

Cauza C-386/21

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

24 iunie 2021

Instanța de trimitere:

Cour d'appel de Mons (Belgia)

Data deciziei de trimitere:

10 mai 2021

Reclamantă:

Ryanair DAC, fostă Ryanair Ltd

Pârâtă:

Happy Flights Srl

ÎN CAUZA:

Societatea de drept irlandez Ryanair DAC, cu sediul social în Irlanda, la Dublin, Airside Business Park, Swords 0, Dublin Airport [*omissis*] [Identificarea Ryanair DAC]

apelantă în apelul principal, intimată în apelul incident,

[*omissis*] [Identificarea avocaților Ryanair DAC] [*omissis*] **ÎMPOTRIVA:**

SPRL (devenită SRL) HAPPY FLIGHTS [*omissis*], cu sediul social la 9920 LOVENDEGEM, [Belgia,] Bredestraat Kouter, 69,

intimată în apelul principal, apelantă în apelul incident,

[omissis] [Identificarea avocaților SRL Happy Flights] [omissis] [Considerații privind procedura]. [omissis]

I. Situația de fapt și istoricul procedurii

1. Litigiul opune SRL HAPPY FLIGHTS, denumită în continuare HF, societate de drept belgian specializată în recuperarea creanțelor căreia mai mulți pasageri aerieni i-au cedat drepturile lor, companiei aeriene RYANAIR DAC, denumită în continuare RY, societate de drept irlandez de la care HF solicită compensații datorate pasagerilor 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 (denumit în continuare „Regulamentul nr. 261/2004”).
2. Prezenta cauză are ca obiect anularea zborului FR6351 care trebuia să aibă loc între Sofia (SOF) și Charleroi (CRL) la 17 septembrie 2017, pasagerii în cauză fiind următorii: [omissis]. [Identificarea pasagerilor în cauză]
3. HF a pus în întârziere RY pentru plata sumei de 7 229,75 EUR, cu titlu de compensații și de rambursare a costului biletelor, prin e-mailul din 18 septembrie 2017; RY a confirmat primirea, însă a refuzat să efectueze plata către HF.
4. Prin înscrisul din 2 ianuarie 2018, HF a chemat RY în fața Tribunal de l’entreprise [Tribunalul Comercial] din Hainaut (Secția Charleroi) pentru plata sumei de 7 229,75 EUR, majorată cu dobânzi moratorii și judiciare, începând de la 18 septembrie 2017 până la plata integrală.
5. Prin concluziile sale, RY a contestat competența instanțelor belgiene și a formulat o cerere reconvențională privind plata de daune-interese în cuantum de 5 000 EUR pentru abuz de procedură.
6. [omissis] [Aprecieri referitoare la procedură]
7. Hotărârea pronunțată în contradictoriu la 21 iunie 2019 declară cererea formulată de HF admisibilă și întemeiată, obligă RY la plata către HF a sumei de 7 229,75 EUR, majorată cu dobânzi moratorii și judiciare, începând cu 18 septembrie 2017 până la plata integrală, primește cererea reconvențională, declarând-o neîntemeiată și respingând-o și obligă RY la plata cheltuielilor de judecată; [omissis] [decizii referitoare la cheltuielile de judecată] declară hotărârea executorie cu titlu provizoriu, în pofida exercitării unei căi de atac.
8. RY a declarat apel prin cererea din 26 iulie 2019.

9. HF a formulat un apel incident cu privire la cheltuielile de judecată a cărui admisibilitate este contestată de RY.

II. Admisibilitatea apelului principal

10. [omissis] [Dezbatere referitoare la admisibilitatea apelului principal formulat de RY. Instanța de trimitere declară apelul admisibil]

III. Motivele invocate

21. Primul motiv invocat de RY este inadmisibilitatea cererii inițiale prezentate de HF ca urmare a lipsei calității procesuale active sau a interesului de a exercita acțiunea în recuperarea compensațiilor datorate în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 pentru motivul că HF, care nu este nici consumator, nici pasager, nu este titularul unui drept de creanță, având în vedere inexistența unui contract de cesiune de creanță valabil potrivit dreptului irlandez; al doilea și al treilea motiv privesc necompetența instanțelor belgiene de a soluționa litigiul; al patrulea și al cincilea motiv se referă la aplicarea condițiilor sale generale care impun depunerea prealabilă a unei reclamații de către pasager și interzic cesiunea de creanță.
22. Totuși, înainte de a examina admisibilitatea și temeinicia unei cereri, este necesar ca instanța să își verifice mai întâi competența de a o soluționa; prin urmare, ea trebuie să verifice, în primul rând, competența sa internațională.

IV. Competența instanțelor belgiene

A. Cu privire la clauza atributivă de competență

23. RY invocă clauza de alegere a forului stabilită la punctul 2.4 din condițiile sale generale de transport, potrivit căreia: *Sub rezerva dispozițiilor contrare prevăzute de convenție sau de legea aplicabilă, contractul de transport pe care l-ați încheiat cu noi, precum și prezentele condiții generale și regulamentele sunt reglementate de dreptul irlandez și soluționarea oricărui litigiu care decurge din acest contract sau are legătură cu acesta este de competența instanțelor irlandeze.*
24. Întrucât este vorba despre un litigiu între o societate de drept belgian și o societate de drept irlandez, cadrul juridic aplicabil constă în 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 (denumit în continuare „Regulamentul nr. 1215/2012”).

25. Curtea de Justiție a Uniunii Europene a fost chemată să se pronunțe recent asupra unei întrebări preliminare referitoare la interpretarea articolului 25 alineatul (1) din acest regulament într-o cauză care are ca obiect aplicarea unei clauze de alegere a forului prevăzute într-un contract de transport în raport cu o societate de recuperare de creanțe căreia pasagerul i-a cedat dreptul său de a face reclamație întemeiat pe Regulamentul nr. 261/2004 (Hotărârea din 18 noiembrie 2020, DELAYFIX, C-519/19).
26. În litigiul respectiv, un pasager a cedat către DELAYFIX, o societate poloneză de recuperare de creanțe, dreptul de a revendica o compensație în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 pentru anularea unui zbor între Milano și Varșovia efectuat de RY; contractul de transport dintre pasager și RY prevedea o clauză de alegere a forului în favoarea instanțelor irlandeze.
27. În cadrul acțiunii pe fond introduse de DELAYFIX în fața unui tribunal din Varșovia, RY a opus societății de recuperare clauza sa de alegere a forului. Tribunalul din Varșovia a respins excepția de necompetență invocată de RY. RY a declarat apel împotriva acestei hotărâri la Tribunalul Regional din Varșovia, care a decis să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:
- „Articolul 2 litera (b), articolul 3 alineatele (1) și (2) și articolul 6 alineatul (1) din Directiva 93/13[...] și articolul 25 din Regulamentul [nr. 1215/2012] trebuie interpretate, în contextul examinării validității unei convenții atributive de competență, în sensul că lipsa unei negocieri individuale a clauzelor contractuale și caracterul abuziv al clauzelor contractuale rezultate dintr-o convenție atributivă de competență pot fi invocate și de cesionarul final al unei creanțe cesionate de un consumator, care nu are însă el însuși calitatea de consumator? “
28. În această hotărâre, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a decis, înainte de a răspunde la întrebarea preliminară care îi era adresată, să stabilească în ce condiții o clauză atributivă de competență putea fi obligatorie pentru societatea de recuperare de creanțe căreia pasagerul i- a cedat creanța sa.
29. Curtea consideră că o clauză atributivă de competență inserată într-un contract nu poate să își producă efectele decât în raporturile dintre părțile care și-au dat acordul la încheierea acestui contract (punctul 42), că cesionarul (societatea de recuperare) nu este parte la contractul de transport în care figurează clauza respectivă, ci este terț față de contractul în cauză (punctul 43); ea deduce de aici că o clauză atributivă de competență nu poate, în principiu, să fie opusă de o companie aeriană unei societăți de recuperare căreia pasagerul i- a cedat creanța sa (punctul 46) cu excepția cazului în care, în conformitate cu dreptul național aplicabil fondului, terțul ar fi succedat contractantului inițial în toate drepturile și obligațiile sale (punctul 47); în caz contrar, societatea de recuperare nu este obligată să respecte clauza de alegere a forului.

30. Potrivit dispozitivului hotărârii menționate, articolul 25 din Regulamentul nr. 1215/2012 trebuie interpretat în sensul că, pentru a contesta competența unei instanțe de a judeca o acțiune în despăgubire formulată în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 și îndreptată împotriva unei companii aeriene, ***o clauză atributivă de competență inserată într- un contract de transport încheiat între un pasager și această companie aeriană nu poate fi opusă de aceasta din urmă unei societăți de recuperare căreia pasagerul i- a cedat creanța sa, cu excepția cazului în care, potrivit legislației statului ale cărui instanțe sunt desemnate în această clauză, această societate de recuperare a succedat contractantului inițial în toate drepturile și obligațiile sale, aspect a cărui verificare revine instanței de trimitere.***
31. În speță, instanța intenționează să se conformeze concluziilor hotărârii respective, astfel încât, pentru a-și stabili competența internațională, ea trebuie să verifice dacă, potrivit dreptului irlandez - instanțele irlandeze fiind desemnate în clauza în litigiu - HF a succedat pasagerilor în toate drepturile și obligațiile lor.
32. Totuși, competența trebuie apreciată independent de fondul cauzei, cu ajutorul a ceea ce se menționează în citație (a se vedea M. DESCAMPS, *Compétence internationale et loi applicable en matière d'obligations contractuelles et non contractuelles*, in X. Obligations, *Traité théorique et pratique*, VII, 1.1.11 și Hotărârea CJUE EFFER 4/3/1982), în urma unei examinări *prima facie*, independent de fondului cauzei.
33. În cuprinsul citației, HF arată că este specializată în încasarea compensațiilor datorate în temeiul Regulamentului 261/2004 și că pasagerii „și-au cedat dreptul la introducerea cererii în temeiul regulamentului privind pasagerii reclamantei în conformitate cu articolul 1689 și următoarele din Codul civil”; în concluzie, aceasta se limitează să susțină că cesiunea de creanță de care se prevalează este reglementată exclusiv de dreptul belgian, lege aleasă de părți în cadrul contractului de cesiune de creanță încheiat între pasageri și HF.
34. Prin urmare, ea nu demonstrează în niciun moment validitatea și opozabilitatea cesiunii de creanță din perspectiva dreptului irlandez și așadar întinderea sa în dreptul irlandez, astfel încât nu demonstrează că a succedat pasagerilor în toate drepturile și obligațiile lor potrivit legislației irlandeze.
35. Potrivit RY, dreptul irlandez nu permite cesiunea unui drept de a face reclamație („*assignment of bare legal right*”) către o entitate care nu are nicio altă legătură cu reclamația făcută, decât cea creată prin această cesiune a dreptului de a face reclamație, ceea ce este contrar ordinii publice irlandeze, astfel încât cesiunea de creanță către HF nu este validă.
36. Ea dovedește aceasta prin prezentarea opiniei domnului John O'Donnell, judecător la Supreme Court din Irlanda și a hotărârii recente din 31 iulie

2018 pronunțate de Supreme Court din Irlanda SPV Osus Ltd / HSBC Institutional Trust Services (Ireland) Ltd, precum și a unui articol din doctrina juridică irlandeză referitor la hotărârea respectivă (înscrisurile 25 și 26 din dosarul său).

37. Rezultă de aici că de fapt clauza atributivă de competență nu este opozabilă în raport cu HF, care are calitatea de terț față de contractul de transport, care nu a consimțit la această clauză și nu se poate prevala de o cesiune de creanță completă din perspectiva dreptului irlandez.
38. În consecință, este inutil să se examineze validitatea și, dacă este cazul, caracterul abuziv al clauzei atributive de competență, care nu este obligatorie pentru HF.

B. Cu privire la aplicarea Regulamentului nr. 1215/2012

39. Ca urmare a neaplicării clauzei atributive de competență, trebuie să se determine care este instanța competentă la nivel internațional pentru soluționarea unei acțiuni în despăgubire introdusă în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 de o societate de recuperare de drept belgian împotriva unei companii aeriene irlandeze, în conformitate cu Regulamentul nr. 1215/2012.
40. Potrivit articolului 4 din acest regulament, sunt competente, în principiu, instanțele statului membru pe teritoriul căruia are domiciliul pârâtul, în speță instanțele irlandeze, cu excepția existenței unei competențe speciale.
41. Trebuie subliniat că HF, care are calitatea de terț față de contract, nu este nici pasager, nici consumator, nici asociație de consumatori, ci o întreprindere în sensul articolului I.1 punctul 1^o din Code de droit économique (Codul de drept economic), astfel încât, în principiu, ea nu se poate prevala de dispozițiile imperative în materie de competență internațională destinate să protejeze consumatorii și să le permită inițierea unei proceduri judiciare în statul în care se află domiciliul lor în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (UE) nr. 1215/2012, care, în plus, nu se aplică în cazul contractelor de transport altele decât cele care, pentru un preț forfetar, oferă o combinație între călătorie și cazare.
42. În cazul acestui articol, *ratio legis* este în special aceea de a evita ca un consumator, confruntat cu costul și cu dificultățile desfășurării unei proceduri într-un alt stat decât al său, să fie privat de accesul la justiție, risc care nu există din moment ce procedura este inițiată de o întreprindere, în cadrul activității sale economice la nivel internațional.
43. HF invocă însă Hotărârea REHDER pronunțată de Curtea de Justiție a Uniunii Europene la 9 iulie 2009 (C-204/08), potrivit căreia articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 (înlocuit în prezent de articolul 7.1 din

Regulamentul (UE) nr. 1215/2012) trebuie interpretat în sensul că, în cazul unui transport aerian de persoane dintr-un stat membru cu destinația într-un alt stat membru, efectuat în temeiul unui contract încheiat cu o singură companie aeriană, care este operatorul de transport efectiv, instanța competentă să judece o cerere de compensații întemeiată pe acest contract de transport și pe Regulamentul (CE) nr. 261/2004 este, la alegerea reclamantului, instanța în circumscripția căreia se găsește locul de plecare sau locul de sosire a avionului, astfel cum aceste locuri sunt convenite în contractul respectiv.

- (44) Astfel, Curtea a considerat că, în caz de pluralitate de locuri de prestare a serviciilor în state membre diferite, trebuie să se identifice locul care asigură legătura cea mai strânsă între contractul în cauză și instanța competentă, în special acela în care, în temeiul contractului, trebuie să se efectueze prestarea de servicii principală (punctul 38); ea a decis că singurele locuri care prezintă o legătură directă cu serviciile prestate în executarea obligațiilor legate de obiectul unui contract de transport aerian sunt locurile de plecare și de sosire a avionului (punctul 41), întrucât fiecare dintre aceste locuri prezintă o legătură suficientă de proximitate cu elementele materiale ale litigiului și, prin urmare, asigură o legătură strânsă, urmărită prin intermediul normelor de competență specială între contract și instanța competentă (punctul 44), iar această posibilitate de alegere respectă totodată cerința de previzibilitate și este conformă obiectivului de securitate juridică, amintind că reclamantul poate în continuare de asemenea să sesizeze instanța de la domiciliul pârâtului (punctul 45).
45. HF deduce de aici că, în speță, instanțele belgiene sunt competente la nivel internațional, deoarece locul de plecare sau de sosire a zborului în litigiu este aeroportul din Charleroi (Hainaut - Belgia).
46. Totuși, în cazul Hotărârii REHDER, acțiunea a fost introdusă chiar de pasagerul avionului, cocontractant direct, care este obligat să respecte contractul de transport aerian, iar nu de un terț cesionar, care nu este parte la contract.
47. RY arată că, dacă cesionarul are calitatea de terț față de contractul încheiat între pasager și compania aeriană, acesta nu este obligat să respecte contractul de transport încheiat între pasager și compania aeriană și, în consecință, nu poate fi obligat să respecte clauzele pe care acesta le conține, indiferent dacă este vorba despre clauza de alegere a forului sau despre locul de plecare sau de sosire convenit între pasager și compania aeriană în contractul de transport.
48. Prin urmare, RY susține că, întrucât cesionarul este străin de locul de executare a contractului de transport încheiat între compania aeriană și pasager, acesta nu se poate prevala de locul de executare a contractului încheiat între pasager și compania aeriană pentru a introduce acolo acțiunea

- sa împotriva companiei aeriene, ci trebuie să acționeze în justiție compania aeriană în fața instanțelor din statul în care este domiciliat pârâtul, în conformitate cu norma generală prevăzută la articolul 4 din Regulamentul nr. 1215/2012, și anume, în speță, instanțele irlandeze.
49. RY arată că Hotărârea pronunțată de Curtea de Justiție a Uniunii Europene la 7 martie 2018 în special în cauza AIR NOSTRUM (cauzele conexe C-274/16, C-447/16 și C-448/16) nu repune nicidecum în discuție ceea ce precedă, întrucât în această hotărâre Curtea nu analizează în niciun moment posibilitatea unui cesionar terț față de contractul de transport de a introduce o acțiune împotriva unei companii aeriene în funcție de locul de executare a contractului de transport.
50. În hotărârea respectivă, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a fost chemată să se pronunțe cu privire la problema locului de executare a obligațiilor contractuale din contractul de transport aerian în cazul zborurilor cu legătură operate de companii aeriene diferite (locul de sosire a celui de al doilea zbor); Curtea a trebuit totodată să răspundă la întrebarea dacă noțiunea „materie contractuală”, în sensul articolului 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012, acoperă acțiunea în despăgubire a pasagerilor aerieni îndreptată, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 împotriva unui operator efectiv de transport aerian care nu este cocontractantul pasagerului în cauză.
51. Curtea a răspuns afirmativ la această întrebare, întemeindu-se în special pe articolul 3 alineatul (5) a doua teză din Regulamentul nr. 261/2004, care precizează că, în cazul în care un operator de transport aerian care nu are un contract cu pasagerul își execută obligațiile în conformitate cu regulamentul menționat, atunci se consideră că acesta acționează astfel în numele persoanei care are un contract cu pasagerul respectiv, obligațiile operatorului de transport terț decurgând din contractul de transport aerian astfel încât, în împrejurările cauzei, cererea de compensații 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 și, respectiv, IBERIA.
52. În speță, situația este diferită, întrucât cererea de compensație este formulată împotriva operatorului de transport aerian cocontractant al pasagerilor, dar de către o societate de recuperare, care are calitatea de terț în raport cu contractul de transport aerian și care se prevalează de calitatea sa de cesionar de creanță, fără a demonstra însă faptul că a succedat pasagerilor cedenți în toate drepturile și obligațiile lor.
53. Prin urmare, se ridică problema aplicării și a interpretării articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1215/2012.

54. Este necesar așadar să se adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene întrebările preliminare formulate în dispozitivul prezentei hotărâri.

PENTRU ACESTE MOTIVE

Prezenta instanță,

[Omissis]omissis] [Considerații referitoare la procedură] [omissis] adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări preliminare:

- 1) *Articolul 7 punctul 1 litera (a) 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 noțiunea de „materie contractuală”, în sensul acestei dispoziții, acoperă acțiunea în despăgubire introdusă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 de o societate de recuperare, care are calitatea de terț în raport cu contractul de transport aerian și care se prevalează de calitatea sa de cesionar al creanței pasagerului, deși societatea respectivă nu demonstrează faptul că a succedat contractantului inițial în toate drepturile și obligațiile sale?*
- 2) *În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, articolul 7 punctul 1 literele (a) și (b) 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 locul de executare a obligației pe care se întemeiază cererea este cel de executare a contractului de transport aerian, fie locul de plecare, fie locul de sosire a zborului sau, dacă este cazul, un alt loc?*

[omissis] [Suspendarea judecării cauzei]

[omissis] [Formula procedurală finală, semnături și data]]