarea acțiunilor formulate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 – Zbor întârziat – Călătorie cu mai multe segmente de zbor – Noțiunea «materie contractuală» – Prestare de servicii – Loc de executare – Pârât care are domiciliul într-o țară terță”

### I. Introducere

1. Prezentele cauze au ca obiect trei acțiuni în despăgubire formulate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004<sup>2</sup> împotriva unor companii aeriene ca urmare a întârzierilor și a refuzului la îmbarcare pe diferite segmente ale unei călătorii cu mai multe segmente de zbor.

<sup>1</sup> Limba originală: engleza.

<sup>2</sup> Regulamentul 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).

2. Primele două acțiuni au un obiect comun: o călătorie compusă din două zboruri legate a fost comercializată pasagerilor de un transportator aerian contractual (denumit în continuare „TAC”). Acesta a operat el însuși doar al doilea segment al călătoriei. Primul segment al călătoriei a fost efectuat de un transportator aerian efectiv (denumit în continuare „TAE”). În ambele cazuri s-au produs întârzieri în cadrul primului segment al călătoriei, ceea ce a condus la pierderea zborului de legătură de către călători.

3. Aceste situații de fapt ridică două chestiuni de drept. În primul rând, care este natura creanței invocate de pasageri împotriva TAE ca urmare a unei întârzieri produse în cadrul primului segment al călătoriei? O astfel de creanță poate fi clasificată, chiar în lipsa unui contract încheiat între pasager și TAE, drept creanță în „materie contractuală” în sensul Regulamentului (CE) nr. 44/2001<sup>3</sup> și al Regulamentului (UE) nr. 1215/2012<sup>4</sup>?

4. În al doilea rând, care sunt instanțele care au competență internațională în legătură cu astfel de acțiuni în despăgubire? Călătorii și-au formulat acțiunile împotriva TAE în fața instanțelor germane, Germania reprezentând locul de destinație pentru cel de al doilea segment al călătoriei. Cu toate acestea, TAE a efectuat doar primul segment al călătoriei, iar acesta, în mod distinct, nu a început și nu s-a încheiat în Germania.

5. Cea de a treia acțiune reprezintă de asemenea o acțiune în despăgubire, însă ridică o problemă distinctă. Această acțiune a fost formulată împotriva unui TAE care reprezenta de asemenea TAC al pasagerului pentru segmentul de călătorie în litigiu. Problema competenței din acest caz este însă de natură diferită, întrucât transportatorul aerian care a refuzat imbarcarea are sediul în afara teritoriului Uniunii. Astfel, întrebarea care se ridică este care sunt normele de competență internațională aplicabile într-o astfel de situație.

## II. Cadrul juridic

### *(a) Regulamentul nr. 261/2004*

6. Litera (b) a articolului 2 din Regulamentul nr. 261/2004 definește noțiunea „operator efectiv de transport aerian” ca însemnând „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”.

7. Articolul 3 alineatul (1) prevede că Regulamentul nr. 261/2004 se aplică:

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

(b) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații sau compensații și au beneficiat de asistență în țara terță respectivă, în cazul în care operatorul de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar.”

<sup>3</sup> Regulamentul 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).

<sup>4</sup> Regulamentul 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). Acest regulament a abrogat Regulamentul nr. 44/2001.

8. Potrivit articolului 3 alineatul (5), Regulamentul nr. 261/2004 se aplică tuturor TAE care asigură transportul pasagerilor menționați la alineatele (1) și (2) ale aceleiași dispoziții. Articolul 3 alineatul (5) a doua teză prevede că, „[î]n cazul în care un [TAE] 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”.

9. Articolul 6 alineatul (1) definește asistența care trebuie să fie oferită pasagerilor de către TAE în caz de întârziere, în funcție de durata întârzierii și de distanța zborului. În continuare, articolul 7 alineatul (1) stabilește cuantumul forfetare ale compensației care trebuie oferită pasagerilor.

10. Articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004 se referă la „dreptul la reparații”. Acesta prevede că, „[î]n cazul în care un [TAE] plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în conformitate cu prezentul regulament, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil. [...] În particular, acest regulament nu limitează nicidecum dreptul [TAE] de a solicita despăgubiri unui tour-operator sau unei alte persoane cu care [TAC] a încheiat un contract. În mod similar, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului unui tour-operator sau al unei părți terțe, alta decât pasagerul, cu care [TAE] a încheiat un contract, de a solicita o rambursare sau reparații [TAE] [...]”.

#### ***(b) Regulamentul nr. 44/2001 și Regulamentul nr. 1215/2012***

11. Articolul 66 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1215/2012 prevede că acesta se aplică acțiunilor intentate la 10 ianuarie 2015 sau după această dată.

12. Acțiunile din cauzele C-447/16 și C-448/16 au fost formulate înainte de această dată. În ceea ce privește aceste cauze, rămâne aplicabil Regulamentul nr. 44/2001. Cauza C-274/16 intră sub incidența Regulamentului nr. 1215/2012. Însă, cu excepția numerotării, dispozițiile ambelor regulamente aplicabile în prezentele cauze au rămas identice.

13. Articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul nr. 44/2001 și articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1215/2012 prevăd că „persoanele domiciliat pe teritoriul unui stat membru sunt acționate în justiție, indiferent de naționalitatea lor, în fața instanțelor statului membru în cauză”.

14. Potrivit articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 44/2001 și articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1215/2012, „[d]acă pârâtul nu are domiciliul pe teritoriul unui stat membru, competența instanțelor este determinată, în fiecare stat membru, de legislația statului membru în cauză [...]”<sup>5</sup>. Potrivit articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 44/2001 și articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1215/2012, „[î]mpotriva unui astfel de pârât, orice persoană, indiferent de naționalitate, care își are domiciliul pe teritoriul unui stat membru, poate să invoce în acel stat membru normele de competență în vigoare acolo [...] în aceeași manieră ca și cetățenii statului membru respectiv”.

15. Secțiunea 2 a ambelor regulamente cuprinde norme de competență specială. Dispozițiile relevante sunt articolul 5 din Regulamentul nr. 44/2001 și articolul 7 din Regulamentul nr. 1215/2012. Punctul 1 litera (a) al acestor articole prevede că o persoană care are domiciliul pe teritoriul unui stat membru poate fi acționată în justiție într-un alt stat membru, în materie contractuală, în fața

<sup>5</sup> Sub rezerva aplicării articolului 18 alineatul (1), a articolului 21 alineatul (2) și a articolelor 24 și 25 din Regulamentul nr. 1215/2012, precum și a articolelor 22 și 23 din Regulamentul nr. 44/2001.

instanțelor de la locul de executare a obligației în cauză. În cazul prestării de servicii, locul de executare a obligației în cauză este, potrivit punctului 1 litera (b) a doua teză al aceleiași dispoziții, locul „dintr-un stat membru unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie prestate serviciile”.

16. În plus, potrivit articolului 5 punctul 3 din Regulamentul nr. 44/2001 și articolului 7 punctul 2 din Regulamentul nr. 1215/2012, „în materie delictuală și cvasidelictuală”, instanțele care au competență sunt instanțele „de la locul unde s-a produs sau riscă să se producă fapta prejudiciabilă”.

### **III. Situațiile de fapt, procedurile naționale și întrebările preliminare**

17. Situația de fapt și procedura din fiecare cauză (prima acțiune – flightright, a doua acțiune – Barkan și a treia acțiune – Becker) sunt descrise în secțiunile A, B și, respectiv, C.

#### **A. Cauza C-274/16, *flightright GmbH/Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA***

18. Pasagerii din această cauză au cumpărat de la operatorul de transport aerian Air Berlin PLC & Co Luftverkehrs KG (denumit în continuare „Air Berlin”) un bilet pentru o călătorie compusă din două zboruri legate, de la Ibiza (Spania) la Düsseldorf (Germania), via Palma de Mallorca (Spania). Primul segment a fost operat de Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (denumită în continuare „Air Nostrum”). Cel de al doilea segment a fost operat de Air Berlin. Primul segment al călătoriei a fost întârziat, fapt care a condus la pierderea zborului de legătură al pasagerilor. Aceștia au ajuns în cele din urmă la Düsseldorf cu o întârziere de treisprezece ore.

19. Pasagerii au cedat creanța rezultată din această întârziere, în sensul Regulamentului nr. 261/2004, firmei flightright GmbH (denumită în continuare „flightright”). Aceasta din urmă solicită în prezent companiei Air Nostrum o despăgubire în valoare de 500 de euro, precum și dobânzile aferente (acțiune denumită în continuare „prima acțiune – flightright”).

20. Flightright a formulat acțiunea în fața Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf, Germania). Această instanță are îndoieli cu privire la aspectul dacă are competență internațională pentru a soluționa litigiul. Mai precis, se întreabă dacă destinația finală, Düsseldorf, constituie locul de executare în sensul articolului 7 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 1215/2012, dat fiind că întârzierea s-a produs în cadrul primului segment al călătoriei, care nici nu a început, nici nu s-a încheiat în Germania și care a fost operat de un alt transportator aerian decât cel cu care a fost încheiat contractul de transport.

21. În aceste condiții, Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) a suspendat judecarea cauzei și a adresat Curții următoarea întrebare:

„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, în timpul căreia s-a produs neregularitatea, în a doua etapă a călătoriei transportul fiind efectuat de un alt operator de transport aerian, se consideră, în sensul articolului 7 punctul 1 litera (a) din [Regulamentul nr. 1215/2012], că locul de executare este locul de sosire din a doua etapă a călătoriei?”

#### **B. Cauza C-448/16, *Mohamed Barkan și alții/Air Nostrum L.A.M. SA***

22. Domnul Mohamed Barkan, soția sa și cei trei copii ai lor (denumiți în continuare „domnul Barkan și alții”) au cumpărat un bilet pentru o călătorie compusă din două zboruri legate, din Melilla (Spania) la Frankfurt am Main (Germania) via Madrid (Spania). Contractul de transport a fost încheiat cu Iberia Líneas Aéreas de España (denumită în continuare „Iberia”). Primul segment al călătoriei, de la Melilla

la Madrid, a fost operat de Air Nostrum, în timp ce al doilea segment, de la Madrid la Frankfurt am Main, a fost operat de Iberia. Plecarea din Melilla spre Madrid a fost întârziată, iar pasagerii au pierdut zborul de legătură și au ajuns la destinația lor finală (Frankfurt am Main) cu o întârziere de patru ore.

23. Acești pasageri au formulat o acțiune împotriva companiei Air Nostrum, fiecare dintre ei solicitând o despăgubire în valoare de 250 de euro în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004. Domnul Barkan solicită de asemenea rambursarea sumei de 100 de euro, cu dobânzile aferente, pentru alimentele consumate și pentru apelurile telefonice efectuate pe durata întârzierii (acțiune denumită în continuare „a doua acțiune – Barkan”).

24. Instanța de prim grad a admis acțiunea. În apel însă, acțiunea a fost respinsă. Instanța de apel a considerat că instanțele germane nu aveau competență internațională. Potrivit acestei instanțe, nu a existat un loc de executare pe acest teritoriu, în sensul Regulamentului nr. 44/2001. Acțiunea în discuție a avut ca obiect întârzierea segmentului de zbor de la Melilla la Madrid și, astfel, instanța respectivă a considerat numai aceste două locuri drept locuri de executare relevante.

25. Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania), sesizată cu recurs, a constatat că, în prezenta cauză, competența internațională nu putea fi atribuită instanțelor germane decât dacă locul prestării serviciului în cauză era situat în Germania. Această decizie depinde de aspectul dacă raportul juridic dintre reclamantii din cauza principală și Air Nostrum poate fi clasificat drept contractual, în pofida faptului că nu există niciun raport contractual direct între acești pasageri și Air Nostrum.

26. În aceste condiții, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) a suspendat judecarea cauzei și a adresat Curții următoarele întrebări:

„1) Articolul 5 punctul 1 litera (a) din [Regulamentul nr. 44/2001] trebuie interpretat în sensul că noțiunea «materie contractuală» include și o acțiune în despăgubire formulată în temeiul articolului 7 din [Regulamentul nr. 261/2004] care este introdusă împotriva unui operator efectiv de transport aerian care nu este parte la contractul încheiat cu pasagerul respectiv?

2) În măsura în care articolul 5 punctul 1 din [Regulamentul nr. 44/2001] este aplicabil:

În cazul unui transport aerian de persoane pe o rută compusă din două zboruri, fără o escală notabilă pe aeroportul de tranzit, se consideră că locul de executare, în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua teză din [Regulamentul nr. 44/2001], este destinația finală a pasagerului chiar dacă dreptul la compensație invocat, astfel cum este prevăzut la articolul 7 din [Regulamentul nr. 261/2004], se întemeiază pe un incident intervenit în timpul primului segment al călătoriei, iar acțiunea a fost introdusă împotriva transportatorului aerian care a operat primul zbor, dar care nu este parte la contractul de transport?”

### ***C. Cauza C-447/16, Roland Becker/Hainan Airlines Co. Ltd***

27. Domnul Roland Becker a încheiat un contract de transport aerian cu compania aeriană Hainan Airlines Co. Ltd (denumită în continuare „Hainan Airlines”) pentru o călătorie alcătuită din două zboruri legate. Acest operator de transport aerian are sediul în afara teritoriului Uniunii. Primul segment al călătoriei respective a avut loc din Berlin-Tegel (Germania) la Bruxelles (Belgia), iar al doilea segment, de la Bruxelles la Beijing (China). Domnul Becker a efectuat check-inul pentru ambele segmente la Berlin și a primit cărțile de îmbarcare corespunzătoare. Bagajele sale au fost înregistrate până la Beijing. Primul segment al călătoriei, operat de Brussels Airlines, s-a desfășurat conform programului. La Bruxelles însă, domnului Becker i s-a refuzat îmbarcarea pentru al doilea segment, până la Beijing, care era operat de Hainan Airlines.

28. Domnul Becker solicită, prin intermediul unei acțiuni formulate în Germania împotriva Hainan Airlines, o despăgubire în valoare de 600 de euro, în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, cu dobânzile și cheltuielile de judecată aferente (acțiune denumită în continuare „a treia acțiune – Becker”).

29. Instanța de prim grad a respins acțiunea pentru motivul că instanțele germane nu aveau competență internațională. Instanța de apel a ajuns la aceeași concluzie. În opinia acesteia din urmă, nu a existat un loc de executare pe teritoriul național, întrucât primul segment, de la Berlin la Bruxelles, și al doilea segment, de la Bruxelles la Beijing, constituiau două zboruri distincte în temeiul Regulamentului nr. 261/2004. Acțiunea în discuție are ca obiect exclusiv segmentul de călătorie de la Bruxelles la Beijing: s-a considerat, astfel, că locul de executare era Bruxelles. Instanța menționată a constatat de asemenea că sediul companiei Hainan Airlines nu era situat în Germania și că, prin urmare, competența internațională a instanțelor germane nu se putea întemeia pe locul sediului. Întrucât contractul în litigiu avea ca obiect prestarea de servicii, competența se putea întemeia doar pe articolul 5 punctul 1 litera (a) și pe articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua teză din Regulamentul nr. 44/2001.

30. Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania), sesizată cu recurs, a constatat că împrejurarea dacă instanțele germane au sau nu au competență internațională depinde de natura raportului juridic dintre domnul Becker și Hainan Airlines. Aceasta depinde și de aspectul dacă aeroportul Berlin, ca loc de plecare pentru primul zbor, poate fi considerat loc de executare în sensul Regulamentului nr. 44/2001.

31. În aceste împrejurări, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) a suspendat judecarea cauzei și a adresat Curții următoarea întrebare:

„În cazul unui transport aerian de persoane pe o rută compusă din două zboruri, fără o escală notabilă pe aeroportul de tranzit, se consideră că locul de executare, în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua teză din [Regulamentul nr. 44/2001], este locul de plecare pentru primul segment al călătoriei, chiar dacă dreptul la compensație invocat, astfel cum este prevăzut la articolul 7 din [Regulamentul nr. 261/2004], se întemeiază pe un incident care a intervenit în timpul celui de al doilea segment al călătoriei, iar acțiunea a fost introdusă împotriva celeilalte părți la contractul de transport, respectiv un operator de transport aerian care a operat al doilea zbor, dar nu și primul zbor?”

#### **IV. Procedura în fața Curții**

32. În ceea ce privește prima acțiune – flightright, au depus observații scrise flightright, Air Nostrum, guvernul portughez și Comisia. În ceea ce privește a doua acțiune – Barkan, au depus observații scrise domnul Barkan și alții, Air Nostrum, Confederația Elvețiană și Comisia. Pentru cea de a treia acțiune – Becker au depus observații scrise domnul Becker, Confederația Elvețiană și Comisia.

33. Domnul Barkan și alții, flightright, Air Nostrum, guvernul francez și Comisia și-au prezentat observațiile orale în cadrul unei ședințe comune care a avut loc la 6 iulie 2017.

## V. Aprecieri

34. Prezentele concluzii sunt structurate după cum urmează: prima acțiune – flightright și a doua acțiune – Barkan intră sub incidența atât a Regulamentului nr. 44/2001, cât și a Regulamentului nr. 1215/2012. Vom începe, așadar, prin a analiza cele două chestiuni juridice ridicate prin intermediul acestor două acțiuni, și anume aspectul dacă acțiunea în despăgubire este legată de un contract (secțiunea A.1.) și care este locul de executare a unui astfel de contract (secțiunea A.2). Vom analiza apoi problema competenței internaționale ridicată în cadrul celei de a treia acțiuni – Becker (secțiunea B).

### A. Prima acțiune – flightright și cea de a doua acțiune – Barkan

35. Cum poate fi determinat statul membru ale cărui instanțe au competență internațională pentru a soluționa acțiunile formulate împotriva unui operator efectiv de transport aerian care nu era operatorul de transportat aerian contractual al pasagerilor?

36. Răspunsul la această întrebare impune identificarea criteriului de competență aplicabil (1), iar apoi, în cadrul criteriului respectiv, stabilirea forului internațional corect pentru soluționarea acestor acțiuni, în lumina hotărârii pronunțate de Curte în cauza Rehder<sup>6</sup>. Această hotărâre avea ca obiect un zbor direct. Problema care se ridică, așadar, este modul în care această hotărâre trebuie aplicată *călătoriilor cu mai multe segmente* (2).

#### 1. Criteriul de competență aplicabil

##### (a) Natura creanței

37. Regulamentul nr. 261/2004 definește drepturile pe care pasagerii le pot exercita împotriva operatorului efectiv de transport aerian în cazul în care intervine una dintre situațiile descrise în cuprinsul acestuia. Totuși, în mod evident, regulamentul în sine nu precizează natura creanțelor care iau naștere în temeiul acestuia în vederea aplicării Regulamentului nr. 44/2001 și a Regulamentului nr. 1215/2012.

38. Pârâtul din acțiunea principală, Air Nostrum, figurează cu sediul în Spania. Prin urmare, competența internațională a instanțelor germane nu se poate întemeia pe criteriul competenței *generale*, aplicabil în temeiul articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul nr. 44/2001 și al articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1215/2012.

39. În ceea ce privește criteriile de competență *specială*, ar trebui mai întâi să se reamintească faptul că nici criteriul de competență specială prevăzut pentru consumatori de Regulamentul nr. 44/2001 și de Regulamentul nr. 1215/2012 nu se poate aplica în prezenta cauză. Este adevărat că Regulamentul nr. 261/2004 reprezintă un instrument care asigură un nivel ridicat de protecție a pasagerilor<sup>7</sup>. Cu toate acestea, în temeiul excepțiilor exprese prevăzute la articolul 15 alineatul (3) din Regulamentul nr. 44/2001 și, respectiv, la articolul 17 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1215/2012, criteriul de competență specială de care dispun consumatorii în temeiul articolului 16 alineatul (1) din

<sup>6</sup> Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 47).

<sup>7</sup> A se vedea considerentele (1)-(4) ale Regulamentului nr. 261/2004, precum și Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 69), Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctele 44, 49 și 60), precum și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții (C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctele 72 și 74).

Regulamentul nr. 44/2001 și al articolului 18 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1215/2012 se aplică numai contractelor de transport care, în schimbul unui preț forfetar, oferă o *combinație* de călătorie și cazare. Judecând după situația de fapt, astfel cum a fost prezentată de instanțele de trimitere, această situație nu este valabilă pentru contractele în discuție în procedurile principale.

40. Întrucât celelalte criterii de competență prevăzute de Regulamentul nr. 44/2001 și de Regulamentul nr. 1215/2012 nu par a fi relevante, competența internațională a instanțelor germane poate fi analizată numai în lumina criteriului competenței speciale aplicabil în materie contractuală sau delictuală.

41. În decizia de trimitere formulată în cadrul celei de a doua acțiuni – Barkan, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) consideră că creanțele în cauză reprezintă creanțe legale formulate în temeiul unui contract. Pe baza contractului existent încheiat cu un TAC, pasagerii din procedura principală invocă drepturi care nu rezultă direct din contractul de transport încheiat de aceștia, ci sunt prevăzute în Regulamentul nr. 261/2004. Posibilitatea exercitării acestor drepturi presupune existența unui contract de transport aerian și a unei rezervări confirmate. Așadar, în ansamblu, este vorba despre o materie contractuală.

42. Flightright, domnul Barkan și alții, guvernul francez și Confederația Elvețiană consideră că creanțele în cauză intră sub incidența noțiunii „materie contractuală” în sensul Regulamentului nr. 44/2001 sau al Regulamentului nr. 1215/2012. Flightright, precum și domnul Barkan și alții susțin în esență originea contractuală a creanței, în pofida lipsei unui contract încheiat direct de aceștia cu Air Nostrum.

43. Guvernul francez susține că jurisprudența Curții referitoare la noțiunea „materie contractuală” se aplică și creanțelor împotriva unui terț care a consimțit la executarea unei obligații convenite între alte părți. Acest guvern menționează în plus că dispoziția „referitoare la agenți”, prevăzută la articolul 3 alineatul (5) din Regulamentul nr. 261/2004, confirmă natura contractuală a creanțelor în litigiu.

44. În mod similar, referindu-se la jurisprudența Curții și la dispoziția menționată anterior a Regulamentului nr. 261/2004, Confederația Elvețiană susține că din normele Regulamentului nr. 261/2004 privind transferul legal al obligațiilor de la TAC la TAE rezultă că creanțele în discuție sunt de natură contractuală.

45. La aceeași concluzie a ajuns, în principiu, și Comisia. Potrivit acesteia, Regulamentul nr. 261/2004 prevede în sarcina TAE, iar nu a TAC, răspunderea pentru obligațiile prevăzute în acesta. Faptul că drepturile corespunzătoare ale pasagerilor sunt prevăzute într-un regulament, iar nu într-un contract, este irelevant, întrucât drepturile respective reprezintă consecința juridică a executării necorespunzătoare a unui contract.

46. Air Nostrum pare să accepte propunerea potrivit căreia creanța invocată în cauză poate fi clasificată drept contractuală (deși subliniază, în observațiile sale scrise privind prima acțiune – flightright, lipsa unui raport contractual). Aceasta susține însă că poate fi ținută răspunzătoare numai pentru segmentul de călătorie pe care l-a operat efectiv și al cărui loc de executare nu era situat în Germania.

*(b) Răspundere contractuală sau delictuală?*

47. Astfel cum pare să rezulte din informațiile furnizate de instanțele de trimitere, precum și din elementele confirmate în cadrul ședinței, există în esență o situație „triumfiulară”, care implică trei actori (TAC – TAE – pasager) și două contracte: contractul de transport dintre TAC și pasager și, așa cum pare să fie practica curentă, un contract-cadru general încheiat între TAC și TAE. Nu există însă



niciun contract încheiat *direct* de pasageri cu pârâtul TAE<sup>8</sup>.

48. În acest context de fapt și de drept, instanța de trimitere din cadrul celei de a doua acțiuni – Barkan își exprimă îndoielile cu privire la posibilitatea de a califica drept contractuală creanța invocată împotriva unei entități care nu este parte la contractul de bază subiacent.

49. În cursul acestei proceduri au fost examinate două posibilități de calificare a naturii creanțelor în litigiu.

50. În primul rând, aceste creanțe ar putea fi considerate ca luând naștere dintr-un delict/cvasidelict. Întrucât nu există niciun contract încheiat între pasager și TAE, acesta din urmă este chemat efectiv în judecată deoarece nu și-a îndeplinit obligațiile care îi reveneau în temeiul Regulamentului nr. 261/2004. Astfel, în vederea stabilirii competenței internaționale, creanța ar putea fi interpretată ca rezultând dintr-un fel de delict legal: conținutul obligațiilor, consecințele neîndeplinirii acestora, precum și identitatea pârâtului sunt toate definite în Regulamentul nr. 261/2004<sup>9</sup>.

51. În al doilea rând, astfel cum s-a discutat în cadrul ședinței, natura contractuală a creanței ar putea fi interpretată fie ca rezultând dintr-un tip de contract *implicit* încheiat între TAE și pasager<sup>10</sup>, fie prin luarea în considerare a contractului-cadru general (de partajare a codurilor sau un alt tip de cooperare) încheiat între TAC și TAE ca tip de *contract încheiat în beneficiul terțului*, și anume pasagerul.

52. Considerăm că natura creanței este într-adevăr contractuală, iar nu delictuală. Trebuie să recunoaștem însă că interpretările referitoare la un contract implicit sau la un contract încheiat în beneficiul unui terț ni se par oarecum dificile și problematice. În opinia noastră, motivul pentru care, potrivit taxonomiei atât a Regulamentului nr. 44/2001, cât și a Regulamentului nr. 1215/2012, o astfel de creanță este de natură contractuală este mult mai simplu.

53. În primul rând, textul articolului 5 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 44/2001 și cel al articolului 7 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 1215/2012 este destul de clar, precizând că o persoană care are domiciliul pe teritoriul unui stat membru poate fi acționată în justiție într-un alt stat membru „în materie *contractuală*”<sup>11</sup>. Această formulare, prezentă și în alte versiuni lingvistice<sup>12</sup>, se referă în mod clar la noțiunea „*materie contractuală*”, iar nu la o „*parte* la un contract”.

54. Prin urmare, în opinia noastră, norma de competență pe care o prevede articolul 5 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 44/2001 și articolul 7 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 1215/2012 se bazează pe *cauza* acțiunii, nu pe *identitatea* părților. Ceea ce prezintă importanță este împrejurarea dacă sursa originală de bază subiacentă a drepturilor și obligațiilor în litigiu și motivul pentru care creanța respectivă este invocată împotriva unui anumit pârât iau naștere dintr-un contract. Dacă aceasta este situația, acțiunea consecutivă care are ca obiect exercitarea acestor drepturi

8 Situația este și mai complexă pentru reclamanta din prima acțiune – – flightright. Această reclamantă nu era parte la contractul de transport încheiat între TAC și pasagerii care au cedat creanța în cauză.

9 Ceea ce ar putea face astfel aplicabile articolul 5 punctul 3 din Regulamentul nr. 44/2001 și articolul 7 punctul 2 din Regulamentul nr. 1215/2012. Potrivit acestor dispoziții, instanțele care au competență internațională sunt instanțele de la locul unde s-a produs sau riscă să se producă fapta prejudiciabilă; acest loc a fost definit de Curte ca fiind atât locul materializării prejudiciului, cât și locul unde s-a produs evenimentul cauzator al prejudiciului. Pentru o confirmare recentă, a se vedea de exemplu Hotărârea din 22 ianuarie 2015, Hejduk (C-441/13, EU:C:2015:28, punctul 18 și jurisprudența citată). În ceea ce privește declarația de principiu originală, a se vedea Hotărârea din 30 noiembrie 1976, Bier (21/76, EU:C:1976:166, punctele 19-24 și 25).

10 S-a sugerat că existența unui astfel de contract implicit ar rezulta din combinația dintre un contract de transport încheiat între pasager și TAC, pe de o parte, și contractul-cadru general încheiat între TAC și TAE, pe de altă parte.

11 Sublinierea noastră.

12 De exemplu, în limba germană, „wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden”, în limba franceză, „en matière contractuelle”, în limba spaniolă, „en materia contractual”, în limba italiană, „in materia contrattuale”, în limba cehă, „pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy”.

și obligații reprezintă o „materie contractuală”, chiar dacă, astfel cum se întâmplă frecvent în cazul dispozițiilor legale în materie de protecție a consumatorilor, drepturile și obligațiile care se exercită concret într-un caz particular au fost „înscrise” (adică considerate aplicabile fără posibilitate de derogare) în contract în temeiul unor norme cu caracter imperativ.

55. Există două analogii sistemice în cadrul Regulamentului nr. 44/2001 și al Regulamentului nr. 1215/2012 care confirmă acest aspect. În primul rând, la fel ca în cazul interpretării noțiunii „în materie de asigurări”, ceea ce este relevant este faptul că respectivul reclamant exercită drepturi care iau naștere dintr-un contract de asigurare, iar nu aspectul dacă acesta a fost sau nu a fost parte la contract<sup>13</sup>. În al doilea rând, se poate face referire în mod analog și la cazurile de succesiune legală în drepturile terților. În anumite împrejurări, un terț se poate subroga în locul altuia pentru a invoca drepturi ce rezultă dintr-un raport juridic la care reclamantul nu a fost parte. Și aici, este posibil ca un terț care invocă drepturi izvorâte din contractul inițial să fie îndreptățit<sup>14</sup> să procedeze astfel în temeiul criteriului de competență aplicabil în materie contractuală, chiar dacă el însuși nu a fost parte la contractul inițial<sup>15</sup>. Astfel cum arată Comisia, în cauza Frahuil Curtea nu a exclus în principiu faptul că noțiunea „materie contractuală” ar putea include situația în care o entitate terță să acționează în instanță una dintre părțile contractuale, în temeiul cesiunii legale de creanță către creditor terț, dacă se poate stabili consimțământul părâtului cu privire la obligația respectivă<sup>16</sup>. Acest lucru demonstrează din nou că, pentru a putea intra sub incidența criteriului de competență în temeiul articolului 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001 sau al articolului 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012, creanța nu trebuie să existe în mod necesar între părțile inițiale ale contractului, cu condiția existenței unui temei contractual pe baza căruia terțul să poată revendica sau să poată fi ținut responsabil pentru îndeplinirea obligațiilor asumate contractual de terțul respectiv sau în favoarea sa.

56. În al doilea rând, în sens general, în momentul în care transportă un pasager, un TAE necontractual îndeplinește o obligație de natură contractuală. Pentru TAE, transportarea pasagerului nu constituie niciun fel de obligație legală. În acest sens, observăm ce a statuat Curtea cu privire la noțiunea „materie delictuală și cvasidelictuală”, în sensul articolului 5 punctul 3 din Regulamentul nr. 44/2001: această noțiune cuprinde toate acțiunile care au ca obiect stabilirea răspunderii unui părât și care *nu* au legătură cu un „contract” în sensul articolului 5 punctul 1 litera (a) din acest regulament<sup>17</sup>.

57. *A contrario*, acțiunile care *au legătură*, într-un fel sau altul, cu un contract intră sub incidența articolului 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001 și al articolului 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012.

58. Această observație ne conduce la cel de al treilea aspect. Pe plan concret nu există nicio îndoială că scopul și chiar rațiunea acțiunilor în discuție este de a exercita drepturi materiale împotriva TAE ca urmare a executării necorespunzătoare a transportului aerian în condițiile prevăzute într-un contract. Nu s-a contestat că Air Nostrum, în calitate de TAE necontractual, a fost de acord să transporte pasagerii reclamați de la punctul A la punctul B în executarea contractului încheiat între pasager și TAC.

13 A se vedea de asemenea Concluziile noastre prezentate în cauza MMA IARD (C-340/16, EU:C:2017:396, în special punctele 36 și 37).

14 Dorim să subliniem cu claritate că ceea ce se sugerează aici este că natura unei pretenții nu se schimbă brusc, dintr-una contractuală într-una extracontractuală sau de altă natură, ca urmare a faptului că este formulată de un subiect care nu este parte la un contract. O problemă distinctă, care nu este deloc abordată în prezentele cauze, este aceea dacă o astfel de succesiune juridică va include sau nu va include și transferul (menținerea) unei norme de competență specială prevăzute doar pentru partea mai slabă (cum este consumatorul).

15 În ceea ce privește normele de competență de care dispun cesionarii de creanțe în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, a se vedea Concluziile avocatului general Sharpston prezentate în cauza Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, punctul 60).

16 Hotărârea din 5 februarie 2004, Frahuil (C-265/02, EU:C:2004:77, punctul 25); a se vedea de asemenea Hotărârea din 14 martie 2013, Česká spořitelna (C-419/11, EU:C:2013:165, punctele 46 și 47).

17 Hotărârea din 18 iulie 2013, ÖFAB (C-147/12, EU:C:2013:490, punctul 32 și jurisprudența citată).

59. Pasagerii formulează acțiunile împotriva TAE deoarece acesta a acționat în mod voluntar în numele TAC, în sensul articolului 3 alineatul (5) a doua teză din Regulamentul nr. 261/2004. În lipsa unui astfel de acord, pasagerul nu ar fi fost pur și simplu admis la bord de un TAE necontractual. Temeiul legal al drepturilor respective, și anume Regulamentul nr. 261/2004, nu ar fi suficient pentru admiterea acțiunii în lipsa temeiului contractual subiacent existent între pasager și TAC.

60. Astfel, în concluzie, o acțiune în despăgubire îndreptată împotriva unui TAE constituie o „materie contractuală” în raport cu contractul de transport aerian încheiat între pasager și TAC. În fond, se acceptă în general și faptul că diferite forme de „subcontractare” sau de „externalizare” convenite între partea contractantă inițială (comitentul) și agenții săi potențiali nu modifică natura sau întinderea obligațiilor asumate de comitent.

61. În lumina considerentelor expuse mai sus, concluzionăm, așadar, că articolul 5 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 44/2001 și articolul 7 punctul 1 litera (a) din Regulamentul nr. 1215/2012 trebuie interpretate în sensul că noțiunea „materie contractuală” se aplică și unei acțiuni în despăgubire formulate în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004, introdusă împotriva unui operator efectiv de transport aerian care nu era parte la contractul pe care pasagerul în cauză l-a încheiat cu un alt transportator aerian.

## 2. Forul aplicabil acțiunilor formulate împotriva operatorului efectiv de transport aerian

### (a) Hotărârea Rehder

62. În Hotărârea Rehder<sup>18</sup>, Curtea a adoptat o poziție referitoare la competența internațională<sup>19</sup> în ceea ce privește acțiunile întemeiate pe Regulamentul nr. 261/2004 introduse de un pasager care a încheiat un contract de transport cu *un singur* operator de transport aerian, care a constituit de asemenea TAE-ul care a operat zborul *direct* anulat, obiect al litigiului. Curtea a statuat că instanța competentă este cea care are competența teritorială, de la locul de plecare *sau* de la locul de sosire a aeronavei. Alegerea finală între aceste două opțiuni aparține reclamantului.

63. Curtea a concluzionat că fiecare dintre aceste locuri prezenta o legătură suficientă de proximitate cu elementele materiale ale litigiului. Pentru a ajunge la această concluzie, Curtea a luat în considerare serviciile relevante furnizate în acest context, și anume „înregistrarea și îmbarcarea pasagerilor, primirea acestora din urmă la bordul avionului la locul decolării convenit în contractul de transport în cauză, plecarea aparatului la ora prevăzută, transportul pasagerilor și al bagajelor acestora de la locul de plecare la locul de sosire, deservirea pasagerilor în timpul zborului și, în sfârșit, debarcarea acestora”. Potrivit Curții, acest raționament a exclus eventualele locuri de escală ca urmare a lipsei unei „legătur[i] suficient[e] cu serviciile principale care rezultă din contractul respectiv”<sup>20</sup>.

18 Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

19 Pentru motive de exhaustivitate, ar trebui adăugat că există două seturi de norme aplicabile în cadrul Uniunii care permit stabilirea competenței internaționale referitoare la acțiunile formulate de pasageri împotriva operatorilor de transport aerieni: cele prevăzute de Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, 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) (denumită în continuare „Convenția de la Montreal”), și legislația Uniunii de punere în aplicare, și cele cuprinse în Regulamentul nr. 44/2001 și în Regulamentul nr. 1215/2012. În contextul de fapt al prezentelor cauze și având în vedere jurisprudența constantă a Curții, numai cele din urmă norme sunt relevante pentru prezentele cauze. Astfel cum a observat mai recent Curtea, „drepturile întemeiate pe dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004 și, respectiv, pe prevederile Convenției de la Montreal intră sub incidența unor cadre normative diferite, [și, în consecință,] normele de competență internațională prevăzute de această convenție nu sunt aplicabile cererilor formulate numai în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, acestea din urmă trebuind să fie examinate în lumina Regulamentului nr. 44/2001”. Hotărârea din 10 martie 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punctul 46, și jurisprudența citată).

20 Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 40).

64. În cadrul analizei privind relevanța locurilor de plecare și de sosire ale unui zbor direct efectuate în Hotărârea Rehder, Curtea a subliniat că „transporturile aeriene constituie, datorită chiar naturii lor, servicii prestate în mod indivizibil și unitar [...], astfel încât nu se poate identifica în asemenea situații, în funcție de un criteriu economic, o parte distinctă a prestării [principale] și care ar fi efectuată într-un loc precis”<sup>21</sup> (spre deosebire de stabilirea locului de executare în cazul existenței unor locații multiple de livrare a bunurilor)<sup>22</sup>.

65. În plus, Curtea s-a asigurat că concluzia sa era conformă cu obiectivele proximității și previzibilității, precum și cu cel al securității juridice. Curtea a remarcat în acest sens că posibilitatea de alegere, limitată la cele două foruri, permite ambelor părți să identifice cu ușurință instanțele în fața cărora poate fi introdusă acțiunea.

*(b) Este posibilă extinderea soluției din Hotărârea Rehder la călătoriile cu mai multe segmente de zbor?*

66. Prezentele cauze diferă de cauza Rehder în două privințe. În primul rând, zborurile în cauză în litigiile principale reprezintă călătorii cu mai multe segmente de zbor, iar nu călătorii directe. În al doilea rând, pârâțul TAE este diferit de TAC al pasagerilor.

67. Pârâțul TAE (Air Nostrum) nu a operat niciun segment de călătorie cu plecarea din sau cu sosirea în Germania, care era destinația celui de al doilea segment al călătoriei. În același timp, primul segment, operat de pârâțul TAE, constituia o parte a întregii călătorii, al cărei scop era acela de a transporta în final pasagerii din Spania în Germania.

68. Având în vedere aceste elemente de fapt și luând în considerare motivele care au stat la baza concluziei Curții în Hotărârea Rehder, există în esență în cadrul prezentei cauze două modalități de definire a locului de executare a serviciilor furnizate.

69. În primul rând, în ceea ce privește călătoriile cu mai multe segmente de zbor, raționamentul care stă la baza Hotărârii Rehder ar putea fi interpretat în mod „segmentat”: întrucât TAC este responsabil pentru întregul zbor, locul de executare a serviciului în cauză ar fi locul de plecare inițial și locul de sosire final. Același raționament s-ar putea aplica, așadar, fiecărui TAE pentru segmentul de zbor pe care l-a executat. Astfel, în cazul unei călătorii cu două segmente de zbor, locul de executare al TAE necontractual care a efectuat primul segment al călătoriei ar fi locul de plecare și locul unde s-a încheiat respectivul segment de zbor (și anume locul unde pasagerul a schimbat avionul). Aceasta este în esență poziția companiei Air Nostrum, precum și a Comisiei.

70. În al doilea rând, raționamentul care stă la baza Hotărârii Rehder ar putea fi de asemenea extins *in bloc*, astfel încât locul de executare să fie definit în același mod atât în raport cu TAC, cât și în raport cu TAE. În ceea ce privește creanțele în litigiu, s-ar putea interpreta că TAE este responsabil pentru efectuarea întregii călătorii: acesta are obligația de a se asigura că serviciul pe care îl prestează va permite pasagerilor să ajungă la destinația finală, astfel cum s-a convenit în contractul încheiat cu TAC. Aceasta ar însemna că atât locul de plecare al primului segment de zbor, cât și locul de sosire al celui de al doilea (sau a oricărui ultim) segment al călătoriei reprezintă locuri de executare în sensul stabilirii competenței internaționale și că drepturile care rezultă din acest zbor sunt luate în considerare în mod global. Aceasta este în esență poziția reclamantilor din ambele trimiteri preliminare, a guvernelor francez și portughez, precum și a Confederației Elvețiene.

71. Pentru o serie de motive, explicate în secțiunea următoare, trebuie să admitem că suntem de părere că această din urmă poziție este mai convingătoare.

21 Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 42).

22 Hotărârea din 3 mai 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, punctele 40-42).

*(c) Operatorul contractual de transport aerian și operatorul efectiv de transport aerian: reflectarea locului de executare*

72. Există mai presus de toate simpla logică a serviciului furnizat efectiv, contractul de transport aerian: care este motivul pentru care există un contract și ce se așteaptă de la acesta? Un pasager rezervă o călătorie de la punctul A la punctul C. Scopul general pentru care procedează astfel este tocmai acela de a fi transportat de la punctul A la punctul C și mai puțin acela de a vizita punctul B, eventual cu excepția cazului în care solicită expres acest lucru<sup>23</sup>. Reacionând la această cerere, operatorul de transport aerian îi vinde pasagerului un bilet, cu un număr de rezervare, care acoperă toate segmentele zborului său. Atunci când pasagerul sosește la aeroportul (primei) plecări, bagajul său este înregistrat până la locul de destinație finală. În mod normal, acesta ar primi ambele cărți de îmbarcare la aeroportul de plecare.

73. Elementele esențiale ale unui astfel de serviciu se reflectă, așadar, în locul de executare al acestuia în cazul în care serviciile au fost prestate în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua teză și, respectiv, în sensul articolului 7 punctul 1 litera (b) a doua teză. Atât locul de plecare inițial, cât și cel al sosirii finale reprezintă cu siguranță locuri de executare a acestui serviciu.

74. Argumentul principal împotriva abordării „segmentate” a competenței, în care fiecare TAE ar avea propriul loc de executare bazat pe locul de plecare și pe cel de sosire al segmentului de zbor pe care l-a efectuat, este simplu: serviciul global, care este definit de cererea pasagerului și de contractul de transport încheiat aferent, trebuie să rămână același, indiferent de tipul și de numărul de „subcontractanți”, și anume TAE cu care TAC alege să își presteze serviciul.

75. S-ar putea adăuga că, în ceea ce privește drepturile și obligațiile materiale prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004, această logică se reflectă în două dintre dispozițiile acestuia: articolul 3 alineatul (5) a doua teză și articolul 13.

76. Articolul 3 alineatul (5) a doua teză din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că, „[î]n cazul în care un [TAE] 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”. Astfel, deși nu se poate decât subscrie la poziția exprimată de Comisie în observațiile sale scrise și orale, și anume că obligațiile prevăzute în regulament îl vizează în principiu pe TAE, articolul 3 alineatul (5) prevede clar că între TAC și TAE subzistă raportul global dintre comitent și agent. În plus, articolul 13, în special a doua teză a acestuia, completează această dispoziție prin reiterarea dreptului la reparații existent între operatorii de transport aerian.

77. Altfel spus, TAC nu poate scăpa de obligațiile contractuale convenite cu pasagerul prin subcontractarea unei părți a serviciului de transport unui alt operator de transport aerian. În acest sens, poziția juridică a TAE derivă din poziția juridică a TAC și de fapt o reflectă pe aceasta și viceversa. Ar fi rezonabil ca soluția adoptată la nivel de fond să se reflecte în mod ideal și la nivelul procedurii și al competenței.

78. Există trei argumente suplimentare care pledează de asemenea în favoarea abordării „în oglindă”, în care locul de executare a serviciului ar fi același atât pentru TAC, cât și pentru TAE.

<sup>23</sup> Această generalizare a fost realizată pe baza situației de fapt, astfel cum a fost prezentată în cauzele comunicate și din care rezultă că locul în care se afla aeroportul de legătură, precum și aspectul dacă puteau exista scale și care erau acestea nu par a fi irelevante. Este recunoscut faptul că un pasager ar putea alege să treacă printr-un anumit aeroport de legătură și să se oprească în acel aeroport (sau mai degrabă în orașul sau în țara unde se află respectivul aeroport) pentru o perioadă semnificativă care ar putea transforma această locație într-o destinație în sine. Un pasager poate, de exemplu, să convină cu operatorul său de transport aerian că, în timpul călătoriei de la Madrid la Bratislava, va petrece două zile la Paris. Dacă aceasta ar fi situația, ceea ce nu este cazul aici, s-ar putea susține că o astfel de escală negociată individual, în care pasagerul părăsește aeroportul și retrage bagajele, este relevantă pentru stabilirea normelor de competență.

79. În primul rând, există și alte elemente referitoare la fondul acțiunilor formulate în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, care ar putea oferi analogii suplimentare în cadrul considerațiilor privind determinarea competenței: în vederea calculării compensației în cazul călătoriilor cu mai multe segmente de zbor în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, zborul este considerat un întreg, fără să existe nicio examinare a posibilelor sale segmente interne. Pe de o parte, existența unui drept la compensație în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 se stabilește pe baza întârzierii efective la locul de *destinație finală*. O întârziere scurtă la aeroportul de legătură, care nu ar permite pasagerului să obțină o despăgubire în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, va conduce totuși la exercitarea unui astfel de drept în cazul în care întârzierea la destinația finală depășește trei ore<sup>24</sup>. Pe de altă parte, în ceea ce privește valoarea compensației, Regulamentul nr. 261/2004 prevede o scară de 250 de euro, 400 de euro și 600 de euro, în funcție de distanța parcursă. Tot în acest context, Curtea a explicat că, în cazul unei călătorii cu mai multe segmente de zbor, distanța relevantă este calculată pe baza distanței dintre locul de plecare al primului zbor și locul de sosire al celui de al doilea (și ultimul) segment de zbor al călătoriei, făcându-se abstracție de locul de legătură<sup>25</sup>.

80. Astfel, în ceea ce privește drepturile materiale exercitate în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, punctele relevante sunt locul primei plecări și cel al destinației finale, eliminându-se efectiv punctele intermediare.

81. În al doilea rând, considerăm că soluția propusă este de asemenea conformă cu obiectivul *predictibilității*, unul dintre pilonii normelor comune în materie de competență. Pasagerii cunosc, desigur, punctele de plecare și de sosire ale călătoriei lor. În schimb, Air Nostrum a susținut în observațiile sale lipsa de predictibilitate a competenței pentru pârât, care este TAE, iar nu TAC. Air Nostrum a afirmat că, atunci când operează un anumit segment al unui zbor cu legătură, TAE nu are informații cu privire la planurile pasagerilor de la bord privind restul călătoriei. TAE nu știe dacă unii dintre pasageri au de efectuat zboruri de legătură și nici destinația acestor zboruri. Astfel, TAE nu poate prevedea cu adevărat toate locurile potențiale din Europa în care pot fi formulate acțiuni împotriva sa.

82. În opinia noastră, argumentele invocate de Air Nostrum nu reușesc să convingă nici la nivel factual, dar mai ales la nivel principial. La nivel factual, trebuie să recunoaștem că am fi surprinși dacă, în lumea comunicării electronice interconectate, în care doi operatori de transport aerieni au decis să își partajeze codurile zborurilor sau să realizeze alte forme de cooperare, aceiași transportatori nu și-ar partaja și informațiile referitoare la diferitele segmente ale unei călătorii și la pasagerii individuali, din moment ce se presupune că operează aceste călătorii împreună.

83. În orice caz, poate mult mai important este argumentul principial: partajarea de coduri sau diverse alianțe încheiate între operatorii de transport aerian sunt rezultatul unor strategii de afaceri și al unor acorduri comerciale încheiate în mod liber de aceste companii aeriene. Este probabil plauzibil să se presupună că asemenea acorduri sunt încheiate pentru a crește vânzările și competitivitatea: un operator de transport aerian care poate pune la dispoziție mai multe destinații este susceptibil să vândă mai multe bilete. Este cât se poate de logic ca riscul pe care îl presupune un astfel de demers să revină în cele din urmă acestei (sau acestor) entități, care obțin în acest mod beneficii comerciale.

24 Hotărârea din 26 februarie 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, punctele 35 și 37).

25 Hotărârea din 7 septembrie 2017, Bossen și alții (C-559/16, EU:C:2017:644, în special punctele 29-33).

84. Din nou, în conformitate cu logica comercială a întregii analize, se poate presupune că acordurile de partajare a codurilor individuale pot (sau, dacă sunt bine concepute, cu siguranță ar trebui) să prevadă modalitatea în care TAE poate rambursa și/sau asista TAC (sau viceversa) în cadrul litigiilor și/sau al compensării cheltuielilor de judecată suportate ca urmare a situațiilor de neîndeplinire a obligațiilor imputabile ambelor părți. În schimb, pasagerii ar avea foarte rar posibilitatea de a acoperi cheltuielile de judecată sau măcar de a facilita litigiile care iau naștere la locul aeroportului de legătură, care nu reprezintă nici punctul de plecare, nici destinația călătoriei lor.

85. În al treilea rând, abordarea privind competența internațională pe care Curtea trebuie să o adopte în prezenta cauză ar trebui să fie realizabilă nu numai în ceea ce privește călătoriile compuse din două segmente de zbor, ci și în ceea ce le privește pe cele compuse din trei sau mai multe segmente. Analiza ipotetică a posibilităților de aplicare a abordării „segmentate” descrise mai sus în cazul unor astfel de călătorii, care ar putea include mai mulți TAE, ilustrează în mod clar unele probleme practice. Aceasta ar însemna, într-adevăr, că, din punctul de vedere al pasagerului, competența ar fi probabil întemeiată pe locul în care călătoria a fost întreruptă efectiv. O asemenea competență, care poate lua naștere în mod aleatoriu<sup>26</sup>, ar avea potențialul de a transforma situația triunghiulară menționată anterior (TAC-TAE-pasager)<sup>27</sup> într-un adevărat triunghi al Bermudelor, cu singura diferență că, spre deosebire de avioanele și de navele care par să dispară în acesta numai în operele cu caracter (științifico-)fantastic, aplicarea normelor de competență internațională definite astfel ar face ca drepturile pasagerilor să dispară efectiv.

86. În lumina celor de mai sus, concluzionăm că, în cazul în care pasagerii sunt transportați pe o rută care constă în două zboruri legate, atât locul de plecare al primului segment de zbor, cât și locul de sosire al celui de al doilea segment de zbor constituie loc de executare în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001 sau al articolului 7 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 1215/2012 atunci când acțiunea este îndreptată împotriva operatorului de transport aerian care a operat primul segment, în cadrul căruia s-a produs întârzierea, și care nu era operatorul contractual de transport aerian al pasagerului.

### ***B. A treia acțiune – Becker***

87. Prin intermediul întrebării formulate în cadrul procedurii referitoare la cea de a treia acțiune – Becker, instanța de trimitere solicită interpretarea articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001. Scopul său este de a stabili care este instanța care are competența internațională de a soluționa o acțiune întemeiată pe Regulamentul nr. 261/2004, pe care pasagerul unui zbor cu legătură a formulat-o împotriva unui operator de transport aerian care nu are sediul pe teritoriul Uniunii.

88. Mai exact, instanța de trimitere urmărește să stabilească locul de executare a serviciului în cauză, având în vedere că respectiva călătorie a început la Berlin și a fost întreruptă la Bruxelles ca urmare a refuzului la îmbarcare opus pasagerului pentru continuarea celui de al doilea segment al zborului, cu destinația Beijing. Spre deosebire de celelalte două acțiuni analizate în secțiunea A a prezentelor concluzii, TAE responsabil de refuzul la îmbarcare a fost TAC.

89. Trebuie subliniat de la bun început că, potrivit articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 44/2001, „[d]acă pârâtul nu este domiciliat pe teritoriul unui stat membru, competența este determinată, în fiecare stat membru, de legislația statului membru în cauză [...]”. Potrivit articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 44/2001, „[î]mpotriva unui astfel de pârât, orice persoană, indiferent de naționalitate, domiciliată pe teritoriul unui stat membru, poate să invoce normele de competență în vigoare în statul în cauză [...] în aceeași manieră ca și cetățenii statului în cauză”.

<sup>26</sup> În consecință, ne apropiem destul de mult de criteriul de competență analizat anterior, și anume competența în materie delictuală, cu accentul pe locul unde s-a produs fapta prejudiciabilă – a se vedea, mai sus, punctul 50 din prezentele concluzii.

<sup>27</sup> A se vedea, mai sus, punctul 47 din prezentele concluzii.

90. În pofida faptului că Comisia a sugerat, în propunerea care a condus la adoptarea Regulamentului nr. 1215/2012, extinderea domeniului de aplicare al normelor comune de competență internațională la pârâții din țările terțe<sup>28</sup>, dispoziția citată a rămas în temeiul Regulamentului nr. 1215/2012 în esență aceeași, sub forma articolului 6 din aceasta.

91. Astfel, există o declarație clară și recentă făcută de legiuitorul Uniunii referitoare la aplicabilitatea normelor comune de competență pârâților din țările terțe: competența internațională în ceea ce privește acțiunile îndreptate împotriva pârâților din țările terțe rămâne reglementată de legislațiile naționale ale statelor membre.

92. Astfel cum a subliniat în mod întemeiat Comisia, această regulă comportă unele excepții<sup>29</sup>. Niciuna dintre acestea nu pare să se aplice însă în prezenta cauză. În plus, după cum observă totodată în mod întemeiat Comisia, decizia de trimitere nu indică faptul că legislația procedurală națională face în orice mod referire la Regulamentul nr. 44/2001, ceea ce ar putea declanșa o discuție referitoare la aplicabilitatea liniei de jurisprudență rezultate din Hotărârea Dzodzi<sup>30</sup>.

93. Pentru aceste motive, considerăm că Regulamentul nr. 44/2001 nu se aplică pârâtului din procedura principală. Prin urmare, competența internațională (sau lipsa acesteia) trebuie să fie stabilită în conformitate cu normele naționale.

94. Acestea fiind spuse, nu poate fi ignorat faptul că acțiunea în discuție se întemeiază pe Regulamentul nr. 261/2004, care se aplică și operatorilor de transport aerian din afara Uniunii, în măsura în care, astfel cum prevede articolul 3 alineatul (1) litera (a) din acesta, acțiunea este introdusă de un pasager care a plecat „de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul”.

95. În plus, trebuie reamintit că acest regulament are ca obiectiv sporirea protecției pasagerilor în calitate de consumatori. Aceasta înseamnă că normele naționale în materie de competență trebuie să fie accesibile în mod rezonabil pentru a permite exercitarea efectivă a acestei protecții. Potrivit cerinței efectivității, statele membre sunt împiedicate să facă imposibilă în practică sau excesiv de dificilă exercitarea drepturilor conferite de dreptul Uniunii<sup>31</sup>.

96. Din articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 rezultă că acest regulament conferă unui pasager precum reclamantul din procedura principală drepturi care pot fi invocate împotriva unui pârât precum cel din procedura principală. Considerăm că normele naționale de competență internațională nu pot compromite eficacitatea acestor norme materiale.

97. Totuși, în cadrul unor astfel de parametri care decurg din dispozițiile normelor de drept material al Uniunii, revine instanței de trimitere sarcina să verifice dacă normele naționale aplicabile îndeplinesc această cerință și, dacă este necesar, să le aplice într-un mod care să asigure exercitarea efectivă a drepturilor prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004.

28 Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială, COM(2010) 748 final, punctul 3.1.2 prima teză și punctul 23.

29 Și anume competența exclusivă în temeiul articolului 22, care nu se aplică acțiunii în discuție, și competența agreată în temeiul articolului 23, care impune ca una sau mai multe dintre părțile la contractul privind alegerea competenței să fie domiciliată într-un stat membru.

30 Hotărârea din 18 octombrie 1990, Dzodzi (C-297/88 și C-197/89, EU:C:1990:360, punctul 36 și următoarele), și Hotărârea din 18 octombrie 2012, Nolan (C-583/10, EU:C:2012:638, punctul 45 și următoarele, precum și jurisprudența citată).

31 Pentru o declarație recentă în acest sens, a se vedea de exemplu Hotărârea din 15 decembrie 2016, Nemec (C-256/15, EU:C:2016:954, punctul 49 și jurisprudența citată). A se vedea de asemenea Hotărârea din 9 noiembrie 2016, Enefi (C-212/15, EU:C:2016:841, punctul 30 și jurisprudența citată).



98. În lumina celor de mai sus, concluzionăm că, în ceea ce privește cea de a treia acțiune – Becker, articolul 4 din Regulamentul nr. 44/2001 trebuie interpretat în sensul că normele de competență prevăzute în acest regulament nu se aplică unui pârât domiciliat în afara teritoriului Uniunii, precum pârâtul din procedura principală. Prin urmare, competența internațională a instanței sesizate trebuie determinată în temeiul normelor aplicabile în circumscripția instanței sesizate. Astfel de norme naționale referitoare la competența internațională nu pot face însă imposibilă în practică sau excesiv de dificilă exercitarea de un pasager a unui drept în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

## VI. Concluzie

99. În lumina celor de mai sus, în cauza C-274/16, flightright GmbH/Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, propunem Curții să răspundă la întrebarea adresată de Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf, Germania) după cum urmează:

„Articolul 7 punctul 1 litera (b) a doua teză 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 interpretat în sensul că, în cazul în care pasagerii sunt transportați pe o rută care constă în două zboruri legate, atât locul de plecare al primului segment de zbor, cât și locul de sosire al celui de al doilea segment de zbor constituie loc de executare în temeiul acestei dispoziții atunci când acțiunea este îndreptată împotriva operatorului de transport aerian care a operat primul segment, în cadrul căruia s-a produs întârzierea, și care nu era operatorul contractual de transport aerian al pasagerului.”

100. În cauza C-448/16, Mohamed Barkan și alții/Air Nostrum L.A.M. SA, propunem Curții să răspundă la întrebările adresate de Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) după cum urmează:

„1) Articolul 5 punctul 1 litera (a) 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 noțiunea «materie contractuală» include și o acțiune în despăgubire formulată în temeiul articolului 7 din 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, introdusă împotriva unui operator de transport aerian care nu este parte la contractul pe care pasagerul în cauză l-a încheiat cu un alt transportator aerian.

2) Articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua teză din Regulamentul nr. 44/2001 trebuie interpretat în sensul că, în cazul în care pasagerii sunt transportați pe o rută care constă în două zboruri legate, atât locul de plecare al primului segment de zbor, cât și locul de sosire al celui de al doilea segment de zbor constituie loc de executare în temeiul acestei dispoziții atunci când acțiunea este îndreptată împotriva operatorului de transport aerian care a operat primul zbor, în cadrul căruia s-a produs întârzierea, și care nu era operatorul contractual de transport aerian al pasagerului.”

101. În cauza C-447/16, Roland Becker/Hainan Airlines Co. Ltd, propunem Curții să răspundă la întrebarea adresată de Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) după cum urmează:

„Articolul 4 din Regulamentul nr. 44/2001 trebuie interpretat în sensul că normele de competență prevăzute în acest regulament nu se aplică unui pârât domiciliat în afara teritoriului Uniunii, precum pârâtul din acțiunea principală. Prin urmare, competența internațională a instanței sesizate trebuie determinată în temeiul normelor aplicabile în circumscripția instanței sesizate. Astfel de norme naționale referitoare la competența internațională nu pot face însă imposibilă în practică sau excesiv de dificilă exercitarea de un pasager a unui drept în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.”