CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL JULIANE KOKOTT prezentate la 3 martie 2011 [1]

I — Introducere

1. Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare introdusă de Tribunale di Vicenza (Tribunalul din Vicenza) din 15 februarie 2010 privește interpretarea noțiunii de loc de executare în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 din 22 decembrie 2000 al Consiliului privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială [2].

2. În temeiul acestei dispoziții, locul de executare justifică o competență jurisdicțională alternativă care se adaugă competenței jurisdicționale generale determinate de domiciliul pârâtului [3]. În cazul contractelor de vânzare de mărfuri, în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001, locul de executare este în principiu [4] locul de livrare a mărfurilor.

3. În speță, este vorba despre chestiunea de a clarifica în mod concret unde este situat acest loc, în cazul în care mărfurile sunt predate „la sediul" [vânzătoarei italiene] unui transportator și acesta le transportă către cumpărător.

4. Curtea a examinat recent, în Hotărârea din 25 februarie 2010 [5], problematica determinării locului de livrare în cazul vânzărilor la distanță și, în lipsa altor convenții contrare dintre părți, Curtea a considerat că este vorba despre locul predării materiale a mărfurilor către cumpărător la „destinația finală a operațiunii de vânzare" [6].

5. În speță, trebuie, în esență, să se clarifice, în urma pronunțării Hotărârii Car Trim, citată anterior, ce relevanță poate să aibă o clauză contractuală, precum cea menționată la punctul 3 de mai sus pentru determinarea locului de livrare.

1 — Limba originală: germana.

2 — JO L 12, p. 1, Ediție specială, 19/vol. 3, p. 74. Acest regulament este în prezent în vigoare în versiunea sa modificată prin Regulamentul (CE) nr. 416/2010 al Comisiei din 12 mai 2010.

3 — Articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul nr. 44/2001.

4 — „[Î]n absența vreunei convenții contrare" [articolul 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001].

5 — Car Trim (C-381/08, Rep., p. I-1255).

6 — Conform punctului 2 din dispozitivul Hotărârii Car Trim.

II — Cadrul juridic

6. Articolul 5 din Regulamentul nr. 44/2001 prevede:

„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;

[…]”

III — Clauzele comerciale internaționale (International Commercial Terms sau, ca acronim, Incoterms [7])

7. Prin Incoterms, Camera Internațională de Comerț (International Chamber of Commerce, ICC) a creat pentru prima oară în anul 1936 un sistem de clauze contractuale standard, care ulterior au fost revizuite constant [8]. Scopul acestuia este de a fixa reguli internaționale, cu toate că ele nu sunt obligatorii din punct de vedere juridic, pentru interpretarea clauzelor contractuale utilizate frecvent în contractele de comerț exterior. Prin aceasta se intenționează evitarea, pe cât posibil, a incertitudinilor care ar putea rezulta din interpretarea diferită a unor asemenea clauze [9]. Începând de la 1 ianuarie 2011, este în vigoare o nouă versiune, revizuită în totalitate (Incoterms 2010) [10].

8. Incoterms se raportează la clauzele standardizate. Acestora li se atribuie, pe de o parte, o semnificație precisă și, pe de altă parte, o abreviere clară, constituită din trei litere. Sub formă de catalog, clauzele reglementează

7 — „Incoterms” este o marcă a Camerei Internaționale de Comerț.

8 — Versiuni noi, completări și clauze adiționale au fost publicate în 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 și 2000 pentru a se ține pasul cu dezvoltarea comerțului internațional. A se vedea în acest sens Jolivet, E., *Les Incoterms, Etude d'une norme du commerce international*, Litec, Paris, 2003, punctul 136 și următoarele, p. 475 și următoarele, unde se poate găsi o enumerare cronologică a [termenilor] Incoterms în limba franceză (până în anul 2000).

9 — *Incoterms 2000, Die offiziellen Regeln der ICC zur Auslegung von Handelsklauseln*, ICC Deutschland-Vertriebsdienst, Köln, 1999, p. 2.

10 — Zwilling-Pinna, C., *Update wichtiger Handelsklauseln: Neufassung der Incoterms ab 2011*, Betriebs-Berater 2010, p. 2980 și următoarele.

obligațiile importante ale vânzătorului [11] și ale cumpărătorului [12] în ceea ce privește livrarea mărfii, precum modalitățile de livrare, momentul transferului riscurilor și partea contractuală care va suporta costurile legate de transport sau de asigurare. Diferitele clauze și catalogul obligațiilor aferente lor țin seama de diferitele interese ipotetice pe care le pot avea partenerii contractuali. Ele pot să dezavantajeze în unele cazuri cumpărătorul, iar în alte cazuri, vânzătorul. Din punct de vedere terminologic, Incoterms 2000 se orientează după Convenția Națiunilor Unite asupra contractelor de vânzare internațională a mărfurilor din 11 aprilie 1980 [13].

9. Clauza „EXW" (franco uzină, Ex Works) din Incoterms 2000, așa-numita clauză de ridicare [a mărfurilor de către cumpărător], prevede la punctul A4 în ceea ce privește livrarea:

„Vânzătorul trebuie să pună marfa la dispoziția cumpărătorului la locul de livrare desemnat, la momentul convenit sau în termenul convenit sau, în lipsa unei convenții cu privire la momentul livrării, la momentul uzual pentru livrarea unor astfel de mărfuri, și anume fără obligația de încărcare pe mijlocul de transport care ridică marfa […]"

10. Punctul B4 prevede:

„Cumpărătorul trebuie să preia mărfurile dacă au fost livrate conform A4 […]."

IV — Situația de fapt și întrebarea preliminară

11. În acțiunea principală, mărfurile au fost predate „franco sediu [al vânzătorului italian] [14]" unui transportator și au fost transportate în Franța la cumpărător, care are sediul acolo. Somată în instanță în Italia pentru a plăti, cumpărătoarea a ridicat excepția lipsei competenței instanțelor italiene și a subliniat că sediul său se află în Franța. Vânzătoarea consideră că competența instanței italiene rezultă din clauza contractuală menționată anterior.

12. Instanța de trimitere a apreciat că ar putea fi considerat loc de executare determinant pentru a stabili competența jurisdicțională, în sensul articolului 5 din Regulamentul nr. 44/2001, locul destinației finale a mărfurilor, în Franța, sau locul în care mărfurile au fost predate transportatorului, în Italia.

11 — În cadrul Incoterms 2000 marcate cu litera „A" în catalogul obligațiilor și numerotate în ordine crescătoare. Astfel, regula cu privire la livrare se găsește, de exemplu, la punctul A4.

12 — Marcate cu „B".

13 — *Incoterms 2000, Die offiziellen Regeln der ICC zur Auslegung von Handelsklauseln* (citată la nota de subsol 9), p. 10.

14 — În versiunea originală a contractului din 13 martie 2008 este prevăzută mențiunea: «Resa: Franco ns. Sede».

13. În acest context, instanța de trimitere a adresat Curții următoarea întrebare preliminară:

Articolul 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001 și, în general, dreptul comunitar în temeiul căruia locul de executare este, în cazul vânzării de mărfuri, locul unde, în temeiul contractului, acestea au fost sau ar fi trebuit să fie livrate, trebuie interpretat în sensul că locul de livrare determinant pentru stabilirea instanței competente este locul de destinație finală a mărfurilor care fac obiectul contractului sau locul unde, în temeiul dreptului material aplicabil în speță, vânzătorul se achită de obligația de livrare care îi revine sau dispoziția citată trebuie interpretată în alt mod?

V — Apreciere juridică

A — *Observație preliminară*

14. Prin cererea sa de pronunțare a unei hotărâri preliminare, care a fost primită de grefa Curții la 15 februarie 2010, instanța de trimitere a lovit inițial un „cuib de viespi" juridic [15]: cel al determinării locului de livrare în cazul unei vânzări la distanță [16].

15. Această problemă a fost foarte controversată în doctrină [17] și în jurisprudență [18]. Abordările vizând soluționarea acestei probleme au variat în spectrul alternativelor evidențiate de instanța de trimitere. Printre altele, pentru a delimita cu claritate obiectul litigiului, nu a fost clar dacă locul de livrare trebuie să fie determinat în conformitate cu criterii factuale mai tangibile sau recurgând mai degrabă la aprecieri de drept material.

15 — Conform Mankowski în cadrul comentariului său publicat în revista *EWiR 2010, Art. 5 EuGVVO 1/10*, p. 287 și următoarea, referitor la Hotărârea Car Trim.

16 — În comentariul său referitor la Hotărârea Car Trim, citat mai sus, Mankowski face referire la faptul că Curtea nu face distincție în funcție de împrejurarea dacă transportatorul mărfii a primit comanda de la vânzător sau de la cumpărător.

17 — O interpretare subtilă a dispoziției, împreună cu o analiză amplă a doctrinei și a jurisprudenței, se găsește în Wipping, F., *Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsorts – Art. 5 Nr. 1 EuGVVO*, Duncker & Humblot, Berlin, 2008, p. 180 și următoarele, în Lynker, Th., *Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung (Art. 5 Nr. 1 EuGVVO)*, Peter Lang, Frankfurt am Main, 2006, p. 84 și următoarele, și în Ignatova, R., *Art. 5 Nr. 1 EuGVO – Chancen und Perspektiven der Reform des Gerichtstands am Erfüllungsort*, Peter Lang, Frankfurt am Main, 2005, p. 210 și următoarele. Ultimul tratează, printre altele, și problema dacă trebuie avut în vedere locul de expediere sau de destinație al mărfurilor, procedând, așadar, la o interpretare literală comparativă a diverselor versiuni lingvistice și ajungând la concluzia [următoare]: „Textul dispoziției rămâne imprecis."

18 — A se vedea trimiterile din nota de subsol 17, rezumatul în Wittwer, A., *Gerichtsstand des Erfüllungsorts beim internationalen Versendungskauf*, European Law Reporter, 2010, p. 151, 152, precum și cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare introdusă de Bundesgerichtshof germană din 9 iulie 2008 în cauza Car Trim, disponibilă pe pagina de internet a Bundesgerichtshof (http://www.bundesgerichtshof.de/cln_134/DE/Entscheidungen/entscheidungen_node.html), sub numărul de dosar VIII ZR 184/07.

16. Între timp, la zece zile de la primirea prezentei cereri de pronunțare a unei hotărâri preliminare, Curtea de Justiție a făcut, metaforic vorbind, fumigații în „cuibul de viespi", statuând prin Hotărârea Car Trim: „Articolul 5 punctul 1 litera (b) prima liniuță din Regulamentul nr. 44/2001 trebuie interpretat în sensul că, în cazul vânzării la distanță, locul unde au fost sau ar fi trebuit să fie livrate mărfurile în temeiul contractului trebuie determinat *având în vedere dispozițiile acestui contract. În cazul în care nu este posibilă determinarea locului de livrare în acest temei*, fără referire la dreptul material aplicabil contractului, acest loc este cel al predării materiale a mărfurilor prin care cumpărătorul a dobândit sau ar fi trebuit să dobândească puterea de a dispune în mod efectiv de aceste mărfuri la destinația finală a operațiunii de vânzare [denumită în continuare «formula Car Trim»] [19]."

17. *Prima facie,* s-ar părea că problematica ridicată de instanța de trimitere este astfel deja clarificată în lumina Hotărârii Car Trim: în conformitate cu aceasta, instanța națională [20] trebuie, în primul rând, să determine locul de livrare pe baza dispozițiilor concludente prin ele însele, convenite de părți, dar numai dacă acest lucru este posibil fără a lua în considerare, în primul rând și în subsidiar, dreptul material aplicabil contractului [21]. Apoi, în absența posibilității de determinare pe baza contractului a locului de livrare, trebuie să se procedeze la determinarea locului unde se realizează predarea mărfurilor către cumpărător [22].

B — *Puncte comune și diferențe între prezenta cauză și cauza Car Trim*

18. O observare mai atentă relevă însă că faptele aflate la originea Hotărârii Car Trim, precum și întrebările preliminare care au fost adresate atunci se deosebesc de cele din prezenta cauză.

1. Cauza Car Trim

19. În cauza Car Trim, livrarea trebuia să se efectueze „conform convenției la cerere, franco uzina Colleferro" [23] (denumită în continuare „clauza Car Trim") din Italia a cumpărătoarei care avea calitatea de pârâtă.

20. În primul rând, este surprinzător că în Hotărârea Car Trim nu este examinată mai

19 — Punctul 2 din dispozitiv. Sublinierea noastră.
20 — Hotărârea Car Trim, punctul 54.
21 — Hotărârea Car Trim, punctul 53.
22 — Hotărârea Car Trim, punctele 60-62.
23 — Conform punctului 3 din Concluziile avocatului general Mazák prezentate la 24 septembrie 2009.

aprofundat această clauză. Curtea se rezumă în mod esențial la constatarea generală că „stabilirea locului de livrare a mărfii este la alegerea părților contractului” [24]. Curtea nu se pronunță cu privire la problema dacă o asemenea voință a părților pentru stabilirea locului de livrare ar putea fi exprimată concret prin clauza „la cerere, franco uzină”.

21. Însă, din două motive, Curtea nu era obligată să analizeze în detaliu clauza „la cerere, franco uzină” și să verifice dacă aceasta ar putea să conțină o convenție cu privire la locul de livrare. De fapt, pe de o parte, Curtea lasă clarificarea unor asemenea chestiuni în sarcina instanței naționale [25], iar pe de altă parte, nici întrebarea preliminară însăși nu consideră că respectiva clauză ar putea fi importantă pentru determinarea locului de livrare [26]. Însă, nici acest din urmă aspect nu este surprinzător, întrucât chiar din cererea instanței germane Bundesgerichtshof de pronunțare a unei hotărâri preliminare din 9 iulie 2008 [27] rezultă că instanța de apel, „exercitându-și competența de a judeca faptele”, a examinat această „clauză convenită la începutul relației contractuale” și, „în contextul tuturor dispozițiilor contractuale”, a apreciat că această clauză nu trebuie văzută drept o convenție cu privire la locul de livrare, ci drept o dispoziție cu privire la suportarea costurilor [28].

22. Cu alte cuvinte, nici instanța de trimitere, nici Curtea nu au acordat clauzei respective o importanță decisivă pentru determinarea locului de livrare.

2. Cauza Electrosteel Europe

23. Contractul aflat în litigiu în cauza principală conține o dispoziție similară la prima vedere cu clauza Car Trim, dar pe baza căreia mărfurile trebuie predate conform contractului „franco sediu [cumpărătoarei italiene]”. Instanța de trimitere se limitează însă să semnaleze existența acestei clauze, fără să se pronunțe în mod concret cu privire la relevanța ei pentru determinarea locului de livrare.

24. Cu privire la acest aspect, părțile în litigiu susțin opinii precise și contrare: vânzătoarea vede dispoziția [în cauză] ca fiind o clauză comercială care trebuie să fie considerată

24 — Hotărârea Car Trim, punctul 45.

25 — Hotărârea Car Trim, punctul 54.

26 — De fapt, a doua întrebare preliminară din cauza Car Trim era următoarea: locul unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie livrate mărfurile trebuie să fie determinat, atunci când este vorba despre vânzări la distanță, având în vedere locul predării materiale a mărfurilor către cumpărător sau locul unde mărfurile sunt predate primului transportator în vederea transmiterii lor către cumpărător?

27 — A se vedea mai sus nota de subsol 18.

28 — Acest lucru pare să fi fost omis de Wittwer (citat la nota de subsol 18), p. 193 și 195.

echivalentă cu clauza Incoterms „franco fabbrica" (franco uzină, Ex Works, abreviat: EXW) și care ar reprezenta o stabilire contractuală a locului de livrare în sensul Hotărârii Car Trim. Prin urmare, determinant pentru locul de executare ar fi locul predării în Italia către transportator a mărfurilor vândute, iar nu locul de destinație finală a mărfurilor, situat în Franța. Dimpotrivă, Comisia stabilește cerințe stricte pentru o stabilire contractuală a locului de livrare de către părți, acestea trebuind să precizeze în mod clar forma, momentul și locul predării mărfurilor vândute. Incoterms și clauzele similare au reglementat în principal transferul riscurilor, precum și chestiunea suportării costurilor. Clauza care face obiectul acțiunii principale nu prezintă relevanță pentru determinarea locului de livrare și din cauză că la examinarea tuturor actelor din dosar rămâne neclar care este scopul normativ pe care l-ar urmări această clauză. Prin urmare, în lumina Hotărârii Car Trim, în lipsa stabilirii contractuale a locului de livrare, ar trebui să se ia în considerare locul de destinație finală a mărfurilor unde cumpărătorul ar dobândi puterea de a dispune în mod efectiv de aceste mărfuri. Este vorba aici despre dobândirea unei posesii pur factuale, fără să se considere aspectul juridic al transferului proprietății.

C — *Chestiuni juridice care trebuie clarificate*

25. În primul rând, trebuie să se clarifice importanța care îi revine în speță clauzei „franco sediu [al cumpărătoarei italiene]".

26. Această clarificare intră în final [29] în domeniul de competență al instanței de trimitere. Aceasta este obligată eventual să verifice dacă clauza a devenit parte integrantă validă din contract, să determine voința concretă a părților și, dacă este cazul, să aprecieze că clauza aflată în discuție nu este literal identică cu clauza Incoterms „franco fabbrica" [30].

27. Or, Curtea nu este chemată să se pronunțe cu privire la această problemă.

28. Trebuie să se facă distincția între întrebarea preliminară generală, referitoare la cerințele pe care articolul 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001 le impune cu privire la o convenție referitoare la locul de executare, respectiv cu privire la stabilirea contractuală a locului de executare, pe care instanța națională trebuie să le ia în considerare.

29. Hotărârea Car Trim admite și determinarea locului de livrare pe baza dispozițiilor contractului, însă precizează clar că determinarea acestui loc de livrare trebuie să se realizeze fără a se face referire la dreptul aplicabil contractului [31].

29 — Hotărârea Car Trim, punctul 54.

30 — Cu privire la problematica interpretării clauzelor de livrare, a se vedea Fogt, M. M., *Die Vereinbarung und Auslegung von FRANCO-Lieferklauseln beim CISG-Kauf*, The European Legal Forum, 2003, p. 61, 67 și 68.

31 — Hotărârea Car Trim, punctul 53.

30. În acest context, se pune întrebarea dacă clauzele comerciale internaționale precum clauzele Incoterms, pentru interpretarea cărora trebuie să se recurgă la regulile Camerei Internaționale de Comerț, îndeplinesc cerințele principiului certitudinii juridice pe care îl impune dispozitivul Hotărârii Car Trim în vederea determinării pe baza contractului a locului de livrare: astfel, dacă dispozitivul Hotărârii Car Trim interzice recurgerea la dreptul aplicabil contractului, în mod corespunzător, acest lucru ar putea fi de asemenea valabil și pentru recurgerea la Incoterms.

31. Întrucât nu se poate exclude că instanța națională nu va recurge la sistemul de reguli Incoterms pentru interpretarea clauzei contractuale în discuție [32], considerăm că, pentru a se răspunde la întrebarea preliminară, este oportună abordarea problematicii respective. Aceasta este cuprinsă și în întrebarea formulată în mod amplu de instanța de trimitere, care solicită în mod general Curții interpretarea articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001 („[…] sau se poate avea în vedere și o altă interpretare a dispoziției menționate?") în litigiul cu care a fost sesizată.

32. Prin urmare, într-o primă etapă, vom examina dacă clauze comerciale precum clauzele Incoterms sunt adecvate pentru determinarea contractuală a locului de livrare în sensul punctului 2 din dispozitivul Hotărârii Car Trim. În a doua etapă, în lumina concluziei la care s-a ajuns astfel, trebuie adaptată „formula Car Trim" la cazul în speță.

1. Clauzele Incoterms și clauzele comerciale comparabile, având o semnificație definită în mod concret, sunt dispoziții contractuale în temeiul cărora este posibil să se determine locul de livrare în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001?

33. Hotărârea Car Trim precizează marja de manevră care rămâne la dispoziția părților în ceea ce privește stabilirea prin contract a locului de livrare în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001.

34. Din punct de vedere sistematic și în temeiul structurii articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001, trebuie să se facă distincție între convențiile cu privire la „locul de executare a obligației în cauză" și convențiile cu privire la locul de livrare.

32 — Pentru interpretarea unei clauze definite și în Incoterms, Magnus propune să se recurgă la definiția Incoterms chiar și atunci când părțile nu s-au referit în mod expres la aceasta, în cazul în care niciun indiciu evident nu este în favoarea unei voințe contrare a părților (von Staudinger, J., și Magnus, U., *Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Wiener UN-Kaufrecht [CISG]*, Sellier-de Gruyter, Berlin, 2005, Art. 31 CISG, punctul 31).

a) Admisibilitatea convențiilor cu privire la locul de executare în contextul opoziției dintre sintagmele „în absența vreunei convenții contrare” și „[locul de livrare] în temeiul contractului” [articolul 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001]

35. *Prima facie*, textul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001 pare să ofere două variante pentru stabilirea contractuală a locului de executare: pe de o parte, o convenție cu privire la locul de executare cvasi-indirectă prin stabilirea contractuală a locului de livrare [33] drept „locul [...] unde, în temeiul contractului, [...] ar fi trebuit să fie livrate mărfurile”[[34]] și, pe de altă parte, o convenție care determină direct locul de executare, posibil chiar indiferent de locul de livrare [35]: întrucât, în temeiul textului articolului 5 punctul 1 litera (b) pentru determinarea locului de executare, se poate recurge la locul de livrare numai „în absența vreunei convenții contrare”.

36. Cu toate acestea, în final, chiar și Hotărârea Car Trim menține o incertitudine în legătură cu posibilitatea părților de a stipula „[ceva] contrar” în afară de a ține seama de locul de livrare [36], astfel încât controversatele sugestii de interpretare din doctrină [37] în acest sens așteaptă în continuare o clarificare [38].

37. Cu toate acestea, în speță, această problemă este lipsită de relevanță, întrucât nu este vorba dacă sunt admisibile eventuale convenții cu privire la executare *independente de locul de livrare*, ci dacă *locul de livrare* se poate preciza eficient printr-o clauză comercială și dacă astfel se poate stabili prin contract locul de executare.

33 — Hotărârea Car Trim admite la punctul 51 că regulamentul nu definește noțiunea de loc de livrare și, pentru determinarea acestuia, face trimitere mai întâi la dispozițiile din contract (punctul 54).

34 — Locul de livrare așa-numit „legal”.

35 — Totuși, prin Hotărârea din 20 februarie 1997, MSG (C-106/95, Rec., p. I-911, punctul 35), Curtea a sancționat deja, în aria de aplicare a Convenției de la Bruxelles din 27 septembrie 1968 privind competența judiciară și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială, „convențiile abstracte cu privire la locul de executare” fără legătură cu situația reală a prestației, considerându-le admisibile numai dacă au fost respectate și condițiile aplicabile condițiilor atributive de competență (articolul 17 din Convenția din 27 septembrie 1968). Cu privire la jurisprudență, în rest favorabilă convențiilor contractuale, a se vedea Hotărârea Curții din 17 ianuarie 1980, Zelger (56/79, Rec., p. 89, punctul 5).

36 — În comentariul său cu privire la Hotărârea Car Trim din EuZW 2010, p. 303-305, Leible crede cu toate acestea că, întrucât la punctul 46 se vorbește despre o convenție cu privire la „locul de executare al obligației”, poate să se tragă concluzia, pe de o parte, că Curtea nu ar admite să rețină un alt loc în temeiul contractului în afara locului de executare și, pe de altă parte, că Curtea continuă să nu aprobe convențiile abstracte cu privire la locul de executare.

37 — În special doctrina germană a formulat numeroase sugestii de interpretare: a se vedea, de exemplu, Klemm, M., *Erfüllungsortvereinbarungen im Europäischen Zivilverfahrensrecht*, Jenaer Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft, Jena, 2005, p. 71-80, și analiza amplă referitoare la stadiul dezbaterilor realizată de Leible, S. în Rauscher, Th., *Europäisches Zivilprozessrecht und Kollisionsrecht EuZPR/EuIPR*, ediția 2011, Sellier, München, 2011, Art. 5 Brüssel I-VO, punctul 57b.

38 — Elocventă este constatarea, care pare fatalistă, a lui Briggs, A. und Rees, R., în *Civil Jurisdiction and Judgments*, Informa Publishing Group, ediția a treia din 2002, p. 131: „It is close to impossible to make sense of the words «or otherwise agreed» ... They can be forgotten until an imaginative court is able to breathe meaning into them.” [Este aproape imposibil să se atribuie sens sintagmei „în absența vreunei convenții contrare” [...] Ea poate fi uitată până când o instanță dotată cu imaginație va fi capabilă să îi confere o semnificație.]

b) Criteriile din „formula Car Trim” cu privire la stabilirea prin contract a locului de livrare și la aplicarea acesteia la clauzele comerciale prezintă o semnificație definită în mod concret.

38. În conformitate cu Hotărârea Car Trim, părțile contractului rămân libere să încheie o convenție cu privire la locul de livrare [39], însă acest loc de livrare trebuie să reiasă din contract, „fără referire la dreptul material aplicabil contractului” [40].

39. În cazul în care se aplică aceste criterii, de exemplu, clauzei „franco uzină” din Incoterms 2000, se constată, în primul rând, că aceasta din urmă nu face referire la dreptul aplicabil contractului. Din acest punct de vedere, în cazul în care Hotărârea Car Trim ar fi luată în considerare în mod literal, această clauză nu ar ridica, prin urmare, nicio problemă.

40. Clauza „franco uzină” ar fi de altfel adecvată pentru determinarea locului de livrare, întrucât ea nu descrie numai transferul riscurilor (punctele A5 și B5), ci și locul de livrare (punctele A4 și B4) în sensul unei clauze pure de ridicare a mărfurilor de către cumpărător. În mod corespunzător, o opinie existentă în doctrină [41] și în jurisprudență [42] afirmă că prin clauza „franco uzină” din Incoterms, introdusă în mod valabil în contract, s-ar putea determina locul de livrare și locul de executare în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001.

41. Și în opinia noastră acest punct de vedere pare a fi bine întemeiat. De ce ar trebui să li se refuze părților să facă uz de clauze comerciale ușor de utilizat pentru a stabili prin contract locul de livrare? În special, în favoarea acestor clauze se poate invoca faptul că ele sunt concepute în mod adecvat și că semnificațiile lor sunt determinabile în mod obiectiv, grație sistemului de reguli al Camerei Internaționale de Comerț, spre deosebire de unele posibile clauze contractuale formulate în mod liber de părți, uneori chiar într-o limbă străină pe care acestea nu o stăpânesc la perfecție.

42. Dimpotrivă, argumentul conform căruia pentru un practician al dreptului, de exemplu, o instanță care verifică competența sa, semnificația concretă a clauzei este eventual accesibilă doar după consultarea sistemului de reguli al Camerei Internaționale de Comerț, nu este convingător.

43. Este adevărat că în Hotărârea Car Trim, Curtea a recunoscut în mod expres principiul determinării pragmatice a locului de

39 — Hotărârea Car Trim, punctele 45 și 46.

40 — Hotărârea Car Trim, punctul 55.

41 — A se vedea, de exemplu, Leible (nota de subsol 37) și jurisprudența citată.

42 — Cu privire la clauza „delivery: ex works”, a se vedea, de exemplu, Hotărârea Oberlandesgericht Karlsruhe din 28 martie 2006, IPRspr 2006, punctul 111, p. 242-250.

executare, excluzând orice referire la dreptul privind conflictele de legi și la dreptul material [43], însă, în opinia noastră, o referire la Incoterms definiți cu claritate, nu este comparabil cu „referire[a] [respinsă de Curte] la dreptul material aplicabil contractului” [44]. De fapt, semnificația concretă a acesteia se poate cerceta, independent de considerații juridice complicate, prin consultarea sistemului de reguli, accesibil în mod facil. Acest lucru este valabil cel puțin în cazul în care clauza Incoterms este redactată clar și având de asemenea în vedere versiunea în vigoare (de exemplu, Incoterms 2000). Ar fi formalism pur, fără a avea vreun temei juridic în dispozițiile articolului 5 din Regulamentul nr. 44/2001, în cazul în care la întrebarea dacă printr-o clauză Incoterms s-ar putea conveni în mod valabil un loc de livrare răspunsul ar depinde de faptul dacă la contract este anexat sau nu este anexat și un exemplar al regulilor care descriu clauza respectivă.

c) Concluzie intermediară

44. Cu titlu de concluzie intermediară trebuie să se constate că clauzele Incoterms și alte clauze comerciale comparabile pot în principiu să constituie dispoziții contractuale în temeiul cărora este posibilă determinarea locului de livrare în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001.

2. Adaptarea „formulei Car Trim” la cazul în speță

45. Pentru a oferi instanței de trimitere un răspuns util, trebuie să se sublinieze că principiile consacrate în Hotărârea Car Trim trebuie să fie valabile în general pentru contracte de vânzare, iar nu numai pentru vânzarea la distanță. Articolul 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001 – de altfel la fel ca întrebarea preliminară din prezenta cauză – nu face nicio distincție între vânzarea la distanță și alte contracte de vânzare [45], chiar dacă trebuie să se recunoască faptul că determinarea locului de livrare ridică probleme deosebite în special în cazul vânzării la distanță.

46. În primul rând, în general, este, așadar, determinantă convenția dintre părți, concludentă prin ea însăși [46]. Clauzele Incoterms și clauzele comerciale comparabile, având o semnificație definită în mod concret, pot în principiu să constituie dispoziții contractuale în temeiul cărora să fie posibilă determinarea

43 — Hotărârea Car Trim, punctele 54 și 53.

44 — Hotărârea Car Trim, punctul 2 din dispozitiv.

45 — Aceasta este și opinia avocatului general Mazák exprimată la punctul 32 din Concluziile prezentate în cauza Car Trim.

46 — Hotărârea Car Trim, punctele 54 și 55.

locului de livrare în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001.

47. Dacă nu se poate determina locul de livrare în temeiul convenției, concludentă prin ea însăși, încheiate de părți, trebuie să se procedeze ca în cazul Hotărârii Car Trim potrivit principiului „determinării pragmatice a locului de executare" pe baza unor criterii factuale [47] și să se țină seama de locul unde se realizează predarea materială a mărfurilor către cumpărător, prin care se dobândește puterea de a dispune în mod efectiv de aceste mărfuri.

48. Faptul că aici este vorba de un criteriu pur factual, care este legat de simpla posesie, reiese cu suficientă claritate din versiunea autentică, în limba germană, a Hotărârii Car Trim și nu are nevoie de nicio concretizare.

49. Totuși, este nevoie de explicații mai detaliate cu privire la ceea ce se înțelege în formula Car Trim prin expresia „la destinația finală a operațiunii de vânzare".

50. Este vorba aici despre un loc unde „mărfurile care constituie obiectul material al contractului trebuie să se găsească, *în principiu*, [...] după executarea acestui contract [prin predarea materială a mărfurilor către cumpărător [48]]" [49].

51. De aici rezultă în mod clar, pe de o parte, că înmânarea mărfurilor către transportator (care nu este identic cu persoana cumpărătorului) nu este, în orice caz, suficientă ca temei pentru a stabili locul de livrare [50]. În opinia Curții, operațiunea de vânzare se încheie doar după predarea materială către cumpărător.

52. Pe de altă parte, de aici reiese cu claritate că o deplasare ulterioară *neprevăzută* a mărfurilor de către client nu are importanță pentru localizarea locului de livrare. Aceasta deoarece un asemenea transport ulterior, de exemplu, din depozitul cumpărătorului către un alt sediu s-ar situa în afara operațiunii de vânzare și ar conduce la un loc unde mărfurile nu trebuie, *în principiu*, să se afle după executarea contractului.

53. Întrucât se ține seama în mod esențial de operațiunea de vânzare, criteriul locului de destinație finală pare să fie potrivit nu numai pentru vânzarea la distanță, ci și pentru cazul ridicării personale a mărfurilor de către

47 — Hotărârea Car Trim, punctul 52.

48 — Hotărârea Car Trim, punctul 60.

49 — Hotărârea Car Trim, punctul 61. Sublinierea noastră.

50 — A se vedea de asemenea punctul de vedere al lui Mankowski (nota de subsol 15), p. 288.

cumpărător: în acest caz „locul de destinație finală a operațiunii de vânzare" ar fi chiar la sediul vânzătorului, iar operațiunea de vânzare ar fi încheiată prin predarea mărfurilor către cumpărătorul care le ridică.

54. Astfel, în final, în toate aceste cazuri, determinantă este predarea materială către cumpărător în cursul executării contractului. Examinarea mai atentă a cazurilor prezentate relevă că această predare materială este necesară, dar și suficientă pentru a oferi temeiul pentru locul de livrare.

55. Având în vedere cele ce precedă, se pune întrebarea dacă a se ține seama în mod suplimentar de criteriul „locului de destinație finală" nu creează mai multă confuzie în loc să fie util. În afară de aceasta, din punct de vedere sistematic, acest criteriu este discutabil, întrucât amintește de criteriul „locul[ui] final de livrare a mărfurilor" avut în vedere la articolul 63 alineatul (1) din Regulamentul nr. 44/2001, care trebuie să fie aplicat numai în favoarea persoanelor cu domiciliul pe teritoriul Marelui Ducat al Luxemburgului. Nu există niciun motiv de generalizare a acestei dispoziții derogatorii pentru cazul vânzării la distanță.

56. Totuși, un motiv de neclaritate rezultă în mod special din adjectivul „final": cum ar trebui să fie considerată situația în care marfa ar fi depozitată provizoriu într-un depozit al cumpărătorului și apoi transportată de cumpărător la un alt sediu, iar vânzătorul ar fi avut de la început cunoștință despre această intenție? Se poate prevedea cu ușurință că aceasta ar lăsa loc de dispute ample referitoare la criteriul reprezentat de noțiunea „final". În acest caz, s-ar pune în plus și problema separației dintre locul de destinație finală (alt sediu) și locul primei predări materiale (depozitul provizoriu).

57. Prin urmare, în opinia noastră, este preferabil să se renunțe la sintagma „la locul de destinație finală a operațiunii de vânzare". Locul predării materiale către cumpărător este un criteriu suficient de clar și previzibil pentru ambele părți, care nu are nevoie de nicio modificare ulterioară.

VI — Concluzie

58. Propunem, așadar, să se răspundă la întrebările adresate de instanța de trimitere după cum urmează:

„Articolul 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 trebuie interpretat în sensul că locul de livrare determinant pentru stabilirea instanței competente trebuie să fie determinat în temeiul dispozițiilor contractuale convenite între părți.

Clauzele Incoterms și clauzele comerciale comparabile cu o semnificație definită în mod concret pot constitui, în principiu, prevederi contractuale în temeiul cărora este posibilă determinarea locului de livrare în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 44/2001.

În cazul în care nu este posibilă determinarea locului de livrare potrivit acestui temei, fără referire la dreptul material aplicabil contractului, acest loc este locul predării materiale a mărfurilor prin care cumpărătorul a dobândit sau ar fi trebuit să dobândească puterea de a dispune în mod efectiv de aceste mărfuri."