Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. EVGENI TANCHEV
presentadas el 10 de abril de 2018 [1]

Asunto C-88/17

Zurich Insurance Plc,
Metso Minerals Oy
contra
Abnormal Load Services (International) Limited

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Korkein oikeus (Tribunal Supremo, Finlandia)]

«Procedimiento prejudicial — Cooperación judicial en materia civil y mercantil — Reglamento "Bruselas I" — Reglamento (CE) n.º 44/2001 — Competencia en materia contractual — Indemnización por daños y perjuicios — Determinación del lugar de cumplimiento de la obligación — Lugar en que hubieren sido o debieren ser prestados los servicios — Contrato de transporte de mercancías desde un Estado miembro a otro que consta de varias etapas con más de un medio de transporte (transporte multimodal)»

1. El presente asunto versa sobre la competencia judicial internacional en relación con una demanda de daños y perjuicios contractuales con arreglo al artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento (CE) n.º 44/2001 (en lo sucesivo, «Reglamento Bruselas I»),[2] en el contexto de un transporte multimodal de mercancías de un Estado miembro a otro.

2. En virtud de un contrato celebrado con una empresa finlandesa, un transportista del Reino Unido acordó realizar un transporte de mercancías desde Finlandia al Reino Unido. Tras perderse las mercancías de que se trata durante el transporte en el Reino Unido, la empresa finlandesa y la aseguradora de las mercancías presentaron una demanda de indemnización de daños y perjuicios ante un tribunal finlandés.

3. Este litigio ha llegado hasta el Korkein oikeus (Tribunal Supremo, Finlandia), que solicita que se esclarezca si los tribunales finlandeses tienen competencia internacional en virtud del artículo 5, punto 1, letra b), del Reglamento Bruselas I.

1 Lengua original: inglés.

2 Reglamento del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resolución judiciales en material civil y mercantil (DO 2001, L 12, p. 1). A partir del 10 de enero de 2015, este Reglamento ha sido sustituido por el Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2012, L 351, p. 1; en lo sucesivo, «Reglamento Bruselas I *bis*»).

4. En sus sentencias Rehder [3] y flightright y otros, [4] el Tribunal de Justicia declaró, en el contexto del transporte aéreo de pasajeros, que la competencia judicial en materia de daños y perjuicios contractuales puede corresponder tanto al lugar de embarque como al lugar de destino final. A falta de precedentes en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en los que se examine directamente la competencia judicial sobre un incumplimiento contractual en el transporte multimodal de mercancías entre Estados miembros, la cuestión a la que ha de responder el Tribunal en el presente asunto es si la norma formulada en el contexto del transporte aéreo de pasajeros es aplicable a la presente situación.

5. He llegado a la conclusión de que los órganos jurisdiccionales finlandeses pueden asumir la competencia sobre el litigio principal, ya que con arreglo al artículo 5, punto 1, letra b), del Reglamento de Bruselas I, el lugar de expedición de las mercancías en virtud de un contrato de servicios de transporte equivale al lugar en el que se prestan los servicios con arreglo a un contrato de transporte de mercancías.

I. Marco jurídico

6. De conformidad con el artículo 5 del Reglamento de Bruselas I:

«Las personas domiciliadas en un Estado miembro podrán ser demandadas en otro Estado miembro:

1)

a) en materia contractual, ante el tribunal del lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación que sirviere de base a la demanda;

b) a efectos de la presente disposición, y salvo pacto en contrario, dicho lugar será:

[...]

– cuando se tratare de una prestación de servicios, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser prestados los servicios;

[...]».

II. Hechos del litigio principal y cuestión prejudicial

7. Abnormal Load Services (International) Ltd (en lo sucesivo, «ALS»), parte demandada en el procedimiento principal, es un transportista británico con domicilio social en el Reino Unido. [5]

8. En julio de 2008, ALS celebró un contrato de transporte de mercancías con Metso Minerals Oy (en lo sucesivo, «Metso»), un fabricante finlandés de maquinaria para las industrias mineras y de la construcción. Una trituradora cilindrocónica debía ser transportada desde Pori en Finlandia hasta Sheffield en el Reino Unido. La trituradora estaba asegurada por Zurich Insurance plc (en lo sucesivo, «Zurich»). Metso y Zurich son las partes demandantes en el procedimiento principal.

3 Sentencia de 9 de julio de 2009 (C-204/08, en lo sucesivo, «sentencia Rehder», EU:C:2009:439).

4 Sentencia de 7 de marzo de 2018 (C-274/16, C-447/16 y C-448/16, en lo sucesivo, «sentencia flightright y otros», EU:C:2018:160).

5 El domicilio se indica en las observaciones de la demandada presentadas al Tribunal de Justicia.

9. ALS, con la ayuda de subcontratistas, efectuó el transporte del siguiente modo. La trituradora fue transportada en primer lugar desde Pori hasta Rauma, en Finlandia, por un camión de plataforma baja. En Rauma, fue descargada del camión y trasladada, utilizando su propio sistema de propulsión, a un buque. Después del transporte por vía marítima al Reino Unido, la trituradora se trasladó de nuevo, con su propio sistema de propulsión, desde el buque [6] en el puerto de Hull y fue cargada en otro camión. Sin embargo, como el destinatario de Metso no tenía capacidad de almacenamiento suficiente y adecuada, solicitó a un subcontratista de ALS que condujera la trituradora a su propio almacén y la mantuviera allí durante un par de días. El almacenamiento se prolongó más tiempo [7] y la trituradora desapareció antes de ser entregada al destinatario en Sheffield.

10. Zurich indemnizó a Metso por el valor de la trituradora deducido el importe de la franquicia.

11. El 30 de septiembre de 2009, Zurich y Metso presentaron una demanda en Finlandia ante el Satakunnan käräjäoikeus (Tribunal de Primera Instancia de Satakunta, Finlandia) solicitando que ALS fuera condenada a indemnizarles por los daños y perjuicios en una cuantía equivalente al valor de la trituradora.

12. En su sentencia de 22 de marzo de 2013, el Satakunnan käräjäoikeus (Tribunal de Primera Instancia de Satakunta) condenó a ALS a pagar los importes reclamados en la demanda después de declararse competente para conocer del asunto, ya que tenía por objeto el transporte por carretera, y la competencia debía basarse en las normas finlandesas de transposición del artículo 31 del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (en lo sucesivo, «Convenio CMR»). [8]

13. Resolviendo el recurso interpuesto por ALS, el Vaasan Hovioikeus (Tribunal de Apelación de Vaasa, Finlandia) declaró que el objeto del procedimiento era una incidencia en el transporte combinado, que no procedía considerar que las partes habían acordado el órgano jurisdiccional competente conforme al Convenio CMR, que dicho Convenio CMR era inaplicable, y que el Vaasan Hovioikeus (Tribunal de Apelación de Vaasa) tampoco era competente con arreglo al artículo 5, punto 1, del Reglamento Bruselas I. Por tanto, mediante sentencia de 30 de marzo de 2015, declaró la inadmisibilidad de la demanda.

14. En el recurso ante el Korkein oikeus (Tribunal Supremo), Zurich y Metso sostuvieron que procedía anular la decisión del Vaasan Hovioikeus (Tribunal de Apelación de Vaasa) y condenar a ALS a pagar la indemnización por los daños y perjuicios, o devolver el asunto al Vaasan Hovioikeus (Tribunal de Apelación de Vaasa) para que se pronunciara sobre el fondo.

15. En este contexto, el Korkein oikeus (Tribunal Supremo) decidió suspender el procedimiento principal y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Cómo se determina el lugar o, en su caso, los lugares de la prestación de servicios con arreglo al artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 44/2001, en caso de un contrato de transporte de mercancías entre Estados miembros en el que el transporte se efectúa en varias etapas con utilización de diferentes medios de transporte?»

16. Han presentado observaciones escritas al Tribunal de Justicia la parte demandada, los Gobiernos finlandés, portugués y suizo, así como la Comisión Europea. Por no haberse solicitado, no se celebró una vista.

6 Como ALS especificó en sus observaciones, se utilizó el buque «Birka Exporter» de la compañía marítima «Finnlines».

7 Conforme a las observaciones escritas de ALS.

8 Firmado en Ginebra el 19 de mayo de 1956, *Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas* 1961, n.º 5742, p. 190. La abreviatura oficial «CMR» se deriva del título en francés del Convenio («Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route»).

III. Resumen de las observaciones presentadas

17. Para resolver este problema, en primer lugar, resumiré las principales observaciones presentadas al Tribunal de Justicia.

18. ALS niega que los tribunales finlandeses dispongan de competencia internacional, mientras que los Gobiernos finlandés, portugués y suizo, así como la Comisión, sostienen que los citados tribunales son internacionalmente competentes.

19. ALS sostiene que únicamente el lugar de descarga puede considerarse el lugar de cumplimiento, añadiendo que el lugar de cumplimiento ha de ser un sitio único y que el lugar del destino final reviste una importancia considerablemente mayor que el lugar de expedición. Aduce que el lugar de expedición apenas reviste más importancia que los diversos lugares de recarga. A diferencia de los pasajeros aéreos, las partes en un contrato de transporte de mercancías no están interesadas en los modos de transporte utilizados a lo largo del viaje, sino sólo en que las mercancías lleguen a su destino final. Además, ALS indica que la situación es similar a la de un agente de ventas que opera en diferentes Estados miembros, y en ese caso en la sentencia Wood Floor Solutions Andreas Domberger el Tribunal de Justicia ha atribuido la competencia al lugar en el que dicho agente esté domiciliado.[9] Asimismo, ALS cita la sentencia Réunion européenne y otros del Tribunal de Justicia, en la que, en un caso de transporte combinado por vía marítima y por carretera, la competencia por responsabilidad extracontractual se atribuyó a los tribunales del lugar al que debían enviarse las mercancías.[10] A juicio de ALS, esta posición es conforme con la determinación de la legislación aplicable en materia de contratos de transporte de mercancías con arreglo al Reglamento Roma I,[11] que atribuye cierta preferencia al lugar de entrega y que debe interpretarse teniendo en cuenta el Reglamento Bruselas I.

20. Los Gobiernos finlandés y portugués invocan ambos la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en el sentido de que el lugar en que el transportista se hace cargo de la mercancía y el lugar designado para su entrega presentan una vinculación igualmente estrecha con el cumplimiento contractual en el contexto de un contrato de transporte. El Gobierno finlandés hace referencia principalmente a la sentencia Wood Floor Solutions Andreas Domberger del Tribunal de Justicia, mientras que el Gobierno portugués cita las sentencias Rehder, Nickel & Goeldner Spedition[12] y Color Drack,[13] y utiliza el concepto de «lugar de prestación principal de los servicios».

21. La Comisión, tras citar las sentencias del Tribunal de Justicia Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger y Color Drack, reconoce que, en cualquier caso, el lugar de llegada es un lugar de cumplimiento, ya que es el lugar final del transporte. La Comisión aduce también, sin embargo, que por razones de proximidad, previsibilidad y seguridad jurídica sería conveniente reconocer además el lugar de expedición como lugar de cumplimiento. Según la Comisión, la situación sería entonces comparable a la de la sentencia Rehder. Por tanto, la Comisión sugiere que, en el caso de autos, el demandante puede elegir entre el lugar de expedición previsto en el contrato de transporte y el lugar de llegada designado en ese mismo contrato.

9 Sentencia de 11 de marzo de 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, en lo sucesivo, «sentencia Wood Floor Solutions Andreas Domberger», EU:2010:137), apartado 42.

10 Sentencia de 27 de octubre de 1998, Réunion européenne y otros (C-51/97, EU:C:1998:509), apartado 35.

11 Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) (DO L 177, p. 6).

12 Sentencia de 4 de septiembre de 2014 (C-157/13, EU:C:2014:2145).

13 Sentencia de 3 de mayo de 2007 (C-386/05, en lo sucesivo, «sentencia Color Drack», EU:C:2007:262).

22. El Gobierno suizo subraya que, al interpretar una regla de competencia, es preciso tener en cuenta la finalidad de la misma. Entre otros argumentos, el Gobierno suizo alega que los objetivos en los que se basa la determinación de la competencia en materia contractual prevista en el artículo 5, punto 1, letra b), del Reglamento Bruselas I son la proximidad y la previsibilidad. El Gobierno suizo opina que tanto el lugar de expedición como el lugar de llegada deben considerarse lugar de cumplimiento. Por ejemplo, si las mercancías resultaran dañadas o perdidas en el lugar de expedición, no parecería oportuno restringir la competencia de los tribunales al país de destino, habida cuenta de las dificultades que entrañaría recopilar allí las pruebas pertinentes. El Gobierno suizo añade que, no obstante, los lugares de recarga durante el trayecto no deben considerarse lugares de cumplimiento, ya que, en primer lugar, no son previsibles puesto que por regla general su elección se deja sólo al transportista y, en segundo lugar, el número de jurisdicciones disponibles ha de ser limitado.

IV. Análisis

23. Con carácter preliminar, procede señalar que el procedimiento principal pendiente ante el tribunal finlandés versa sobre si, en el contexto del transporte internacional multimodal de mercancías, los órganos jurisdiccionales del Estado miembro desde el que se envían las mercancías tienen competencia internacional. La resolución de remisión está redactada en términos más amplios para incluir potencialmente la competencia del Estado miembro de destino y la de los Estados miembros que son puntos de paso. Sin embargo, a fin de resolver el litigio tal como se ha formulado no es necesario incluir estos últimos elementos al responder la cuestión planteada. No obstante, con arreglo al anteriormente citado criterio de limitar el número de foros disponibles, dichos elementos inciden de manera indirecta por lo que los trataré en diversos apartados en este contexto.

A. Introducción

24. El Tribunal de Justicia ha examinado en varios asuntos la competencia internacional en el contexto del transporte internacional de mercancías. Sin embargo, ninguno de ellos versa sobre la competencia especial en un contrato de transporte de mercancías conforme al artículo 5, punto 1, letra b), del Reglamento Bruselas I, que es el objeto de la presente petición de decisión prejudicial.

25. En lo que atañe al transporte terrestre de mercancías, esas decisiones se refieren principalmente al Convenio CMR y a su ámbito de aplicación. No obstante, el Tribunal de Justicia ha declarado que incumbe a los órganos jurisdiccionales nacionales decidir si un litigio está comprendido en el ámbito de aplicación del Convenio CMR,[14] y en el presente asunto el Vaasan Hovioikeus (Tribunal de Apelación de Vaasa) ya declaró que el Convenio CMR no es aplicable *ratione materiae* porque el caso de autos entraña un transporte combinado.

26. Por esta razón, el Korkein oikeus (Tribunal Supremo) plantea la cuestión prejudicial relativa, en particular, a la interpretación del artículo 5, punto 1, letra b), del Reglamento Bruselas I, basándose para ello en la inaplicabilidad del Convenio CMR.[15]

27. El artículo 5, punto 1, letra b), del Reglamento Bruselas I establece una «competencia especial», con carácter alternativo a la «competencia general». Para la demandada en el procedimiento principal, con arreglo al artículo 2, apartado 1, del Reglamento Bruselas I en relación con el artículo 60, apartado 1, del mismo Reglamento, la competencia general corresponde a los órganos jurisdiccionales del Reino Unido en donde ALS está domiciliada. Así pues, los demandantes en el procedimiento

14 Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145), apartado 36.
15 Véase los anteriores puntos 13 y 14.

principal pueden optar por presentar la demanda ante los órganos jurisdiccionales finlandeses únicamente si Finlandia cumple los requisitos del artículo 5, punto 1, letra b), del Reglamento Bruselas I, es decir, si Finlandia fue el «lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación» en el sentido de dicho artículo.

28. La cuestión de la competencia internacional se suscitó en el procedimiento principal porque el asunto presenta conexiones no sólo con Finlandia, sino también con otros países: Finlandia es el país desde el que se enviaron las mercancías y el país en el que el remitente tiene su domicilio, mientras que el destino de las mercancías transportadas y el domicilio del transportista se ubican en el Reino Unido, en donde además se perdieron finalmente las mercancías. Por último, con objeto de efectuar el transporte desde Finlandia al Reino Unido, la trituradora tuvo que ser transportada a través de las aguas de otros Estados miembros o de aguas no sujetas a la soberanía de ningún Estado. En lenguaje corriente, todos estos territorios y aguas son lugares en los que se cumple el contrato de transporte.

29. Dado que el artículo 5, punto 1, letra b), del Reglamento Bruselas I atribuye la competencia internacional en un contrato de servicios al «lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser prestados los servicios», se suscita la cuestión de si todos los países en los que se ejecutó una parte de la prestación tienen competencia o sólo algunos de ellos.

30. Según su tenor literal, el artículo 5, punto 1, letras a) y b), del Reglamento de Bruselas I hace referencia al «*lugar* en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación» y en la letra b) al « *lugar* del Estado miembro».[16] Teniendo en cuenta el uso del singular, parece que sólo un único lugar puede ser tomado en consideración a efectos de la atribución de competencia especial en materia contractual. Sin embargo, no se refleja así en la jurisprudencia.

31. El Tribunal de Justicia consideró que, de no poderse determinar el lugar de cumplimiento principal, cada lugar de cumplimiento tiene una relación de proximidad suficiente con los elementos materiales del litigio y, en consecuencia, un vínculo significativo respecto a la competencia. En un litigio relativo a la compraventa de mercancías, el Tribunal declaró que, en tal caso, el demandante podrá demandar al demandado en cualquiera de los lugares de cumplimiento —a su elección— sobre la base del artículo 5, punto 1, letra b), primer guion, del Reglamento Bruselas I.[17]

32. Esta solución es conforme con la jurisprudencia relativa a la competencia en el ámbito de la responsabilidad extracontractual, en virtud de la cual el Tribunal afirmó también que cabe que deban tenerse en cuenta varios lugares cuando el hecho causante y los daños se produzcan en varios Estados.[18]

33. En la sentencia Réunion européenne y otros,[19] El Tribunal de Justicia en relación con un transporte de mercancías marítimo y después terrestre[20] consideró que era materia delictual o cuasidelictual y, por ello, no se pronunció sobre la competencia en materia contractual.

34. En el ámbito de los contratos de transporte, el Tribunal de Justicia ha dictado dos sentencias que aclaran los requisitos para atribuir la competencia en materia contractual conforme al artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento Bruselas I, que analizaré en detalle a continuación.

16 El subrayado es mío.

17 Sentencia Color Drack, apartado 42. El asunto tenía por objeto el cumplimiento de un contrato de compraventa de mercancías, en virtud del cual la demandada, una empresa establecida en Alemania, se comprometió a entregar mercancías a diversos vendedores al por menor de la demandante en Austria. El Tribunal de Justicia declaró que podían existir varios lugares de entrega.

18 Sentencias de 30 de noviembre de 1976, Bier (21/76, EU:C:1976:166), apartados 24 y 25, y de 27 de octubre de 1998, Réunion européenne y otros (C-51/97, EU:C:1998:509), apartado 28.

19 Sentencia de 27 de octubre de 1998, Réunion européenne y otros (C-51/97, EU:C:1998:509), apartado 26.

20 El Tribunal de Justicia resolvió sobre la base del Convenio de Bruselas, que es el instrumento que precedió al Reglamento Bruselas I y conforme al cual debe interpretarse este último, véanse la segunda frase del considerando 19 del Reglamento de Bruselas I y la sentencia de 4 de mayo de 2010, TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243), apartado 36.

B. Jurisprudencia relativa al transporte aéreo de pasajeros

1. Sentencia Rehder

35. En la sentencia Rehder,[21] se solicitó al Tribunal de Justicia que se pronunciara sobre la competencia internacional para conocer de pretensiones derivadas del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo[22] sobre los derechos de los pasajeros aéreos. En ese asunto, el demandante inició una acción de indemnización por daños y perjuicios ante un tribunal alemán como consecuencia de la cancelación de un vuelo desde Múnich (Alemania) a Vilna (Lituania), aunque la sede de la compañía aérea de que se trataba estaba en Riga (Letonia). El Tribunal declaró que son competentes los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros tanto del lugar de salida como del lugar de llegada del avión. La elección última entre estas dos opciones recae sobre el demandante.

36. El Tribunal de Justicia concluyó que, habida cuenta de la naturaleza de los servicios prestados a los pasajeros durante el vuelo, estos dos lugares presentaban un vínculo suficiente de proximidad con los elementos materiales del litigio. Al mismo tiempo, el Tribunal señaló que los lugares donde se realizan las escalas carecían de un «vínculo suficiente con los servicios esenciales derivados del contrato [en cuestión]».[23]

37. Al ponderar la pertinencia de los lugares de partida y llegada de un vuelo, el Tribunal de Justicia resaltó las diferencias de esta situación respecto a la de un contrato de compraventa con «entregas de mercancías en lugares distintos, que constituyen operaciones diferentes y cuantificables en orden a determinar la entrega principal en función de criterios económicos». El Tribunal de Justicia señaló que «los transportes aéreos suponen, por su propia naturaleza, servicios prestados de manera indivisible y unitaria desde el lugar de partida al lugar de llegada del avión, de forma que no cabe distinguir en tales casos, en función de un criterio económico, una parte concreta de la prestación que constituya la prestación principal y que se preste en un lugar preciso».[24]

38. Además, el Tribunal de Justicia afirmó que su conclusión era acorde con las exigencias de proximidad, previsibilidad y seguridad jurídica. El Tribunal de Justicia añadió a este respecto que la posibilidad de elección entre dos únicos foros permite a ambas partes identificar con facilidad los tribunales ante los que puede interponerse la demanda y también hace posible la evaluación de los riesgos.

2. Sentencia flightright y otros

39. Los principios antes mencionados fueron confirmados en la sentencia flightright y otros,[25] en la que el Tribunal de Justicia examinó tres asuntos acumulados relativos a vuelos segmentados, siendo así que, además, cada segmento era operado por un transportista aéreo distinto.

21 Sentencia de 9 de julio de 2009.

22 Reglamento de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

23 Sentencia Rehder, apartado 40.

24 Sentencia Rehder, apartado 42.

25 Sentencia de 7 de marzo de 2018.

40. En el primero de estos asuntos, flightright GmbH era el cesionario de los derechos de dos pasajeros dimanantes de retrasos de vuelos y presentó demandas ante los tribunales alemanes contra Air Nostrum. Los cedentes habían reservado sus vuelos en Air Berlin con un único código de reserva, desde Ibiza a Düsseldorf (Alemania) vía Palma de Mallorca. El primer tramo, operado por Air Nostrum, se retrasó y los pasajeros perdieron su vuelo desde Palma de Mallorca a Düsseldorf. La cuestión residía en si el órgano jurisdiccional alemán ante el que flightright GmbH presentó la demanda era competente.

41. El Tribunal de Justicia afirmó que el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento Bruselas I [26] debe interpretarse en el sentido de que, en el supuesto de un vuelo de conexión, constituye «lugar de ejecución» de dicho vuelo, con arreglo a estas disposiciones, el lugar de llegada del segundo vuelo. El Tribunal llegó a esta conclusión en un supuesto en el que, en ambos vuelos, el transporte fue realizado por dos compañías aéreas distintas y la demanda de compensación por el gran retraso del vuelo de conexión se basó, conforme al Reglamento n.º 261/2004, en una irregularidad que tuvo lugar en el primero de esos vuelos, operado por una compañía aérea con la que los pasajeros afectados no tenían relación contractual (Air Nostrum). [27]

42. El Tribunal de Justicia indicó que, aunque el concepto de «lugar de cumplimiento» formulado en la sentencia Rehder se refiere a un vuelo directo realizado por quien contrata con el pasajero afectado, es de aplicación también, *mutatis mutandis*, tratándose de supuestos como los controvertidos en el asunto flightright y otros, en los que, por una parte, el litigio afecta solo al vuelo de conexión y, por otra, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión no tiene contrato directamente con los pasajeros afectados. [28]

43. Dado que el lugar de llegada del segundo vuelo presenta un vínculo suficientemente estrecho con los elementos materiales del litigio y, por lo tanto, determina la conexión estrecha que pretenden establecer las reglas de competencia especial contenidas en el artículo 5, punto 1, del Reglamento Bruselas I entre el contrato de transporte aéreo y el órgano jurisdiccional competente, cumple el objetivo de proximidad. [29] Esta solución se ajusta también al principio de previsibilidad perseguido por esas mismas normas, puesto que permite tanto al demandante como al demandado identificar el órgano jurisdiccional del lugar de llegada del segundo vuelo, en los términos en que se establece en dicho contrato de transporte aéreo, como órgano jurisdiccional al que puede recurrir. [30]

3. Síntesis

44. A modo de resumen, en lo que atañe a los vuelos demorados y a la indemnización que debe pagarse por el incumplimiento de este tipo de contrato de transporte, el Tribunal de Justicia considera que el lugar de salida y el lugar de destino final tienen la misma importancia a efectos del contrato, por lo que establecen un vínculo territorial suficiente entre esos lugares y un litigio que se derive de la relación contractual.

45. Por tanto, el Tribunal de Justicia califica a estos dos lugares de «lugares de cumplimiento» a efectos del artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento Bruselas I, por presentar un vínculo suficientemente estrecho con los elementos materiales de un litigio en materia de obligaciones contractuales, como la de pagar una indemnización por los daños y perjuicios.

26 Dado que el caso flightright y otros englobaba tres asuntos acumulados iniciados en distintas fases temporales, el Tribunal de Justicia estaba obligado a interpretar tanto el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento Bruselas I, como la disposición sucesora, esto es, el artículo 7, apartado 1, letra b), segundo guion, del Reglamento Bruselas I *bis*, que tiene idéntico tenor.

27 Sentencia flightright y otros, apartado 56.

28 Sentencia flightright y otros, apartado 69.

29 Sentencia flightright y otros, apartado 74. Véase también, en ese sentido, la sentencia Rehder, apartado 44.

30 Sentencia flightright y otros, apartado 75. Véanse también, a estos efectos, las sentencias Rehder, apartado 45, y de 4 de septiembre de 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145), apartado 41.

46. El Tribunal de Justicia justifica esta calificación refiriéndose a otros principios consagrados en jurisprudencia consolidada relativa a competencias especiales, en particular, los principios de previsibilidad y de evaluación de riesgos.

47. Además de estos dos lugares principales de cumplimiento, el Tribunal de Justicia identificó otro lugar que también podría ser pertinente a efectos del cumplimiento del contrato de transporte. Este es el lugar en que termina el primer tramo de un transporte consistente en dos vuelos. A la luz de las sentencia flightright y otros del Tribunal de Justicia, este lugar, no obstante, *no* satisface el objetivo de proximidad.

C. Aplicabilidad al transporte multimodal de mercancías

48. A mi juicio, estas consideraciones son extrapolables a las situaciones de transporte multimodal de mercancías como las del caso que nos ocupa.

49. La presente situación difiere de los asuntos de líneas aéreas en el objeto transportado y en el medio de transporte. Examinaré estas diferencias sucesivamente y explicaré por qué, pese a todo, las sentencias Rehder y flightright y otros, son aplicables en mi opinión.

1. Mercancías frente a pasajeros

50. La circunstancia de que, en el caso de autos, se transportaran mercancías no supone una modificación relevante de la situación en lo que respecta al lugar de salida. Este lugar sigue presentando importancia a efectos del cumplimiento del contrato y tiene un grado de proximidad suficientemente estrecho, incluso en comparación con los sitios de paso cuando las mercancías se transportan desde Finlandia al Reino Unido por camión y barco.

51. Tal como señaló el Tribunal de Justicia en la sentencia Rehder, cuando un pasajero embarca en un avión, los servicios pertinentes respecto al contrato de transporte aéreo de personas son: «el registro y el embarque de pasajeros así como la acogida de éstos a bordo del avión en el lugar de despegue pactado en el contrato de transporte, la salida del aparato a la hora prevista, el transporte de pasajeros y de sus equipajes desde el lugar de partida hasta el lugar de llegada, la atención a los pasajeros durante el vuelo». Estas consideraciones excluyen que los lugares donde se realizan las escalas sean lugares en los que un tribunal pueda tener competencia, debido a la ausencia de un «vínculo suficiente con los servicios esenciales derivados del contrato [en cuestión]». [31]

52. Dado que las mercancías tienen que ser expedidas por una persona, ya sea el remitente o uno de sus representantes, la ubicación del lugar de salida es igualmente decisiva para el éxito del transporte de estas.

53. Este es el motivo por el que las decisiones relativas al transporte de personas son extrapolables al presente asunto. En el caso del transporte de mercancías, la parte remitente tiene interés en que las mercancías lleguen al lugar de destino de forma puntual y sin perderse ni dañarse. Para ello, la parte remitente ha de tomar precauciones en el lugar de salida, por ejemplo, realizar la entrega en el momento y lugar oportunos, así como embalar, envasar y asegurar las mercancías de forma adecuada, de modo que no resulten dañadas durante el transporte. Asimismo, la otra parte contratante, el transportista, ha de prestar una parte importante del servicio pactado en el lugar de expedición, en particular recibir, almacenar adecuadamente y proteger las mercancías contra daños.

31 Sentencia Rehder, apartado 40.

54. Es más, aunque el Convenio CMR carece de pertinencia en el procedimiento principal, procede señalar que, como han indicado el Gobierno suizo y la Comisión, el citado Convenio también se basa en el elemento de la existencia de una conexión suficientemente estrecha entre el transporte de mercancías y el potencial Estado competente. Con arreglo al artículo 31, apartado 1, letra b), del Convenio CMR, tanto el lugar de salida como el lugar de llegada constituyen elementos de conexión independientes,[32] en base a los cuales cabe atribuir competencia internacional. Una regla de competencia análoga se incluye en el artículo 21, apartado 1, letra c), del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías.[33]

55. El Reglamento Roma I que ha sido invocado por ALS no tiene pertinencia directa para las cuestiones planteadas, ya que se refiere a la elección de ley. Sin embargo, las normas de Derecho internacional privado también se basan en la existencia de una conexión estrecha. Con objeto de determinar la legislación aplicable a los contratos de transporte de mercancías, el artículo 5, apartado 1, del Reglamento Roma I utiliza una combinación de criterios como la residencia habitual del transportista, el «lugar de recepción» y el «lugar de entrega», así como la residencia habitual del remitente. Ello respalda la opinión de que todos estos lugares son pertinentes para determinar si hay una conexión estrecha en los casos de transporte de mercancías, siendo uno de ellos el lugar de expedición («lugar de recepción»).

2. Transporte multimodal por carretera/marítimo frente a transporte aéreo

56. El Tribunal de Justicia, en la sentencia flightright y otros, examinó una característica que es un elemento típico del transporte multimodal, a saber, que las mercancías se transportan en una serie de etapas bien diferenciadas.

57. Había estas etapas bien diferenciadas en el asunto flightright y otros, en el que el Tribunal de Justicia determinó que la índole de tal transporte no modificaba la posición preponderante de los lugares de salida y destino, aun cuando en el asunto flightright y otros, al igual que en el caso de autos, la compañía aérea y el transportista recurrieron a subcontratistas.

58. Tanto en los transportes multimodales como en los vuelos segmentados, los dos lugares principales en los que se prestan los servicios están interrelacionados por la tarjeta de embarque en el caso del transporte aéreo y por el contrato entre el remitente y el transportista en el caso del transporte multimodal. La finalidad subyacente de este tipo de contrato, a saber, trasladar un objeto desde un sitio definido a otro sitio definido, es decir, transportarlo desde A a B, hace de estos dos puntos los dos extremos de un recorrido, separados entre sí por tiempo y distancia. El objetivo del contrato es simplemente cubrir esa distancia. Estos dos lugares —salida y destino— son fundamentales en el contrato de transporte de mercancías y solo juntos forman sus elementos esenciales y característicos.

59. En la presente situación, en la que los medios de transporte utilizados cambian a lo largo del trayecto y especialmente en los puertos, el que las mercancías se transporten en una serie de etapas diferentes es también una característica inherente a tal transporte. En mi opinión, sin embargo, el hecho de que haya sido necesario descargar mercancías pesadas y de gran volumen, como la trituradora en cuestión, y trasladarla por tierra con su propio sistema de propulsión, así como los riesgos de pérdidas o daños inherentes a un procedimiento de este tipo (incluida la posibilidad de

32 De conformidad con el artículo 31, apartado 1, del Convenio CMR: «Para todos los litigios a que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio, el demandante podrá escoger [...] las jurisdicciones del país en el territorio del cual: [...] b) está situado el lugar en que el transportista se hizo cargo de la mercancía o el lugar designado para la entrega de la misma [...]».

33 Firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, *Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas* 1992, n.º 29215, p. 3. Este Convenio se conoce más ampliamente con la denominación de «Reglas de Hamburgo». El artículo 21, apartado 1, del Convenio establece: «En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes: [...] (c) El Puerto de carga o el Puerto de descarga; [...]».

robo) no modifica la situación de modo que se atribuya a los lugares de recarga o transbordo una importancia equivalente a la del lugar de expedición. Por tanto, reconocer este último lugar, junto con el lugar de destino, como uno de los «lugares de cumplimiento» no aumenta el número de foros disponibles de manera que se susciten inquietudes sobre una búsqueda del foro más favorable.

60. Además, es práctica habitual no mencionar los lugares de recarga o de transbordo en los contratos del tipo que es objeto del procedimiento principal.[34] El aspecto de la previsibilidad que el Tribunal de Justicia destacó en las sentencias Rehder y flightright y otros, así como la exigencia de limitar la búsqueda del foro más favorable, llevan a excluir los lugares de recarga del concepto de «lugar de cumplimiento» en el sentido del artículo 5, punto 1, letra b), del Reglamento Bruselas I. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el lugar de cumplimiento debe deducirse, en la medida de lo posible, de las cláusulas del propio contrato.[35]

61. La función primordial del contrato a efectos de determinar la competencia judicial implica también restar importancia a la circunstancia de que la trituradora se perdiera en el Reino Unido y no en Finlandia. En el momento en el que las partes celebraron el contrato, no cabía prever dónde podría producirse un problema en su cumplimiento. Así, aun cuando el artículo 5, punto 1, letra b), del Reglamento Bruselas I también persigue facilitar la obtención de pruebas, prevalece el objetivo de la previsibilidad, que es uno de los pilares[36] en los que se asientan las normas comunes en materia de competencia.

3. Conclusión provisional

62. Por consiguiente, opino que las diferencias entre las situaciones que han de compararse aquí — transporte aéreo de personas, por una parte, y transporte multimodal de mercancías, por otra— no son tan significativas como para justificar la aplicación en el procedimiento principal de un enfoque distinto del seguido en las sentencias Rehder y flightright y otros. En estas el Tribunal de Justicia consideró competentes a los tribunales de los «lugares de prestación *principal* de los servicios»[37] porque presentan un vínculo suficientemente estrecho con los elementos materiales del litigio.[38] Para supuestos de transporte por carretera y marítimo, este estrecho vínculo se confirma mediante otros regímenes jurídicos como el Convenio CMR y las Reglas de Hamburgo.

63. El lugar de expedición y el lugar de destino son ambos «lugares principales de cumplimiento» a efectos del artículo 5, punto 1, letra b), del Reglamento Bruselas I, mientras que los lugares de recarga, en general, no lo son.

34 El Gobierno suizo indicó en sus observaciones que esta era una práctica habitual. El órgano jurisdiccional remitente no ha precisado el contenido del contrato de transporte de mercancías ni ha facilitado dicho contrato al Tribunal de Justicia. ALS especificó que su obligación principal era adoptar las medidas logísticas necesarias para el traslado de la trituradora desde Pori a Sheffield. Asimismo, ALS hizo constar en sus observaciones que entre 2004 y 2011, Metso y ALS celebraron 418 contratos de transporte de maquinaria de Metso.

35 Véase la sentencia Wood Floor Solutions Andreas Domberger, apartado 38.

36 Véanse las conclusiones presentadas por el Abogado General Bobek en los asuntos acumulados flightright y otros (C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2017:787), punto 81.

37 El subrayado es mío.

38 Véase la sentencia flightright y otros, apartado 73.

V. Conclusión

64. A la luz de las consideraciones precedentes, estimo que la cuestión planteada por el Korkein oikeus (Tribunal Supremo, Finlandia) debe responderse del siguiente modo:

«El lugar o los lugares de la prestación de servicios con arreglo al artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, en el caso de un contrato de transporte de mercancías entre Estados miembros en el que el transporte de mercancías se efectúa en varias etapas con utilización de diferentes medios de transporte comprenden el lugar de expedición».