Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
EVGENI TANCHEV
apresentadas em 10 de abril de 2018 [1]

**Processo C-88/17**

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

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Korkein oikeus (Supremo Tribunal, Finlândia)]

«Questão prejudicial — Cooperação judicial em matéria civil e comercial — Regulamento Bruxelas I — Regulamento (CE) n.º 44/2001 — Competência jurisdicional em matéria contratual — Indemnização — Determinação do lugar do cumprimento da obrigação — Lugar onde os serviços foram ou deviam ter sido prestados — Contrato de transporte de mercadorias de um Estado-Membro para outro que consiste em diversas fases, articulando mais do que um meio de transporte (transporte multimodal)»

1. O presente processo tem por objeto a competência internacional relativamente a um pedido de indemnização por danos contratuais, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento (CE) n.º 44/2001 (a seguir «Regulamento Bruxelas I») [2], no âmbito de um transporte multimodal de mercadorias de um Estado-Membro para outro.

2. Nos termos de um contrato celebrado com uma empresa finlandesa, uma transportadora inglesa comprometeu-se a transportar mercadorias da Finlândia para o Reino Unido. As mercadorias em causa desapareceram durante o transporte no Reino Unido, após o que a empresa finlandesa e a empresa seguradora das mercadorias intentaram uma ação de indemnização num tribunal finlandês.

3. O litígio chegou ao Korkein oikeus (Supremo Tribunal, Finlândia), que pretende ver esclarecido se os tribunais finlandeses têm competência internacional ao abrigo do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Bruxelas I.

4. Nos seus Acórdãos Rehder [3] e flightright e o. [4], o Tribunal de Justiça declarou, no contexto do transporte aéreo de passageiros, que a competência judiciária relativa a danos contratuais tanto pode ser a do foro em que se situa o lugar de embarque como a do foro em que se situa o lugar do destino final. Na falta de precedente na jurisprudência do Tribunal de Justiça diretamente relacionado com a

1 Língua original: inglês.

2 Regulamento do Conselho de 22 de dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 2001, L 12, p. 1). Com efeitos a partir de 10 de janeiro de 2015, este regulamento foi substituído pelo Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 2012, L 351, p. 1, a seguir «Regulamento Bruxelas I-A»).

3 Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439.

4 Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160.

questão da competência em matéria de incumprimento contratual no âmbito do transporte multimodal de mercadorias entre Estados-Membros, a questão a que o Tribunal de Justiça deve responder, no caso em apreço, é a de saber se a regra prevista no contexto do transporte aéreo de passageiros pode ser aplicada à presente situação.

5. Cheguei à conclusão de que os tribunais finlandeses podem declarar-se competentes para conhecer do litígio no processo principal nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Bruxelas I, uma vez que o lugar do qual as mercadorias são despachadas nos termos de um contrato de serviços de transporte é o lugar em que o serviço é prestado no âmbito de um contrato de transporte de mercadorias.

## I. Quadro jurídico

6. O artigo 5.º do Regulamento Bruxelas I tem a seguinte redação:

«Uma pessoa com domicílio no território de um Estado-Membro pode ser demandada noutro Estado-Membro:

1.

a) Em matéria contratual, perante o tribunal do lugar onde foi ou deva ser cumprida a obrigação em questão;

b) Para efeitos da presente disposição e salvo convenção em contrário, o lugar de cumprimento da obrigação em questão será:

– […]

– no respeitante à prestação de serviços, o lugar de um Estado-Membro em que, por força do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados,

[…]»

## II. Matéria de facto no processo principal e questão prejudicial

7. A Abnormal Load Services (International) Ltd (a seguir «ALS»), demandada no processo principal, é uma empresa transportadora inglesa com sede no Reino Unido [5].

8. Em julho de 2008, a ALS celebrou um contrato de transporte de mercadorias com a Metso Minerals Oy (a seguir «Metso»), um fabricante finlandês de equipamento para as indústrias de exploração mineira e de construção. Um moinho cónico com roletes devia ser transportado de Pori, na Finlândia, para Sheffield, no Reino Unido. O moinho foi segurado pela Zurich Insurance plc (a seguir «Zurich»). Tanto a Metso como a Zurich são recorrentes no processo principal.

9. A ALS, com a ajuda de subempreiteiros, transportou o moinho da seguinte forma. Primeiro, foi transportado de Pori até Rauma, na Finlândia, num camião com um semirreboque rebaixado. Em Rauma, foi descarregado do camião e conduzido através da sua própria propulsão até ao navio. Após o transporte por mar para o Reino Unido, o moinho foi novamente conduzido através da sua própria propulsão para fora do navio [6], no porto de Hull, e carregado noutro camião. Uma vez que o

5 A sede é indicada nas observações submetidas ao Tribunal de Justiça pela demandada.

6 Como a ALS especificou nas suas observações, foi utilizado o navio *Birka Exporter* da companhia marítima Finnlines.

destinatário da Metso não tinha capacidade de armazenamento suficiente ou adequado, pediu a um subempreiteiro da ALS que conduzisse o moinho até ao seu próprio armazém e o guardasse lá durante alguns dias. No entanto, o moinho foi armazenado lá por um período superior [7] e desapareceu antes de poder ser entregue ao destinatário em Sheffield.

10. A Zurich indemnizou a Metso pelo valor do moinho, deduzido da franquia.

11. Em 30 de setembro de 2009, a Zurich e a Metso intentaram uma ação no Satakunnan käräjäoikeus (Tribunal de Primeira Instância de Satakunta, Finlândia) e pediram que a ALS fosse condenada a pagar-lhes, a título de indemnização, um montante equivalente ao valor do moinho.

12. Por sentença de 22 de março de 2013, o Satakunnan käräjäoikeus (Tribunal Distrital de Satakunta, Finlândia) condenou a ALS no pagamento das quantias reclamadas na ação, tendo concluído que era competente para conhecer do litígio por este dizer respeito ao transporte rodoviário de mercadorias, baseando a sua competência nas normas finlandesas que implementam o artigo 31.º da Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada (a seguir «CMR») [8].

13. Na sequência do recurso interposto pela ALS, o Vaasan Hovioikeus (Tribunal de Recurso de Vaasa, Finlândia) declarou que estava em causa um transporte combinado, que não se deveria considerar que as partes tivessem celebrado um acordo atributivo de competência judiciária ao abrigo da CMR, que esta não era aplicável e que o Vaasan Hovioikeus (Tribunal de Recurso de Vaasa) também não era competente nos termos do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento Bruxelas I. Por conseguinte, julgou inadmissível o recurso por Acórdão de 30 de março de 2015.

14. Em sede de recurso para o Korkein oikeus (Supremo Tribunal), a Zurich e a Metso alegaram que a decisão do Vaasan Hovioikeus (Tribunal de Recurso de Vaasa) devia ser anulada e que a ALS devia ser condenada no pagamento de uma indemnização, ou que o caso devia ser remetido para o Vaasan Hovioikeus (Tribunal de Recurso de Vaasa) para decidirem do mérito.

15. Foi nestas condições que o Korkein oikeus (Supremo Tribunal) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Como se deve determinar o lugar ou os lugares em que o serviço é prestado na aceção do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho quando está em causa um contrato de transporte de mercadorias entre Estados-Membros e o transporte é constituído por várias partes em que são utilizados diferentes meios de transporte?»

16. A recorrida, os Governos finlandês, português e suíço, bem como a Comissão Europeia, apresentaram observações escritas ao Tribunal de Justiça. Não foi solicitada audiência e esta não teve lugar.

## III. Resumo das observações apresentadas

17. A minha abordagem da questão em apreço começará pela síntese das principais observações apresentadas ao Tribunal de Justiça.

18. A ALS contesta a competência internacional dos tribunais finlandeses, ao passo que os Governos finlandês, português e suíço, bem como a Comissão, consideram que os tribunais finlandeses têm competência internacional.

7 De acordo com as observações escritas da ALS.

8 Assinada em Genebra em 19 de maio de 1956, Coletânea dos Tratados das Nações Unidas, 1961, n.º 5742, p. 190. A abreviação oficial «CMR» deriva do título francês da convenção («Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route»).

19. A ALS defende que só o lugar de descarga pode ser considerado o lugar de cumprimento, alegando que o lugar de cumprimento só pode ser um único local e que o local do destino final é bastante mais importante que o local de expedição. Afirma que este último não assume muito maior importância do que os vários locais de recarregamento. Ao contrário dos passageiros aéreos, as partes num contrato de transporte de mercadorias não estão interessadas nos meios de transporte utilizados durante a viagem, sendo a sua única preocupação a de que as mercadorias cheguem ao seu destino final. Além disso, a ALS sugere que a situação é semelhante à de um agente de vendas que opera em diferentes Estados-Membros, em relação à qual o Tribunal de Justiça declarou, no seu Acórdão Wood Floor Solutions Andreas Domberger, que é atribuída competência ao lugar em que o referido agente estiver domiciliado [9]. A ALS faz igualmente referência ao Acórdão do Tribunal de Justiça no processo Réunion européenne e o., no qual, num caso de transporte combinado por via marítima e rodoviária, a competência relativa à responsabilidade extracontratual foi atribuída aos tribunais do lugar para o qual as mercadorias deviam ser transportadas [10]. Isto, no entender da ALS, é coerente com a determinação da lei aplicável no que diz respeito aos contratos de transporte de mercadorias ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 593/2008 [11], que atribui uma certa preferência ao lugar de entrega e que deve ser interpretado tendo em conta o Regulamento Bruxelas I.

20. Tanto o Governo finlandês como o Governo português invocam a jurisprudência do Tribunal de Justiça segundo a qual o lugar onde as mercadorias foram expedidas pela transportadora e o lugar designado para a sua entrega apresentam uma conexão igualmente estreita com o cumprimento contratual no contexto de um contrato de transporte de mercadorias. O Governo finlandês baseia-se principalmente no Acórdão do Tribunal de Justiça no processo Wood Floor Solutions Andreas Domberger, ao passo que o Governo português cita os Acórdãos Rehder, Nickel & Goeldner Spedition [12] e Color Drack [13], e se baseia no conceito do «lugar de prestação principal dos serviços».

21. A Comissão, reportando-se aos Acórdãos do Tribunal de Justiça nos processos Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger e Color Drack, reconhece que, em todo o caso, o local de chegada é um lugar de cumprimento, já que constitui o último lugar na cadeia de transporte. Contudo, a Comissão alega ainda que, tendo em conta os requisitos da proximidade, previsibilidade e certeza jurídica, seria conveniente reconhecer também o lugar de expedição como um lugar de cumprimento. Segundo a Comissão, nesse caso a situação em causa seria comparável à do processo Rehder. Por conseguinte, a Comissão sugere que, no caso em apreço, o demandante é livre de escolher entre o lugar de expedição previsto no contrato de transporte de mercadorias e o lugar de entrega designado no mesmo.

22. O Governo suíço salienta que, na interpretação de uma regra de competência, a finalidade da norma deve ser tida em conta. Entre outros argumentos, alega que os objetivos em que se baseia a determinação da competência em matéria contratual nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Bruxelas I são os da proximidade e da previsibilidade. O Governo suíço entende que tanto o lugar de expedição como o lugar de entrega devem ser considerados lugares de cumprimento. Por exemplo, se os bens foram danificados ou se perderam no local de expedição, não parece adequado limitar a competência aos tribunais do país de destino, devido às dificuldades inerentes na recolha de provas pertinentes. O Governo suíço acrescenta que os locais em que as mercadorias devem ser recarregadas ao longo da viagem não devem, contudo, ser considerados lugares de cumprimento, uma vez que, em primeiro lugar, não podem ser estipulados contratualmente pelas partes porque, normalmente, a escolha desses locais cabe unicamente à transportadora e, em segundo lugar, deve ser limitado o número de foros disponíveis.

9 Acórdão de 11 de março de 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:2010:137, n.º 42.

10 Acórdão de 27 de outubro de 1998, Réunion européenne e o., C-51/97, EU:C:1998:509, n.º 35.

11 Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho de 17 de junho de 2008, sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Roma I) (JO 2008, L 177, p. 6).

12 Acórdão de 4 de setembro de 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145.

13 Acórdão de 3 de maio de 2007, Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262.

## IV. Análise

23. A título preliminar, cumpre salientar que o processo principal pendente no tribunal finlandês tem por objeto a questão de saber se, no contexto de um transporte internacional multimodal de mercadorias, os tribunais do Estado-Membro no qual as mercadorias foram expedidas têm competência internacional. A decisão de reenvio é redigida em termos mais amplos de modo a abranger potencialmente a competência do Estado-Membro de destino e dos Estados-Membros pelos quais as referidas mercadorias transitam. No entanto, para a resolução da questão formulada, não é necessário atender a tais elementos para dar uma resposta ao órgão jurisdicional de reenvio. Não obstante, atendendo à limitação acima mencionada do número de foros disponíveis, estas questões têm uma relevância indireta, pelo que as abordarei nesse contexto.

### *A. Introdução*

24. O Tribunal de Justiça já se pronunciou sobre a competência internacional no contexto do transporte internacional de mercadorias em vários processos. No entanto, nenhum destes se refere à competência especial em relação a um contrato de transporte de mercadorias nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Bruxelas I, que é o que está em causa no presente pedido de decisão prejudicial.

25. No que diz respeito ao transporte rodoviário de mercadorias, os acórdãos proferidos estão principalmente relacionados com a CMR e o âmbito de aplicação desta convenção. Contudo, o Tribunal de Justiça declarou que compete aos tribunais nacionais decidir se um litígio é ou não abrangido pelo âmbito de aplicação da CMR [14] e, no caso em apreço, o Vaasan Hovioikeus (Tribunal de Recurso de Vaasa) declarou que a CMR não era aplicável *ratione materiae* porque o caso envolve um transporte combinado.

26. Por este motivo, o Korkein oikeus (Supremo Tribunal) formulou a questão prejudicial referindo-se à interpretação do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Bruxelas I, no pressuposto de que a CMR não é aplicável [15].

27. O artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Bruxelas I prevê uma «competência especial» como alternativa à «competência geral». A recorrida no principal entende que, nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento Bruxelas I, conjugado com o artigo 60.º, n.º 1, do mesmo regulamento, têm competência geral os órgãos jurisdicionais no Reino Unido, onde a ALS tem a sua sede. Por conseguinte, os recorrentes no processo principal só podem escolher o foro finlandês se a Finlândia cumprir os requisitos relativos à competência especial nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Bruxelas I, isto é, se a Finlândia era o «lugar de cumprimento da obrigação em questão» na aceção desta disposição.

28. A questão da competência internacional suscita-se no processo principal porque este tem conexões não apenas com a Finlândia mas também com outros países: a Finlândia é o país a partir do qual as mercadorias foram expedidas e onde o expedidor tem a sua sede, ao passo que o país de destino das mercadorias e onde a transportadora tem a sua sede é o Reino Unido, onde as mercadorias se extraviaram. Por último, para ir da Finlândia ao Reino Unido, o moinho teve de ser transportado sobre as águas de outros Estados-Membros ou águas que não estão sujeitas à soberania de nenhum Estado. Na linguagem corrente, todos estes territórios e águas constituem lugares de cumprimento do contrato.

14 Acórdão de 4 de setembro de 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, n.º 36.

15 V. n.os 13 e 14 das presentes conclusões.

29. Uma vez que, para efeitos da determinação da competência internacional em relação a um contrato de prestação de serviços, o artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Bruxelas I dispõe que o lugar de cumprimento da obrigação é «o lugar […] onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados», levanta-se a questão de saber se gozam de competência todos os países em que parte da obrigação foi cumprida, ou apenas um ou alguns destes.

30. No que respeita à sua redação, tanto a alínea a) como a alínea b) do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento Bruxelas I referem-se ao «*lugar* de cumprimento» e, no caso da alínea b), também ao « *lugar* num Estado-Membro» [16]. Tendo em conta que foi empregada a forma singular, parece que apenas um único lugar pode ser considerado como tendo competência especial em matéria contratual. No entanto, esta conclusão não é corroborada pela jurisprudência.

31. O Tribunal de Justiça declarou que, caso não se possa determinar o lugar de cumprimento principal, cada um dos lugares de cumprimento apresenta um elemento de suficiente proximidade com os elementos materiais do litígio e, portanto, uma relação significativa no plano da competência. Num litígio relativo à venda de bens, o Tribunal de Justiça declarou que, nesse caso, o recorrente pode instaurar uma ação contra o recorrido num dos lugares de cumprimento — à sua escolha — com base no artigo 5.º, n.º 1, alínea b), primeiro travessão, do Regulamento Bruxelas I [17].

32. Tal é coerente com a jurisprudência relativa à responsabilidade extracontratual, na qual o Tribunal de Justiça declarou igualmente que pode ser tido em conta mais do que um lugar se o lugar em que os danos ocorreram não for o mesmo que o lugar em que ocorreram os factos que originaram a responsabilidade pelo dano [18].

33. No Acórdão Réunion européenne e o. [19], o Tribunal de Justiça, relativamente ao transporte inicialmente marítimo e posteriormente terrestre [20], considerou que o caso tinha por objeto matéria extracontratual, pelo que não se pronunciou sobre a competência em matéria contratual.

34. Quanto ao transporte de passageiros, o Tribunal de Justiça proferiu dois acórdãos que clarificam as condições para a atribuição de competência em matéria contratual nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento Bruxelas I, que em seguida analisarei em detalhe.

16 O sublinhado é meu.

17 Acórdão de 3 de maio de 2007, Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262, n.º 42. Esse processo dizia respeito ao cumprimento de um contrato de venda de mercadorias nos termos do qual a recorrida, uma empresa sediada na Alemanha, se encarregou de entregar mercadorias a diversos distribuidores da recorrente na Áustria. O Tribunal de Justiça considerou que pode haver vários lugares de entrega.

18 Acórdãos de 30 de novembro de 1976, Bier, 21/76, EU:C:1976:166, n.ºs 24 e 25, e de 27 de outubro de 1998, Réunion européenne e o., C-51/97, EU:C:1998:509, n.º 28.

19 Acórdão de 27 de outubro de 1998, Réunion européenne e o., C-51/97, EU:C:1998:509, n.º 26.

20 O Tribunal de Justiça decidiu com base na Convenção de Bruxelas, que é o instrumento que precede o Regulamento Bruxelas I, de acordo com o qual este último deve ser interpretado (v. considerando 19 do Regulamento Bruxelas I e Acórdão de 4 de maio de 2010, TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, n.º 36).

### *B. Jurisprudência relativa ao transporte aéreo de passageiros*

#### *1. Acórdão Rehder*

35. No Acórdão Rehder[21], o Tribunal de Justiça teve de se pronunciar sobre a competência internacional em matéria de indemnizações nos termos do Regulamento (CE) n.º 261/2004[22]. O recorrente nesse processo pediu uma indemnização num tribunal alemão devido a um cancelamento de um voo de Munique (Alemanha) para Vilnius (Lituânia), apesar de a sede da companhia aérea em causa se encontrar em Riga (Letónia). O Tribunal de Justiça declarou que são competentes os tribunais dos Estados-Membros em cujo foro se situa o lugar de partida *e* o lugar de chegada do avião. A escolha entre estas duas opções será, em última análise, do demandante.

36. O Tribunal de Justiça concluiu que, tendo em conta a natureza dos serviços prestados aos passageiros em trânsito, estes dois lugares apresentam um nexo suficiente de proximidade com os elementos materiais do litígio. Ao mesmo tempo, o Tribunal de Justiça considerou que os eventuais lugares de escala da aeronave não apresentavam um «elemento de conexão suficiente com o essencial dos serviços resultantes do contrato [relevante]»[23].

37. Na apreciação da relevância dos lugares de partida e de chegada de um voo, o Tribunal de Justiça distinguiu esta situação da de um contrato de venda com «entregas de mercadorias em lugares diferentes, que constituem operações distintas e quantificáveis para determinar a entrega principal em função de critérios económicos». O Tribunal de Justiça salientou que «os transportes aéreos constituem, devido à sua própria natureza, serviços prestados de maneira indivisível e unitária desde o lugar de partida ao lugar de chegada do avião, de modo que não se pode distinguir, neste caso, em função de um critério económico, uma parte distinta da prestação que constituiria a prestação principal, realizada num lugar preciso»[24].

38. Além disso, o Tribunal de Justiça declarou que a sua conclusão respeitava as exigências da proximidade, previsibilidade e certeza jurídica. O Tribunal de Justiça salientou, a esse respeito, que essa escolha, limitada a dois foros, permitia a ambas as partes identificarem facilmente os tribunais junto dos quais a ação poderia ser intentada e tornava possível obter uma avaliação do risco.

#### *2. Acórdão flightright e o.*

39. Os princípios acima mencionados foram afirmados no processo flightright e o.[25], no qual o Tribunal de Justiça se pronunciou sobre três processos conexos relativos a voos com escala em que, além disso, cada voo era operado por uma transportadora aérea diferente.

40. No primeiro destes casos, a flightright GmbH era a cessionária dos pedidos de indemnização feitos por dois passageiros em razão de atrasos nos voos e intentou uma ação num tribunal alemão contra a Air Nostrum. Os cedentes tinham reservado os seus voos com a Air Berlin, sob uma única referência de reserva, de Ibiza (Espanha) para Düsseldorf (Alemanha), com escala em Palma de Maiorca (Espanha). O primeiro voo, operado pela Air Nostrum, sofreu um atraso e os passageiros perderam o voo de ligação de Palma de Maiorca para Düsseldorf. A questão era a de saber se o tribunal alemão onde a flightright GmbH instaurou a ação era competente.

21 Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439.

22 Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

23 Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 40.

24 Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 42.

25 Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160.

41. O Tribunal de Justiça declarou que o artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento Bruxelas I [26] deve ser interpretado no sentido de que, no caso de um voo com correspondência, constitui o «lugar de cumprimento» desse voo, na aceção dessas disposições, o lugar de chegada do segundo voo. O Tribunal de Justiça chegou a esta conclusão num contexto em que os passageiros eram transportados em dois voos de ligação, ambos realizados por transportadoras aéreas diferentes, e em que o pedido de indemnização pelo considerável atraso do voo de correspondência nos termos do Regulamento n.º 261/2004 se baseava numa irregularidade que ocorreu durante o primeiro voo, operado pela companhia aérea com a qual os passageiros não tinham uma relação contratual (Air Nostrum) [27].

42. O Tribunal de Justiça salientou que, apesar de o conceito de «lugar de cumprimento» formulado no Acórdão Rehder se referir a um voo direto efetuado pelo cocontratante do passageiro em causa, também se aplica, *mutatis mutandis*, a situações como as subjacentes ao processo flightright e o., em que, por um lado, só estava em causa o voo com correspondência e, por outro, a transportadora aérea operadora do voo em causa não celebrou um contrato diretamente com os passageiros em causa [28].

43. Dado que o lugar de chegada do segundo voo apresentava um vínculo suficientemente estreito com os elementos materiais do litígio e, portanto, assegurava a conexão estreita pretendida pelas regras de competência especial enunciadas no artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento Bruxelas I entre o contrato de transporte aéreo e o órgão jurisdicional competente, esse lugar cumpria o objetivo de proximidade [29]. Esta solução respondia igualmente ao princípio de previsibilidade prosseguido por essas mesmas regras, na medida em que permitia tanto ao demandante como ao demandado identificar o órgão jurisdicional do lugar de chegada do segundo voo, conforme estipulado no referido contrato de transporte aéreo, como o órgão jurisdicional em que a ação pode ser intentada [30].

*3. Síntese*

44. Em síntese, no que diz respeito aos atrasos nos voos e às indemnizações a pagar por este tipo de incumprimento contratual, o Tribunal de Justiça considera que o lugar de partida e o lugar do destino final são igualmente importantes nos termos do contrato, estabelecendo uma conexão territorial suficiente entre estes lugares e quaisquer ações judiciais decorrentes da situação contratual.

45. Por conseguinte, o Tribunal de Justiça caracteriza ambos os lugares como «lugares de cumprimento» nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento Bruxelas I, estabelecendo uma conexão suficientemente estreita com os elementos materiais de um litígio em matéria contratual, como a obrigação de pagar uma indemnização.

46. O Tribunal de Justiça justifica esta caracterização referindo-se a outros princípios consagrados na jurisprudência constante em matéria de competência especial, designadamente os princípios da previsibilidade e da avaliação do risco.

26 Tendo em conta que o processo flightright e o. tinha por objeto três processos separados instaurados ao longo de um determinado período de tempo, o Tribunal de Justiça viu-se forçado a interpretar tanto o artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento Bruxelas I como a disposição que o veio substituir, o artigo 7.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento Bruxelas I-A, cujo teor é igual.

27 Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 56.

28 Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 69.

29 Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 74. V., neste sentido, Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 44.

30 Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 75. V., neste sentido, igualmente, Acórdãos de 9 de julho de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 45, e de 4 de setembro de 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, n.º 41.

47. Além destes dois lugares de cumprimento, o Tribunal de Justiça identificou outro lugar que pode ser considerado importante para o cumprimento de um contrato de transportes. Trata-se do lugar onde termina o primeiro segmento de uma viagem realizada com dois voos. Contudo, de acordo com a decisão do Tribunal de Justiça no Acórdão flightright e o., este lugar *não* cumpre o requisito da proximidade.

### *C. Aplicabilidade ao transporte multimodal de mercadorias*

48. A meu ver, estas considerações são transponíveis para situações que envolvem o transporte multimodal de mercadorias como as do caso vertente.

49. A presente situação distingue-se da das transportadoras aéreas no que diz respeito ao objeto transportado e ao meio de transporte. Debruçar-me-ei sobre cada uma destas diferenças e explicarei por que motivo entendo, apesar disso, que os Acórdãos Rehder e flightright e o. são aplicáveis.

#### *1. Mercadorias* versus *passageiros*

50. O facto de, no primeiro caso, terem sido transportadas mercadorias não altera significativamente a situação em relação ao lugar de partida. Este lugar continua a ser relevante para o cumprimento do contrato e tem um grau de proximidade suficiente próximo, também quando comparado aos lugares atravessados quando as mercadorias estavam a ser transportadas da Finlândia para o Reino Unido por camião e barco.

51. Como o Tribunal de Justiça salientou no Acórdão *Rehder*, quando um passageiro embarca num avião, os serviços cuja prestação corresponde ao cumprimento das obrigações decorrentes de um contrato de transporte aéreo de pessoas são «o embarque dos passageiros e o acolhimento destes últimos a bordo do avião no lugar de descolagem estipulado no contrato de transporte em causa, a partida da aeronave à hora prevista, o transporte dos passageiros e das suas bagagens do lugar de partida para o lugar de chegada [e] o acompanhamento dos passageiros durante o voo». Estas considerações excluem os eventuais lugares de escala da aeronave onde um órgão jurisdicional possa ter competência, por não apresentarem um «elemento de conexão suficiente com o essencial dos serviços resultantes do contrato [relevante]» [31].

52. Tendo em conta que as mercadorias devem ser expedidas por uma pessoa, quer seja o próprio expedidor quer um dos seus representantes, a situação no lugar de partida também é decisiva para o êxito na sua entrega.

53. É por esta razão que a jurisprudência em matéria de transporte aéreo de passageiros é transponível para o presente processo. No caso do transporte de mercadorias, é do interesse do expedidor que as mercadorias cheguem a tempo ao lugar de destino, sem se extraviarem ou danificarem. Para o efeito, o expedidor deve tomar precauções no lugar de partida, designadamente através da entrega das mercadorias à hora e no local previstos, embrulhando e condicionando-os adequadamente para não sofrerem danos durante a viagem. Além disso, a outra parte contratante, o transportador, tem de cumprir uma parte importante do serviço acordado no local de expedição, rececionando e armazenando adequadamente as mercadorias, e protegendo-as contra danos.

31 Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 40.

54. Ademais, apesar de a CMR não ser relevante para o processo principal, é de notar que, tal como argumentaram o Governo suíço e a Comissão, também pressupõe haver uma conexão suficientemente estreita entre o transporte das mercadorias e um Estado que possa ter competência. Nos termos do artigo 31.º, n.º 1, alínea b), da CMR, tanto o lugar de partida como o lugar do destino são fatores de conexão independentes [32] que podem conferir competência internacional. Uma regra de competência equiparável encontra-se no artigo 21.º, n.º 1, alínea c), da Convenção das Nações Unidas sobre o transporte marítimo de mercadorias [33].

55. O Regulamento Roma I, invocado pela ALS, não é diretamente relevante para a questão prejudicial submetida porque diz respeito à escolha do foro. No entanto, as regras de direito privado internacional também pressupõem a existência de uma conexão estreita. Para efeitos da determinação da lei aplicável em matéria de contratos de transporte de mercadorias, o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento Roma I conjuga a residência habitual do transportador, o «local da receção ou da entrega» e a «residência habitual do expedidor». Isto corrobora o entendimento de que todos estes lugares são relevantes para determinar se existe uma conexão estreita em casos que envolvam o transporte de mercadorias, sendo um desses lugares o local de expedição («local de receção»).

### *2. Transporte multimodal rodoviário/marítimo* versus *transporte aéreo*

56. O Acórdão do Tribunal de Justiça no processo flightright e o. abordou uma característica típica do transporte multimodal, a saber, o facto de as mercadorias serem transportadas em etapas separadas.

57. Essas etapas separadas estavam presentes no caso flightright e o., em que o Tribunal de Justiça declarou que a natureza dessa viagem não altera a posição crucial dos locais de partida e de chegada, apesar de no caso flightright e o., tal como no caso em apreço, o transportador aéreo e o transportador terem recorrido a subcontratantes.

58. No que diz respeito tanto ao transporte multimodal de mercadorias como aos voos segmentados, os dois principais lugares onde são prestados os serviços estão ligados pelo cartão de embarque, no caso do transporte aéreo, e pelo contrato entre o expedidor e o transportador, no caso do transporte multimodal. O objetivo subjacente a este contrato — designadamente a deslocação de um objeto de um local definido para outro local, isto é, a sua deslocação de A a B — faz com que estes dois locais sejam dois extremos do mesmo espectro, embora possa haver tempo e distância entre ambos. O objetivo do contrato é simplesmente cobrir esta distância. Ambos os locais — de partida e de chegada — são partes fundamentais do contrato de transporte de mercadorias e só conjuntamente formam o seu elemento essencial e característico.

59. No caso vertente, em que os meios utilizados para transportar as mercadorias variam à medida que a viagem progride, sobretudo nos portos, o facto de as mercadorias serem transportadas em diversas etapas é também uma característica inevitável desse transporte. A meu ver, porém, até o facto de ser necessário descarregar mercadorias pesadas e volumosas como o moinho em questão e transportá-lo por via terrestre pelos seus próprios meios, com os inerentes riscos de perda ou danos num procedimento deste género (incluindo a possibilidade de furto), não altera a situação ao ponto de

32 O artigo 31.º, n.º 1, da CMR dispõe: «Para todos os litígios provocados pelos transportes sujeitos à presente Convenção, o autor poderá recorrer […] para a jurisdição do país do território no qual: […] (b) Estiver situado o lugar do carregamento da mercadoria ou o lugar previsto para a entrega, e só poderá recorrer a essas jurisdições; […]»

33 Assinada em Hamburgo em 31 de março de 1978, Coletânea dos Tratados das Nações Unidas, 1992, n.º 29215, p. 3. Esta convenção é comummente conhecida como «Regras de Hamburgo». O artigo 21.º, n.º 1, desta convenção dispõe: «Para todos os litígios provocados pelos transportes sujeitos à presente convenção, o autor poderá intentar uma ação num tribunal competente nos termos da lei do Estado onde o tribunal está situado e em cuja jurisdição se situa: […] (c) o porto de carga ou o porto de descarga; […]»

atribuir aos locais de recarregamento ou de transbordo uma importância equivalente à do lugar de expedição. Por conseguinte, reconhecer que este ultimo lugar, juntamente com o lugar de destino, é um de dois «lugares de cumprimento» não aumenta o número de foros disponíveis ao ponto de justificar receios de *forum shopping*.

60. Além disso, é prática comum não referir os locais de recarregamento ou de transbordo no tipo de contratos em causa no processo principal [34]. O elemento de previsibilidade a que o Tribunal de Justiça deu ênfase nos seus Acórdãos Rehder e flightright e o., bem como a necessidade de restringir *o forum shopping*, significa que os locais de recarregamento estão excluídos do conceito de «lugar de cumprimento» nos termos do segundo travessão do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Bruxelas I. De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o lugar de cumprimento deve ser deduzido, na medida do possível, dos próprios termos do contrato [35].

61. O papel essencial do contrato na determinação da competência também implica que se deve atribuir menor importância ao facto de o moinho se ter perdido no Reino Unido e não na Finlândia. À data em que as partes celebraram o contrato, não era previsível onde poderia ocorrer um problema com o cumprimento do contrato. Assim, embora a facilidade de obtenção de provas constitua também um objetivo do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Bruxelas I, ganha precedente a previsibilidade, que é um dos pilares [36] das suas regras comuns de competência.

### *3. Resultado*

62. Por conseguinte, sou da opinião de que as diferenças entre as situações ora comparadas — o transporte aéreo de passageiros, por um lado, e o transporte multimodal de mercadorias, por outro — não são suficientemente significativas ao ponto de obstar à aplicação, no processo principal, de uma abordagem diferente da que foi aplicada nos processos Rehder e flightright e o. Nesses casos, o Tribunal de Justiça considerou que a competência residia num dos «lugares da prestação principal dos serviços» [37] por apresentarem uma conexão suficientemente estreita com os elementos materiais deste litígio [38]. Para situações de transporte rodoviário e marítimo, esta conexão estreita é confirmada por outros regimes legais como a CMR e as Regras de Hamburgo.

63. Consequentemente, tanto o local de expedição como o local de destino constituem «lugares da prestação principal dos serviços» nos termos do segundo travessão do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Bruxelas I, ao contrário dos locais de recarregamento em geral.

34 O Governo suíço referiu, nas suas observações, que tal constituía prática habitual. O órgão jurisdicional de reenvio não forneceu quaisquer detalhes quanto ao conteúdo do contrato de transporte de mercadorias nem disponibilizou o contrato ao Tribunal de Justiça. A ALS especificou que a sua principal obrigação era a de tomar as medidas logísticas necessárias para a transferência do moinho de Pori para Sheffield. A ALS indicou igualmente nas suas observações que, entre 2004 e 2011, a Metso e a ALS celebraram 418 contratos de transporte de equipamentos da Metso.

35 V. Acórdão de 11 de março de 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, n.º 38.

36 V. Conclusões do Advogado-geral M. Bobek nos processos apensos flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2017:787, n.º 81.

37 O sublinhado é meu.

38 Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 73.

## V. Conclusão

64. Tendo em conta as considerações que precedem, propomos que o Tribunal de Justiça responda da seguinte forma à questão submetida pelo Korkein oikeus (Supremo Tribunal, Finlândia):

«Numa situação em que está em causa um contrato de transporte de mercadorias entre Estados-Membros e o transporte é constituído por várias partes em que são utilizados diferentes meios de transporte, o lugar ou os lugares em que o serviço é prestado, para efeitos do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial, inclui o lugar de expedição.»