Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. EVGENI TANCHEV
présentées le 10 avril 2018 [1]

Affaire C-88/17

Zurich Insurance plc,
Metso Minerals Oy
contre
Abnormal Load Services (International) Limited

[demande de décision préjudicielle présentée par le Korkein oikeus (Cour suprême, Finlande)]

« Renvoi préjudiciel – Coopération en matière civile et commerciale – Règlement Bruxelles I – Règlement (CE) nº 44/2001 – Compétence en matière contractuelle – Dommages et intérêts – Détermination du lieu d'exécution de l'obligation – Lieu où les services ont été ou auraient dû être fournis – Contrat de transport de marchandises entre deux États membres comprenant plusieurs étapes impliquant plus d'un moyen de transport (transport multimodal) »

1. La présente affaire a pour objet la compétence internationale pour une action en dommages et intérêts contractuels établie en vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) nº 44/2001 [2], dans le contexte d'un transport multimodal de marchandises entre deux États membres.

2. Un transporteur britannique était en charge d'un transport de marchandises de la Finlande vers le Royaume-Uni en application d'un contrat conclu avec une entreprise finlandaise. Les marchandises en cause ayant été perdues au Royaume-Uni au cours du transport, l'entreprise finlandaise et l'assureur des marchandises ont introduit un recours en dommages et intérêts devant une juridiction finlandaise.

3. Le litige est parvenu jusqu'au Korkein oikeus (Cour suprême, Finlande), qui demande un éclaircissement sur le point de savoir si les juridictions finlandaises sont internationalement compétentes au titre de l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement Bruxelles I.

4. Dans ses arrêts Rehder [3] et flightright e.a. [4], la Cour a considéré, dans le cadre du transport aérien de passagers, qu'il peut exister une compétence pour une action en dommages et intérêts fondée sur un contrat à la fois au lieu du chargement et au lieu de la destination finale. En l'absence de précédent dans la jurisprudence de la Cour concernant directement la question de la compétence en cas d'inexécution d'un contrat portant sur un transport multimodal de marchandises entre États membres, la question à laquelle la Cour doit répondre est celle de savoir si la règle développée dans le contexte du transport aérien de passagers est applicable à la présente situation.

1 Langue originale : l'anglais.

2 Règlement du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2001, L 12, p. 1, ci-après le « règlement Bruxelles I »). Depuis le 10 janvier 2015, ce règlement a été remplacé par le règlement (UE) nº 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2012, L 351, p. 1, ci-après le « règlement Bruxelles I bis »).

3 Arrêt du 9 juillet 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439.

4 Arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160.

5. Je suis parvenu à la conclusion que les juridictions finlandaises sont compétentes pour connaître du litige au principal se rapportant à l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement Bruxelles I, car le lieu de l'expédition des marchandises désigné dans un contrat de services de transport constitue, dans le contexte d'un contrat de transport de marchandises, un lieu où un service est fourni.

I. Le cadre juridique

6. L'article 5 du règlement Bruxelles I énonce :

« Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être attraite, dans un autre État membre :

1)

a) en matière contractuelle, devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée ;

b) aux fins de l'application de la présente disposition, et sauf convention contraire, le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est :

– […]

– pour la fourniture de services, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis ;

[…] »

II. Les faits au principal et la question préjudicielle

7. Abnormal Load Services (International) Limited (ci-après « ALS »), la défenderesse au principal, est un transporteur britannique ayant son siège au Royaume-Uni [5].

8. En juillet 2008, ALS a conclu un contrat de transport de marchandises avec Metso Minerals Oy (ci-après « Metso »), un fabricant finlandais de matériel destiné aux industries de l'extraction et de la construction. Un concasseur conique à rouleaux devait être transporté de Pori (Finlande) à Sheffield (Royaume-Uni). Le concasseur était assuré par Zurich Insurance plc (ci-après « Zurich »). Metso et Zurich sont les parties demanderesses dans la procédure au principal.

9. ALS, assistée de sous-traitants, a procédé au transport de la manière suivante. Le concasseur a d'abord été transporté sur le châssis d'un camion de Pori à Rauma en Finlande. À Rauma, il a été déchargé du camion et conduit sur un navire au moyen de sa propre propulsion mécanique. Après avoir été transporté par mer, il a été conduit hors du navire [6] sur le port de Hull à nouveau grâce à sa propre propulsion mécanique, puis a été chargé sur un deuxième camion. Néanmoins, le destinataire de Metso, qui ne disposait pas de capacités de stockage suffisantes et adéquates, avait demandé à un sous-traitant de ALS de conduire le concasseur vers son propre entrepôt et de l'y laisser quelques jours. Le séjour en entrepôt a duré plus longtemps que prévu [7] et le concasseur a disparu avant d'avoir pu être livré à son destinataire à Sheffield.

5 L'indication du siège figure dans les observations de la défenderesse au principal.

6 Ainsi que l'a précisé ALS dans ses observations, le navire *Birka Exporter* de la compagnie maritime Finnlines a été utilisé.

7 Selon les observations écrites de ALS.

10. Zurich a indemnisé Metso pour la valeur du concasseur, diminuée de la franchise.

11. Le 30 septembre 2009, Zurich et Metso ont demandé, en Finlande, devant le satakunnan käräjäoikeus (tribunal de première instance de Satakunta, Finlande), la condamnation d'ALS à leur verser des dommages et intérêts d'un montant équivalent à la valeur du concasseur.

12. Dans un jugement du 22 mars 2013, le satakunnan käräjäoikeus (tribunal de première instance de Satakunta) a condamné ALS au versement des sommes demandées après avoir conclu que, l'affaire concernant un transport de marchandises par route, il était compétent pour en connaître et que la compétence devait être fondée sur les règles finlandaises transposant l'article 31 de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (ci-après la « CMR »)[8].

13. Saisie sur appel interjeté par ALS, le vaasan hovioikeus (cour d'appel de Vaasa, Finlande) a considéré qu'il était question d'un cas de transport combiné et que les parties ne devaient pas être considérées comme ayant conclu une clause attributive de juridiction au sens de la CMR, laquelle ne s'appliquait pas ; en outre, il a considéré qu'il n'était pas compétent au titre de l'article 5, paragraphe 1, du règlement Bruxelles I. Il a par conséquent rejeté le recours comme irrecevable, dans son arrêt du 30 mars 2015.

14. Dans le cadre du pourvoi formé devant le Korkein oikeus (cour suprême), Zurich et Metso ont fait valoir que la décision du vaasan hovioikeus (cour d'appel de Vaasa) devait être annulée et qu'ALS devait être condamnée à des dommages et intérêts, ou que l'affaire devait être renvoyée devant le vaasan hovioikeus (Cour d'appel de Vaasa) pour que celui-ci statue sur le fond du litige.

15. C'est dans ce contexte que le Korkein oikeus (Cour suprême) a décidé de surseoir à statuer dans la procédure au principal et de saisir la Cour de la question préjudicielle suivante :

« Comment le ou les lieux de fourniture du service au sens de l'article 5, point 1, sous b), second tiret, du règlement [Bruxelles I] sont-ils déterminés lorsque l'on est en présence d'un contrat portant sur le transport de marchandises entre États membres et que le transport se compose de différentes parties pour lesquelles différents modes de transport sont utilisés ? »

16. Des observations écrites ont été présentées à la Cour par la défenderesse au principal, par les gouvernements finlandais, portugais et suisse ainsi que par la Commission européenne. Aucune demande d'audience n'a été faite et aucune audience n'a été tenue.

III. Résumé des observations présentées

17. J'aborderai la question en cause en commençant par résumer les principales observations présentées à la Cour.

18. ALS conteste la compétence internationale des juridictions finlandaises, tandis que les gouvernements finlandais, portugais et suisse, de même que la Commission, considèrent que lesdites juridictions sont internationalement compétentes.

19. ALS fait valoir que seul le lieu du déchargement peut être considéré comme étant le lieu d'exécution, en soulignant que le lieu d'exécution ne peut être qu'un lieu unique et que le lieu de la destination finale a une importance largement plus grande que le lieu de l'expédition. Elle considère que ce dernier n'est guère plus important que les divers lieux de rechargement. À la différence de ce qui est le cas pour les passagers d'un transport aérien, les parties à un contrat de transport de

8 Signée à Genève le 19 mai 1956, Nations unies, recueil des traités, 1961, nº 5742, p. 190. L'abréviation officielle « CMR » est tirée du titre français de la convention.

marchandises s'intéresseraient non pas aux modes de transport utilisés au cours du voyage, mais seulement au fait que les marchandises parviennent à leur destination finale. En outre, ALS semble indiquer que le cas de figure est comparable à celui des agents commerciaux opérant dans différents États membres et s'agissant duquel la Cour a admis une compétence au lieu où l'agent est domicilié [9]. Enfin, ALS se réfère à l'arrêt Réunion européenne [10], dans lequel il a été jugé, dans un cas de transport combiné maritime et routier, que les juridictions du lieu où les marchandises devaient être transportées étaient compétentes pour connaître d'une action en responsabilité délictuelle. Selon ALS, cette position serait cohérente par rapport à la détermination de la loi applicable en matière de contrats de transport de marchandises telle qu'elle est prévue dans le règlement (CE) nº 593/2008 [11] (ci-après le « règlement Rome I »), qui accorde une importance prépondérante au lieu de livraison et doit être interprétée à la lumière du règlement Bruxelles I.

20. Les gouvernements finlandais et portugais invoquent tous deux la jurisprudence de la Cour selon laquelle, dans le contexte d'un contrat de transport, le lieu où les marchandises ont été prises en charge par le transporteur et le lieu désigné pour la livraison des marchandises sont rattachés tout aussi étroitement à l'exécution du contrat. Le gouvernement finlandais se réfère principalement à l'arrêt Wood Floor Solutions Andreas Domberger, tandis que le gouvernement portugais cite les arrêts Rehder, Nickel & Goeldner Spedition [12] et Color Drack [13] et se fonde sur la notion de « lieu de fourniture principale des services ».

21. La Commission, se référant aux arrêts Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger et Color Drack, admet que le lieu d'arrivée est, en tout état de cause, un lieu d'exécution, car il s'agit du lieu final de la chaîne de transport. Elle soutient ensuite que, néanmoins, en gardant à l'esprit les exigences de proximité, de prévisibilité et de sécurité juridique, il serait approprié de retenir comme lieu d'exécution, en outre, le lieu de l'expédition. Selon la Commission, le présent cas de figure serait alors comparable à celui de l'arrêt Rehder. Par conséquent, elle propose que, en l'espèce, la demanderesse ait la faculté de choisir entre le lieu d'expédition prévu dans le contrat de transport et le lieu d'arrivée désigné dans celui-ci.

22. Le gouvernement suisse souligne que, dans l'interprétation d'une règle de compétence, il y a lieu de tenir compte de la finalité de ladite règle. Il fait notamment valoir que la détermination de la compétence en matière contractuelle au titre de l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement Bruxelles I répond aux objectifs de proximité et de prévisibilité. Il estime que tant le lieu de l'expédition que le lieu d'arrivée doivent être considérés comme des lieux d'exécution. Selon lui, au regard notamment du cas de figure dans lequel les marchandises sont endommagées ou perdues au lieu de l'expédition, il ne semble pas approprié de restreindre la compétence aux juridictions du pays de destination, compte tenu des difficultés que cela impliquerait pour y rassembler des preuves pertinentes. Il ajoute que, en revanche, les lieux de rechargement en cours de voyage ne sauraient être considérés comme des lieux d'exécution, car, premièrement, ils ne peuvent pas être prévus par les deux parties au contrat, le choix de ceux-ci étant normalement laissé au seul transporteur, et, deuxièmement, le nombre de juridictions compétentes devrait être restreint.

9 Arrêt du 11 mars 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, point 42.

10 Arrêt du 27 octobre 1998, Réunion européenne e.a., C-51/97, EU:C:1998:509, point 35.

11 Règlement du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) (JO 2008, L 177, p. 6).

12 Arrêt du 4 septembre 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145.

13 Arrêt du 3 mai 2007, Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262.

IV. Analyse

23. À titre préliminaire, il importe de relever que la procédure au principal devant la juridiction de renvoi finlandaise concerne un litige portant sur la question de savoir si, dans le contexte de transports internationaux multimodaux de marchandises, les juridictions de l'État membre de l'expédition des marchandises sont internationalement compétentes. La décision de renvoi est formulée de manière plus large afin d'englober éventuellement la compétence de l'État membre de destination ainsi que celle des États membres dans lesquels les marchandises en cause transitent. Il n'est cependant pas nécessaire de se référer auxdits éléments pour répondre à la question de la juridiction de renvoi telle qu'elle est formulée. Ceux-ci sont cependant indirectement pertinents compte tenu de l'aspect tenant à la limitation du nombre de fors disponibles, de sorte que je les aborderai au passage dans ce contexte.

A. Introduction

24. La Cour s'est penchée dans plusieurs affaires sur la compétence internationale dans le contexte du transport international de marchandises. Néanmoins, aucune de celles-ci ne concerne une compétence spéciale fondée sur l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement Bruxelles I dans le cas d'un contrat de transport de marchandises, qui est la question qui se pose dans la présente demande de décision préjudicielle.

25. Pour ce qui concerne le transport terrestre de marchandises, les arrêts en cause concernent principalement la CMR et son champ d'application. Néanmoins, la Cour a considéré qu'il appartient aux juridictions nationales de déterminer si un litige relève du champ d'application de la CMR [14] et, en l'espèce, le vaasan hovioikeus (cour d'appel de Vaasa) a considéré que celle-ci n'était pas applicable ratione materiae, l'affaire en cause impliquant un transport combiné.

26. C'est pour cette raison que le Korkein oikeus (Cour suprême) a formulé la question visant à interpréter l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement Bruxelles I, en partant du principe que la CMR est inapplicable [15].

27. L'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement Bruxelles I établit une « compétence spéciale » optionnelle par rapport à la « compétence générale ». Pour la défenderesse au principal, les juridictions du Royaume-Uni, où ALS à son siège, sont compétentes à titre général, en application de l'article 2, paragraphe 1, du règlement Bruxelles I, lu en combinaison avec l'article 60, paragraphe 1, dudit règlement. Les requérantes au principal ne peuvent donc choisir d'ester en justice devant les juridictions finlandaises que si la République de Finlande répond aux conditions exigées par l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement Bruxelles I pour qu'il existe une compétence spéciale, c'est-à-dire si ce pays était « le lieu d'exécution de l'obligation » au sens de cette disposition.

28. Dans la procédure au principal, la question de la compétence internationale se pose, car l'affaire présente des liens non seulement avec la République de Finlande, mais également avec d'autres pays : la Finlande est le pays de l'expédition et celui du siège de l'expéditeur, tandis que le lieu de destination des marchandises transportées, de même que le siège du transporteur, sont situés au Royaume-Uni, où, qui plus est, les marchandises ont finalement été perdues. Enfin, afin d'acheminer le concasseur de Finlande jusqu'au Royaume-Uni, celui-ci a dû être transporté par des mers appartenant à d'autres États membres ou par des mers n'étant placées sous la souveraineté d'aucun État. Dans le langage courant, tous ces territoires et ces mers sont des lieux d'exécution du contrat.

14 Arrêt du 4 septembre 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, point 36.

15 Voir points 13 et 14 des présentes conclusions.

29. L'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement Bruxelles I prévoyant, aux fins de la détermination de la compétence internationale dans le cas d'un contrat de fourniture de services, que le lieu d'exécution de l'obligation en vertu du contrat est « le lieu […] où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis », il se pose la question de savoir si tous les pays dans lesquels une partie de l'obligation a été exécutée sont compétents, ou seulement l'un ou plusieurs d'entre eux.

30. Dans leur libellé, tant le point a) que le point b) de l'article 5, paragraphe 1, du règlement Bruxelles I se réfèrent au « *lieu* d'exécution » ; en outre, le point b) de ladite disposition se réfère au « *lieu* d'un État membre» [16]. Compte tenu de l'emploi du singulier, il semble qu'un seul lieu puisse être considéré comme ayant une compétence spéciale en matière contractuelle. Néanmoins, la jurisprudence ne vient pas étayer une telle conclusion.

31. La Cour a jugé que, à défaut de pouvoir déterminer un lieu principal d'exécution, chacun des lieux de livraison présente un lien suffisant de proximité avec les éléments matériels du litige et, partant, un rattachement significatif sur le plan de la compétence judiciaire. Dans un litige portant sur une vente de marchandises, la Cour a considéré que, dans un tel cas, le demandeur peut attraire le défendeur devant le tribunal du lieu de l'exécution de son choix sur le fondement de l'article 5, point 1, sous b), premier tiret, du règlement Bruxelles I [17].

32. Cela est conforme à la jurisprudence relative à la compétence en matière délictuelle, dans laquelle la Cour a également jugé que plus d'un lieu est susceptible de devoir être pris en considération lorsque le lieu où le dommage est survenu n'est pas le même que celui où s'est produit l'événement causal [18].

33. Dans l'arrêt Réunion européenne e.a. [19], la Cour, à propos d'un transport de marchandises maritime puis terrestre [20], a considéré qu'il s'agissait d'une question de responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle et n'a donc pas statué sur la compétence en matière de responsabilité contractuelle.

34. S'agissant du transport aérien de passagers, la Cour a rendu deux arrêts précisant les conditions de la compétence en matière contractuelle énoncée à l'article 5, paragraphe 1, sous b), second tiret, du règlement Bruxelles I, que j'examinerai à présent en détail.

16 Mise en italiques par mes soins.

17 Arrêt du 3 mai 2007, Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262, point 42. Cette affaire concernait l'exécution d'un contrat portant sur la vente de marchandises, en vertu duquel la défenderesse, une société établie en Allemagne, s'engageait à livrer des marchandises à différents détaillants de la requérante en Autriche. La Cour a considéré qu'il pouvait exister plusieurs lieux de livraison.

18 Arrêts du 30 novembre 1976, Bier, 21/76, EU:C:1976:166, points 24 et 25, et du 27 octobre 1998, Réunion européenne e.a., C-51/97, EU:C:1998:509, point 28.

19 Arrêt du 27 octobre 1998, Réunion européenne e.a., C-51/97, EU:C:1998:509, point 26.

20 La Cour a statué sur le fondement de la convention de Bruxelles, qui est l'instrument ayant précédé le règlement Bruxelles I, ce dernier devant être interprété à la lumière de ladite convention (voir considérant 19 du règlement Bruxelles I et arrêt du 4 mai 2010, TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, point 36).

B. La jurisprudence concernant le transport aérien de personnes

1. L'arrêt Rehder

35. Dans l'arrêt Rehder [21], la Cour était interrogée sur la compétence internationale en matière d'actions fondées sur le règlement (CE) nº 261/2004 [22]. Dans cette affaire, la partie demanderesse revendiquait des dommages et intérêts devant une juridiction allemande en raison de l'annulation d'un vol de Munich (Allemagne) à Vilnius (Lituanie), bien que la compagnie aérienne en cause ait eu son siège à Riga (Lettonie). La Cour a jugé que les juridictions de l'État membre du lieu de départ *et* de celui du lieu d'arrivée de l'avion sont compétentes, le choix final entre ces deux options appartenant à la partie demanderesse.

36. La Cour a conclu, que, compte tenu de la nature des services fournis aux passagers acheminés, ces deux lieux présentaient un lien de proximité suffisant avec les éléments matériels du litige, tout en précisant que les lieux d'escale ne présentaient pas de « lien suffisant avec l'essentiel des services résultant [du] […] contrat [en cause]» [23]

37. La Cour, en examinant dans l'arrêt Rehder la pertinence des lieux de départ et d'arrivée d'un vol, a effectué une distinction entre le transport aérien et la situation d'un contrat de vente comportant « des livraisons de marchandises en des lieux différents, qui constituent des opérations distinctes et quantifiables aux fins de déterminer la livraison principale en fonction de critères économiques ». La Cour a souligné que « les transports aériens constituent, en raison même de leur nature, des services fournis d'une manière indivisible et unitaire […], en sorte que ne saurait être distinguée dans de tels cas, en fonction d'un critère économique, une partie distincte de la prestation qui constituerait la prestation principale, laquelle serait fournie en un lieu précis» [24].

38. En outre, la Cour a relevé que son raisonnement était conforme aux objectifs de proximité, de prévisibilité et de sécurité juridique. Elle a relevé qu'à cet égard, le choix, limité à deux fors, permettait aux deux parties d'identifier aisément les juridictions qui pouvaient être saisies et rendait également possible l'évaluation des risques s'y rapportant.

2. L'arrêt flightright e.a.

39. Les principes qui figurent ci-dessus ont été affirmés dans l'arrêt flightright e.a. [25], dans lequel la Cour devait statuer sur trois affaires jointes concernant des vols segmentés, chaque vol étant, qui plus est, desservi par une compagnie aérienne différente.

40. Dans la première de ces affaires, flightright GmbH était la partie cessionnaire des droits de deux passagers au titre de retards de vol et avait introduit une action devant les juridictions allemandes contre Air Nostrum. Les parties cédantes avaient réservé leur vol par Air Berlin sous une référence de réservation unique, de Ibiza (Espagne) à Dusseldorf (Allemagne) en passant par Palma de Majorque (Espagne). Le premier vol, qui était desservi par Air Nostrum, a été retardé et les passagers ont manqué leur vol de Palma de Mallorca à Dusseldorf. La question qui se posait était celle de savoir si la juridiction allemande saisie par flightright GmbH était compétente.

21 Arrêt du 9 juillet 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439.

22 Règlement du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

23 Arrêt du 9 juillet 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, point 40.

24 Arrêt du 9 juillet 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, point 42.

25 Arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160.

41. La Cour a jugé que l'article 5, paragraphe 1, sous b), second tiret, du règlement Bruxelles I [26] doit être interprété en ce sens que, dans le cas d'un vol avec correspondance, constitue le « lieu d'exécution » d'un tel vol, au sens de ladite disposition, le lieu d'arrivée du second vol. La Cour est parvenue à cette conclusion dans un contexte dans lequel les passagers étaient transportés par deux vols en correspondance qui étaient tous deux desservis par différentes compagnies aériennes et dans lequel la demande d'indemnisation en raison du long retard du vol en correspondance formée en application du règlement nº 261/2004 tirait son fondement d'une irrégularité qui était intervenue sur le premier desdits vols, desservi par le transporteur aérien avec lequel les passagers en cause n'avaient pas de relations contractuelles (Air Nostrum) [27].

42. La Cour a souligné que la notion de « lieu d'exécution » formulée dans l'arrêt Rehder, bien que se référant à un vol direct effectué par le cocontractant du passager concerné, valait également, mutatis mutandis, en ce qui concerne des cas tels que ceux en cause dans les affaires flightright e.a, dans lesquels, d'une part, le vol avec correspondance comporte deux vols, et, d'autre part, le transporteur aérien effectif sur le vol en cause n'avait pas conclu de contrat directement avec les passagers concernés [28].

43. La Cour a considéré que étant donné que le lieu d'arrivée du second vol présentait un lien suffisamment étroit avec les éléments matériels du litige et, partant, assurait le rattachement étroit, voulu par les règles de compétence spéciale énoncées à l'article 5, point 1, du règlement Bruxelles I, entre le contrat de transport aérien et la juridiction compétente, il satisfaisait à l'objectif de proximité [29]. La Cour a observé que cette solution répondait également au principe de prévisibilité poursuivi par ces mêmes règles dans la mesure où elle permet tant au demandeur qu'au défendeur d'identifier la juridiction du lieu d'arrivée du second vol, tel qu'il est inscrit dans ledit contrat de transport aérien, en tant que juridiction susceptible d'être saisie [30].

3. Résumé

44. En résumé, en ce qui concerne les retards de vol et l'indemnisation à verser en raison de l'inexécution de ce type de contrat de transport, la Cour considère que le lieu de départ et le lieu de la destination finale ont la même pertinence au titre du contrat, établissant ainsi un lien territorial suffisant entre ces lieux et une action en justice découlant de la situation contractuelle.

45. Ainsi, la Cour qualifie ces deux lieux de « lieux d'exécution » au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous b), second tiret, du règlement Bruxelles I, établissant un lien suffisamment étroit avec les éléments matériels d'un litige qui porte sur des obligations contractuelles telles que celle de verser une indemnisation.

46. La Cour justifie cette qualification en se référant à d'autres principes consacrés dans une jurisprudence constante en matière de compétences spéciales, à savoir les principes de prévisibilité et d'évaluation des risques.

26 L'affaire flightright e.a. concernant trois procédures distinctes qui ont été introduites à des dates différentes, la Cour a dû interpréter à la fois l'article 5, paragraphe 1, sous b), second tiret, du règlement Bruxelles I et la disposition qui lui a fait suite, l'article 7, paragraphe 1, sous b), second tiret, du règlement Bruxelles I bis, dont le libellé est identique.

27 Arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 56.

28 Arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 69.

29 Arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 74. Voir, également, en ce sens, arrêt du 9 juillet 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, point 44.

30 Arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 75. Voir, également, en ce sens, arrêts du 9 juillet 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, point 45, et du 4 septembre 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, point 41.

47. Outre ces deux lieux principaux d'exécution, la Cour a identifié un autre lieu qui est susceptible de présenter également une pertinence dans le cadre de l'exécution d'un contrat de transport. Il s'agit du lieu où s'achève le premier segment d'un transport composé de deux vols. Conformément à l'arrêt flightright e.a., ce lieu ne répond cependant pas à l'objectif de proximité.

C. Applicabilité au transport multimodal de marchandises

48. Selon moi, ces considérations sont transposables aux situations de transport multimodal de marchandises telles que celle qui se présente en l'espèce.

49. La présente situation se différencie des affaires de transport aérien sous l'angle de l'objet transporté et des moyens du transport. J'aborderai ces différences l'une après l'autre et expliquerai pourquoi les arrêts Rehder et flightright e.a. sont, selon moi, néanmoins applicables.

1. Des marchandises plutôt que des passagers

50. Le fait que, en l'espèce, ce sont des marchandises qui ont été transportées ne change pas significativement la situation s'agissant du lieu de départ. Ce lieu conserve sa pertinence pour l'exécution du contrat et il présente un degré de proximité suffisant, même comparé aux lieux traversés lorsque les marchandises ont été transportées par camion et bateau entre la Finlande et le Royaume-Uni.

51. Ainsi que l'a relevé la Cour dans l'arrêt Rehder, lorsqu'un passager embarque dans un avion, les services pertinents dans le cadre d'un contrat de transport aérien de passagers sont « l'enregistrement ainsi que l'embarquement des passagers et l'accueil de ces derniers à bord de l'avion au lieu de décollage convenu dans le contrat de transport en cause, le départ de l'appareil à l'heure prévue, le transport des passagers et de leurs bagages du lieu de départ au lieu d'arrivée, la prise en charge des passagers pendant le vol ». Ces considérations excluent que les lieux d'escale éventuels de l'appareil soient des lieux où une juridiction est susceptible d'être compétente, à défaut de « lien suffisant avec l'essentiel des services résultant dudit contrat» [31].

52. Dans la mesure où des marchandises doivent être expédiées par quelqu'un, que ce soit par l'expéditeur ou l'un de ses mandataires, la situation au lieu du départ est tout aussi décisive pour que celles-ci soient livrées avec succès.

53. C'est pour cette raison que les règles applicables au transport aérien de personnes sont transposables à la présente affaire. Dans le cas du transport de marchandises, l'expéditeur a un intérêt à ce que les marchandises arrivent au lieu de destination à la date prévue, sans être perdues ou endommagées. À cet effet, l'expéditeur doit prendre des précautions au lieu du départ, c'est-à-dire remettre les marchandises en temps et lieu utiles, les empaqueter, les emballer et les amarrer de manière appropriée afin qu'aucune avarie ne se produise au cours du transport. De plus, l'autre partie contractante, le transporteur, doit exécuter une partie importante de la prestation de service convenue au lieu de l'expédition, à savoir recevoir les marchandises, les stocker de manière appropriée et les protéger afin qu'elles ne soient pas endommagées.

54. En outre, bien que la CMR ne soit pas applicable dans la procédure au principal, il importe de relever que, ainsi que le gouvernement suisse et la Commission l'ont fait valoir, ladite convention se fonde également sur l'existence d'un lien suffisamment étroit entre le transport des marchandises et un État susceptible d'être compétent. En vertu de l'article 31, paragraphe 1, sous b), de la CMR, les

31 Arrêt du 9 juillet 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, point 40.

lieux de départ et d'arrivée constituent tous deux des facteurs de rattachement indépendants [32] susceptibles d'établir une compétence internationale. Il existe une règle de compétence comparable à l'article 21, paragraphe 1, sous c), de la convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer [33].

55. Le règlement Rome I invoqué par ALS n'est pas directement pertinent pour la question déférée, car il concerne le choix de la loi applicable. Néanmoins, les règles du droit international privé sont également fondées sur l'existence d'un lien étroit. Pour déterminer la loi applicable aux contrats de transport de marchandises, l'article 5, paragraphe 1, du règlement Rome I combine la résidence habituelle du transporteur, le « lieu de chargement » et le « lieu de livraison », ainsi que la résidence habituelle de l'expéditeur. Cela vient au soutien de la position selon laquelle ces lieux sont tous décisifs lorsqu'il s'agit de déterminer s'il existe un lien étroit dans les cas impliquant le transport de marchandises, l'un des lieux en cause étant le lieu de l'expédition (« lieu de chargement »).

2. Un transport multimodal par la route et la mer plutôt qu'un transport aérien

56. La Cour, dans l'arrêt flightright e.a., s'est penchée sur une caractéristique typique du transport multimodal, à savoir le fait que les marchandises sont transportées dans différentes étapes distinctes.

57. Ces étapes distinctes existaient dans l'affaire flightright e.a., dans laquelle la Cour a jugé que la nature d'un tel trajet n'affecte pas la place essentielle des lieux de départ et de destination, même si, dans l'affaire flightright e.a., tout comme dans l'affaire qui nous occupe, le transporteur aérien et le transporteur avaient recours à des sous-traitants.

58. S'agissant des transports multimodaux comme des vols par segments, les deux lieux dans lesquels les services sont principalement fournis sont liés entre eux, par la carte d'embarquement dans le cas d'un transport aérien et par le contrat conclu entre l'expéditeur et le transporteur dans le cas d'un transport multimodal. L'objectif qui sous-tend un tel contrat, à savoir déplacer un objet d'un lieu donné à un autre lieu donné, c'est-à-dire le transporter d'un point A à un point B, fait que ces deux lieux constituent les deux extrémités d'un spectre, même si distance et temps peuvent les séparer. L'objectif du contrat est tout simplement de couvrir cette distance. Ces deux lieux, à savoir le lieu de départ et de destination, sont fondamentaux pour le contrat de transport de marchandises et en constituent seulement ensemble les éléments essentiels et caractéristiques.

59. Dans la situation qui nous occupe, dans laquelle les moyens utilisés pour transporter les marchandises changent au fur et à mesure du trajet, en particulier dans les ports, le fait que les marchandises sont transportées dans différentes étapes distinctes constitue aussi une caractéristique inhérente à un tel transport. Néanmoins, selon moi, même le fait qu'il a été nécessaire de décharger des marchandises lourdes et encombrantes, telles que le concasseur en cause, et de le transférer par la voie terrestre grâce à sa propre propulsion, avec les risques en termes de pertes ou de dommages qui sont inhérents à un tel processus (y compris la possibilité d'un vol), ne change pas la situation au point de conférer aux lieux de rechargement ou de transbordement une importance équivalente à celle du lieu de l'expédition. Ainsi, considérer que ce dernier lieu, avec le lieu de destination, constitue l'un des deux « lieux d'exécution » n'augmente pas le nombre des fors disponibles au point de donner lieu à des inquiétudes tenant au forum shopping.

32 L'article 31, paragraphe 1, de la CMR est ainsi libellé : « Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente convention, le demandeur peut saisir […] les juridictions du pays sur le territoire duquel : […] b) Le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé »

33 Signée à Hambourg le 31 mars 1978, Nations unies, recueil des traités, 1992, n° 29215, p. 3, connue plus largement sous le nom de « règles de Hambourg ». L'article 21, paragraphe 1, de ladite convention énonce : « Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après : […] c) le port de chargement ou le port de déchargement ; […] »

60. En outre, il est courant dans la pratique que les contrats du type de celui en cause au principal ne mentionnent pas les lieux de rechargement ou de transbordement [34]. L'aspect de prévisibilité sur lequel la Cour a mis l'accent dans les arrêts Rehder et flightright e.a. et l'impératif de limiter le forum shopping impliquent que les lieux de rechargement ne relèvent pas de la notion de « lieu d'exécution » au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous b), second tiret, du règlement Bruxelles I. En vertu de la jurisprudence de la Cour, le lieu d'exécution doit être déduit, dans la mesure du possible, des dispositions du contrat lui-même [35].

61. Le rôle éminent joué par le contrat dans la détermination de la compétence implique également qu'un poids moindre doit être conféré au fait que le concasseur a été perdu au Royaume-Uni, et non en Finlande. À la date à laquelle les parties ont conclu le contrat, il n'était pas possible de prévoir où un problème tenant à son exécution serait susceptible de se poser. Ainsi, bien que la facilité de l'administration de la preuve constitue également un objectif de l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement Bruxelles I, celui-ci est supplanté par la prévisibilité, qui constitue l'un des piliers [36] des règles de compétence communes dudit règlement.

3. Conclusion intermédiaire

62. Par conséquent, je suis d'avis que les différences entre les cas de figure ici comparés en l'espèce, à savoir celui du transport aérien de passagers, d'une part, et celui du transport multimodal de marchandises, d'autre part, ne sont pas suffisamment significatives pour justifier l'application, dans la procédure au principal, d'une approche différente de celle qui a été retenue dans les arrêts Rehder et flightright e.a. La Cour a considéré qu'il existait une compétence aux « lieux de fourniture *principale* des services» [37], car ceux-ci présentent un lien suffisamment étroit avec les éléments matériels du litige [38]. Pour les cas de figure du transport routier et maritime, ce lien étroit est confirmé par d'autres régimes tels que la CMR et les règles de Hambourg.

63. Le lieu d'expédition et le lieu de destination sont donc tous deux des lieux principaux d'exécution au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement Bruxelles I, tandis que, de manière générale, les lieux de chargement ne le sont pas.

V. Conclusion

64. À la lumière des considérations qui précèdent, je propose de répondre à la question déférée par le Korkein oikeus (Cour suprême, Finlande) de la manière suivante :

Dans le cas d'un contrat de transport de marchandises entre États membres dans lequel les marchandises sont acheminées en plusieurs étapes et par différents modes de transport, le ou les lieux de fourniture du service au sens de l'article 5, point 1, sous b), second tiret, du règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, comprennent le lieu de l'expédition.

34 Dans ses observations, le gouvernement suisse a indiqué qu'il s'agissait d'une pratique courante. La juridiction de renvoi n'a pas donné de détail quant au contenu du contrat de transport et n'a pas fourni celui-ci à la Cour. ALS a précisé que son obligation principale consistait à prendre les mesures logistiques nécessaires au transfert du concasseur de Pori à Sheffield. ALS a également indiqué, dans ses observations, que de 2004 à 2011, Metso et elle avaient conclu 418 contrats portant sur le transport des machines de Metso.

35 Arrêt du 11 mars 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, point 38.

36 Conclusions de l'avocat général Bobek dans les affaires jointes flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2017:787, point 81.

37 Mise en italique par mes soins.

38 Arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 73.