Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
EVGENI TANCHEV
prezentate la 10 aprilie 2018 [1]

Cauza C-88/17

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

[cerere de decizie preliminară formulată de
Korkein oikeus (Curtea Supremă, Finlanda)]

„Decizie preliminară – Cooperare în materie civilă și comercială – «Regulamentul Bruxelles I» – Regulamentul (CE) nr. 44/2001 – Competență în materie contractuală – Daune interese – Determinarea locului de executare a obligațiilor – Locul unde au fost prestate sau ar fi trebuit să fie prestate serviciile – Contract pentru transportul de mărfuri dintr-un stat membru în altul, care implică mai multe etape și mai mult de un mod de transport (transport multimodal)”

1. Prezenta cauză privește competența internațională în ceea ce privește o cerere de daune-interese contractuale în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului (denumit în continuare „Regulamentul Bruxelles I”) [2], într-un context care implică transportul multimodal de mărfuri dintr-un stat membru în altul.

2. În temeiul unui acord încheiat cu o întreprindere finlandeză, un transportator britanic s-a angajat să transporte mărfuri din Finlanda în Regatul Unit. După ce a survenit pierderea mărfurilor în cauză în timp ce erau transportate în Regatul Unit, întreprinderea finlandeză și asigurătorul mărfurilor au intentat o acțiune în despăgubire în fața unei instanțe finlandeze.

3. Litigiul respectiv a ajuns în fața Korkein oikeus (Curtea Supremă, Finlanda), care solicită clarificări cu privire la aspectul dacă instanțele finlandeze au competența internațională în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul Bruxelles I.

1 Limba originală: engleza.

2 Regulamentul din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială (JO 2001, L 12, p. 1, Ediție specială, 19/vol. 3, p. 74). Începând cu 10 ianuarie 2015, acest regulament a fost înlocuit prin Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2012 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială (JO 2012, L 351, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul Bruxelles I bis”).

4. În hotărârile pronunțate în cauzele Rehder[3] și flightright și alții[4], Curtea a statuat, în contextul transportului aerian de pasageri, că competența în materie de despăgubiri contractuale poate aparține atât instanței de la locul de îmbarcare, cât și celei de la locul de destinație finală. În lipsa vreunui precedent în jurisprudența Curții care să abordeze în mod direct problema competenței în ceea ce privește neexecutarea unui contract pentru transportul multimodal de mărfuri între statele membre, întrebarea la care trebuie să răspundă Curtea în prezenta cauză este dacă regula dezvoltată în contextul transportului aerian de pasageri este aplicabilă situației actuale.

5. Am ajuns la concluzia că instanțele finlandeze pot pretinde competența cu privire la litigiul care rezultă din procedura principală, în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul Bruxelles I, deoarece locul din care sunt expediate mărfurile în temeiul unui contract privind servicii de transport este un loc în care este furnizat un serviciu în legătură cu un contract de transport de mărfuri.

I. Cadrul juridic

6. Articolul 5 din Regulamentul Bruxelles I are următorul cuprins:

„O persoană care are domiciliul pe teritoriul unui stat membru poate fi acționată în justiție într-un alt stat membru:

1.

(a) în materie contractuală, în fața instanțelor de la locul în care obligația care formează obiectul cererii a fost sau urmează a fi executată;

(b) în sensul aplicării prezentei dispoziții și în absența vreunei convenții contrare, locul de executare a obligației în cauză este:

– […]

– în cazul prestării de servicii, locul dintr-un stat membru unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie prestate serviciile.

[…]”

II. Situația de fapt în procedura principală și întrebarea preliminară

7. Abnormal Load Services (International) Ltd (denumită în continuare „ALS”), intimata din procedura principală, este un transportator britanic cu sediul în Regatul Unit[5].

8. În luna iulie 2008, ALS a încheiat un contract pentru transportul de mărfuri cu Metso Minerals Oy (denumită în continuare „Metso”), un producător finlandez de echipamente pentru industria minieră și de construcții. Un concasor conic șenilat urma să fie transportat de la Pori, în Finlanda, la Sheffield, în Regatul Unit. Concasorul era asigurat de Zurich Insurance plc (denumită în continuare „Zurich”). Atât Metso, cât și Zurich sunt recurentele din procedura principală.

3 Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

4 Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160).

5 Sediul este indicat în observațiile intimatei prezentate Curții.

9. ALS, cu ajutorul subcontractanților, a transportat concasorul după cum urmează. Pentru început, acesta a fost transportat de la Pori la Rauma, în Finlanda, pe platforma de încărcare a unui camion. La Rauma, concasorul a fost descărcat din camion și a fost deplasat prin capacitatea proprie de propulsie la bordul unei nave. Ulterior transportului maritim în Regatul Unit, concasorul a fost coborât de la bordul navei cu ajutorul propriei capacități de propulsie [6] în portul Hull și a fost încărcat într-un alt camion. Deoarece destinatarul lui Metso nu avea o capacitate de stocare suficientă sau adecvată, acesta a solicitat unui subcontractant al ALS să conducă concasorul în depozitul propriu și să îl mențină acolo timp de câteva zile. Cu toate acestea, concasorul a fost depozitat acolo pentru o perioadă mai lungă [7] și a dispărut înainte ca acesta să poată fi livrat destinatarului din Sheffield.

10. Zurich a restituit Metso contravaloarea concasorului, din care a reținut cuantumul franșizei.

11. La 30 septembrie 2009, Zurich și Metso au solicitat Satakunnan käräjäoikeus (Tribunalul de Primă Instanță din Satakunta, Finlanda) obligarea ALS la plata de despăgubiri, într-o sumă echivalentă cu valoarea concasorului.

12. În hotărârea sa din 22 martie 2013, Satakunnan käräjäoikeus (Tribunalul de Primă Instanță din Satakunta) a obligat ALS la plata sumelor solicitate prin acțiune, după ce a ajuns la concluzia că era competent să soluționeze cauza, deoarece aceasta se referea la transportul rutier de mărfuri, și competența sa se întemeia pe normele finlandeze de punere în aplicare a articolului 31 din Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (denumită în continuare „CMR”) [8].

13. În apelul formulat de ALS, Vaasan Hovioikeus (Curtea de Apel din Vaasa, Finlanda) a decis că în cauză a fost vorba despre un transport combinat, că nu se putea prezuma că părțile ar fi convenit cu privire la instanța competentă în temeiul CMR, că aceasta din urmă nu era aplicabilă și că Vaasan Hovioikeus (Curtea de Apel din Vaasa) nu avea competență nici în temeiul articolului 5 alineatul (1) din Regulamentul Bruxelles I. În consecință, aceasta a respins acțiunea ca inadmisibilă prin hotărârea pronunțată la 30 martie 2015.

14. În recursul în fața Korkein oikeus (Curtea Supremă, Finlanda), Zurich și Metso au solicitat anularea deciziei pronunțate de Vaasan Hovioikeus (Curtea de Apel din Vaasa), obligarea ALS la plata de despăgubiri sau trimiterea cauzei în fața Vaasan Hovioikeus (Curtea de Apel din Vaasa) în vederea pronunțării unei hotărâri pe fond.

15. În aceste condiții, Korkein oikeus (Curtea Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei în procedura principală și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Cum se determină locul sau locurile de prestare a unui serviciu, în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului, în situația în care este vorba despre un contract având ca obiect transportul de mărfuri între state membre, iar transportul este alcătuit din mai multe etape în care sunt utilizate mijloace de transport diferite?”

16. Intimata, precum și guvernul finlandez, guvernul portughez, guvernul elvețian și Comisia Europeană au prezentat observații scrise Curții. Nu s-a solicitat și nu a avut loc o ședință.

6 După cum a precizat ALS în observațiile sale, a fost utilizată nava Birka Exportator a companiei maritime Finnlines.

7 Potrivit observațiilor scrise ale ALS.

8 Astfel cum a fost semnată la Geneva, la 19 mai 1956, Organizația Națiunilor Unite, seria tratate 1961, nr. 5742, p. 190. Abrevierea oficială „CMR” derivă din titlul în limba franceză al convenției („Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route”).

III. Rezumatul observațiilor prezentate

17. Vom aborda soluționarea problemei în cauză, rezumând mai întâi principalele observații prezentate Curții.

18. ALS contestă competența internațională a instanțelor finlandeze, în timp ce guvernul finlandez, guvernul portughez și guvernul elvețian, precum și Comisia consideră că instanțele finlandeze dețin competența internațională.

19. ALS susține că numai locul de descărcare poate fi considerat a fi locul de executare, pretinzând că locul de executare nu poate fi decât un singur loc și că locul destinației finale are o importanță considerabil mai mare decât locul de expediere. Cel din urmă, susține aceasta, nu este deloc mai important decât diferitele locuri în care mărfurile sunt reîncărcate. Spre deosebire de pasagerii aerieni, părțile la un contract de transport de mărfuri nu sunt interesate de modurile de transport folosite în cursul călătoriei, singura preocupare a acestora fiind ca mărfurile să ajungă la destinația finală. În plus, ALS sugerează că situația este similară cu cea a unui agent de vânzări care operează în state membre diferite, în legătură cu care Curtea a declarat în Hotărârea Wood Floor Solutions Andreas Domberger că jurisdicția ține de locul în care agentul are domiciliul [9]. De asemenea, ALS face referire la Hotărârea Curții Réunion européenne și alții, în care, într-un caz referitor la transportul maritim și rutier combinat, s-a precizat că, în materie delictuală, competența aparține instanțelor de la locul în care bunurile urmau să fie livrate [10]. Acest lucru, potrivit ALS, este în concordanță cu stabilirea legii aplicabile în cazul contractelor de transport de mărfuri în temeiul Regulamentului Roma I [11], care acordă un grad de preferință locului de livrare și care trebuie interpretat luând în considerare Regulamentul Bruxelles I.

20. Atât guvernul finlandez, cât și guvernul portughez se bazează pe jurisprudența Curții, potrivit căreia locul în care mărfurile au fost preluate de transportator și locul destinat livrării mărfurilor sunt în egală măsură strâns legate de executarea contractului în contextul unui contract de transport de mărfuri. Guvernul finlandez se bazează, în primul rând, pe Hotărârea Curții Wood Floor Solutions Andreas Domberger, în timp ce guvernul portughez invocă Hotărârea Rehder, Nickel & Goeldner Spedition [12] și Hotărârea Color Drack [13] și se bazează pe noțiunea „loc principal de prestare a serviciilor”.

21. Comisia, referindu-se la Hotărârile Curții Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger și Color Drack, recunoaște că, în orice caz, locul de sosire este un loc de executare, deoarece reprezintă locul final în lanțul de transport. Cu toate acestea, Comisia susține în continuare că, având în vedere cerințele privind proximitatea, previzibilitatea și securitatea juridică, ar fi oportun să se recunoască, în plus, locul de expediere ca loc de executare. Potrivit Comisiei, situația examinată ar fi comparabilă cu cea din Hotărârea Rehder. În consecință, Comisia sugerează că, în cazul de față, reclamantul este liber să aleagă între locul de expediere în temeiul contractului de transport de mărfuri și locul de livrare desemnat în contract.

22. Guvernul elvețian afirmă că, în interpretarea unei norme de competență, trebuie luat în considerare scopul acestei norme. Printre alte argumente, guvernul elvețian susține că obiectivele care stau la baza determinării competenței în materie contractuală în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul Bruxelles I sunt proximitatea și previzibilitatea. Guvernul elvețian consideră că atât locul de expediere, cât și locul de livrare trebuie considerate locuri de executare. În cazul în care

9 Hotărârea din 11 martie 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:C:2010:137, punctul 42).

10 Hotărârea din 27 octombrie 1998, Réunion européenne și alții (C-51/97, EU:C:1998:509, punctul 35).

11 Regulamentul (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I) (JO 2008, L 177, p. 6).

12 Hotărârea din 4 septembrie 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145).

13 Hotărârea din 3 mai 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262).

mărfurile au fost, de exemplu, deteriorate sau pierdute la locul de expediere, nu ar părea oportun să se limiteze competența la instanțele din țara de destinație, având în vedere dificultățile pe care le-ar presupune strângerea probelor relevante acolo. Guvernul elvețian adaugă că locurile în care mărfurile sunt reîncărcate în cursul călătoriei nu trebuie, cu toate acestea, să fie considerate locuri de executare, deoarece, în primul rând, acestea nu pot fi prevăzute de ambele părți contractante, întrucât alegerea unui astfel de loc îi este încredințată în mod normal doar transportatorului, și, în al doilea rând, numărul de foruri disponibile trebuie să fie limitat.

IV. Analiză

23. Ca punct preliminar, trebuie observat că procedura principală în fața instanței de trimitere finlandeze se referă la un litigiu cu privire la faptul dacă, în contextul transporturilor multimodale internaționale de mărfuri, instanțele din statul membru în care sunt expediate mărfurile au competență internațională. Decizia de trimitere este formulată mai cuprinzător pentru a include, eventual, competența statului membru de destinație, precum și pe cea a statelor membre în care mărfurile în cauză sunt în tranzit. Totuși, pentru soluționarea problemei astfel cum a fost formulată, nu este necesar să se facă referire la aceste aspecte pentru furnizarea unui răspuns instanței de trimitere. Cu toate acestea, sub aspectul sus-menționat al limitării numărului de foruri disponibile, acestea au o relevanță indirectă, astfel încât le vom discuta în diferite pasaje în acest context.

A. Introducere

24. Curtea s-a pronunțat în mai multe cauze cu privire la competența internațională în contextul transportului internațional de mărfuri. Cu toate acestea, niciuna dintre acestea nu se referă la competența specială în ceea ce privește un contract de transport de mărfuri în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul Bruxelles I, care constituie problema care se ridică în prezenta cerere de decizie preliminară.

25. În ceea ce privește transportul de mărfuri pe cale terestră, aceste hotărâri se referă în principal la CMR și la domeniul de aplicare al acestei convenții. Cu toate acestea, Curtea a statuat că este de competența instanțelor naționale să decidă dacă un litigiu intră în domeniul de aplicare al CMR [14] și, în prezenta cauză, Vaasan Hovioikeus (Curtea de Apel din Vaasa) a statuat că CMR nu era aplicabilă *ratione materiae*, deoarece cauza presupune un transport combinat.

26. Din acest motiv, Korkein oikeus (Curtea Supremă) a formulat întrebarea preliminară prin referire la interpretarea articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul Bruxelles I și face acest lucru pe motiv că CMR nu este aplicabilă [15].

27. Articolul 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul Bruxelles I prevede o „competență specială” ca o alternativă la „competența generală”. Pentru intimata din procedura principală, potrivit articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul Bruxelles I coroborat cu articolul 60 alineatul (1) din acest regulament, competența generală revine instanțelor din Regatul Unit, unde are sediul ALS. În consecință, recurentele din procedura principală pot alege să acționeze în justiție în fața instanțelor finlandeze numai dacă Finlanda îndeplinește condițiile care reglementează competența specială în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul Bruxelles I, și anume dacă Finlanda este „locul de executare a obligației” în sensul acestui articol.

14 Hotărârea din 4 septembrie 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, punctul 36).

15 A se vedea punctele 13 și 14 din prezentele concluzii.

28. Problema competenței internaționale se pune în procedura principală, deoarece cauza are legături nu numai cu Finlanda, ci și cu alte țări: Finlanda este țara din care mărfurile au fost expediate și în care expeditorul își are sediul, în timp ce destinația mărfurilor transportate și locul sediului transportatorului se află în Regatul Unit, unde, în plus, mărfurile au fost în cele din urmă pierdute. În sfârșit, pentru a transporta concasorul din Finlanda în Regatul Unit, acesta a trebuit să fie transportat prin apele altor state membre sau prin ape care nu se află sub suveranitatea vreunui stat. În limbajul obișnuit, toate aceste teritorii și ape sunt locuri în care contractul a fost executat.

29. Întrucât, în scopul determinării competenței internaționale în ceea ce privește un contract de servicii, articolul 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul Bruxelles I prevede că locul executării obligației contractuale este „locul […] unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie prestate serviciile”, se pune întrebarea dacă au competență toate țările în care a fost executată o parte a obligației sau numai una ori mai multe dintre acestea.

30. Potrivit formulării acestora, ambele litere (a) și (b) ale articolului 5 punctul 1 din Regulamentul Bruxelles I se referă la „*locul* de executare” și, în cazul literei (b), în mod suplimentar, la „*locul* dintr-un stat membru” [16]. Având în vedere forma singulară utilizată, se pare că numai un singur loc poate fi considerat ca având competență specială în materie contractuală. Cu toate acestea, această concluzie nu este confirmată de jurisprudență.

31. Curtea a hotărât că, dacă nu se poate determina un singur loc principal de executare, fiecare dintre locurile de executare prezintă o legătură suficientă de proximitate cu elementele materiale ale litigiului și, astfel, o legătură semnificativă pe planul competenței judiciare. Într-un litigiu privind vânzarea de bunuri, Curtea a hotărât că, într-un astfel de caz, reclamantul îl poate acționa în justiție pe pârât în fața instanței de la unul dintre locurile de executare, la alegerea acestuia, în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) prima liniuță din Regulamentul Bruxelles I [17].

32. Acest lucru este în concordanță cu jurisprudența privind competența în materie delictuală, în care Curtea a stabilit de asemenea că mai mult de un loc poate să fie luat în considerare atunci când locul unde a avut loc prejudiciul nu este același cu locul în care s-a produs evenimentul care determină răspunderea pentru prejudiciul produs [18].

33. În Hotărârea Réunion européenne și alții [19], Curtea, fiind vorba de un transport de mărfuri pe cale maritimă și apoi pe cale terestră [20], a considerat că obiectul este unul în materie delictuală sau cvasidelictuală și, în consecință, nu s-a pronunțat asupra competenței în materie contractuală.

34. În ceea ce privește transportul aerian de pasageri, Curtea a pronunțat două hotărâri care clarifică condițiile de atribuire a competenței în materie contractuală în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul Bruxelles I, pe care le vom examina acum în detaliu.

16 Sublinierea noastră.

17 Hotărârea din 3 mai 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, punctul 42). Cauza a vizat executarea unui contract de vânzare de mărfuri, în temeiul căruia pârâta, o societate cu sediul în Germania, s-a angajat să livreze mărfuri către diferiți comercianți cu amănuntul ai reclamantei în Austria. Curtea a considerat că ar putea exista mai multe locuri de livrare.

18 De exemplu Hotărârea din 30 noiembrie 1976, Bier/Mines de Potasse d'Alsace (21/76, EU:C:1976:166, punctele 24 și 25), și Hotărârea din 27 octombrie 1998, Réunion européenne și alții (C-51/97, EU:C:1998:509, punctul 28).

19 Hotărârea din 27 octombrie 1998, Réunion européenne și alții (C-51/97, EU:C:1998:509, punctul 26).

20 Curtea a hotărât pe baza Convenției de la Bruxelles, care este instrumentul predecesor al Regulamentului Bruxelles I și în conformitate cu care acesta trebuie interpretat. A se vedea a doua teză a considerentului (19) al Regulamentului Bruxelles I și a se vedea, de exemplu, Hotărârea din 4 mai 2010, TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243, punctul 36).

B. Jurisprudența privind transportul aerian de pasageri

1. Hotărârea Rehder

35. În cauza Rehder [21], Curții i s-a solicitat să se pronunțe cu privire la competența internațională în ceea ce privește creanțele apărute în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile pasagerilor [22]. Reclamantul din cauza respectivă a solicitat despăgubiri în fața unei instanțe germane în legătură cu un zbor anulat de la München (Germania) la Vilnius (Lituania), deși sediul companiei aeriene în cauză se afla în Riga (Letonia). Curtea a hotărât că instanțele din statele membre în care este situat atât locul de plecare, cât *și* locul de sosire a aeronavei sunt competente. Alegerea finală între aceste două opțiuni aparține reclamantului.

36. Curtea a concluzionat că, având în vedere natura serviciilor relevante furnizate călătorilor pe parcursul traseului, ambele locuri prezentau o legătură suficientă de proximitate cu elementele materiale ale litigiului. În același timp, Curtea a statuat că locurile în care aeronava s-ar putea opri nu prezentau „o legătură suficientă cu serviciile principale care rezultă din contractul [relevant]” [23].

37. Atunci când se analizează relevanța locurilor de plecare și de sosire ale unui zbor, Curtea a deosebit această situație de una cu privire la un contract de vânzare cu „livrările de mărfuri în locuri diferite, care constituie operațiuni distincte și cuantificabile în vederea determinării livrării principale în funcție de criterii economice”. Curtea a subliniat că „transporturile aeriene constituie, datorită chiar naturii lor, servicii prestate în mod indivizibil și unitar de la locul de plecare la locul de sosire a avionului, astfel încât nu se poate identifica în asemenea situații, în funcție de un criteriu economic, o parte distinctă a prestării care să constituie prestarea principală și care ar fi efectuată într-un loc precis” [24].

38. În plus, Curtea a afirmat că concluzia sa era conformă cu cerințele proximității, previzibilității și securității juridice. Curtea a remarcat în acest sens că posibilitatea de alegere, limitată la cele două foruri, a permis ambelor părți să identifice cu ușurință instanțele în fața cărora poate fi introdusă acțiunea și, de asemenea, a făcut posibilă evaluarea referitoare la riscurile aferente.

2. Hotărârea flightright și alții

39. Principiile enunțate anterior au fost afirmate în Hotărârea flightright și alții [25], în care Curtea a avut de soluționat trei cauze conexate referitoare la zboruri compuse din mai multe segmente, în care, în plus, fiecare segment al zborului era operat de câte un transportator aerian diferit.

40. În prima dintre aceste cauze, flightright GmbH a fost cesionarul pretențiilor formulate de doi pasageri în legătură cu zboruri întârziate și a introdus o acțiune în fața instanțelor germane împotriva companiei Air Nostrum. Cedenții își rezervaseră zborurile cu Air Berlin, sub un număr unic de rezervare, de la Ibiza (Spania) la Düsseldorf (Germania) via Palma de Mallorca (Spania). Primul segment al zborului, care a fost operat de Air Nostrum, a avut întârziere și pasagerii au ratat zborul de la Palma de Mallorca către Düsseldorf. Întrebarea a fost dacă instanța germană sesizată de flightright GmbH era competentă.

21 Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

22 Regulamentul din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

23 Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 40).

24 Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 42).

25 Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160).

41. Curtea a statuat că articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul Bruxelles I [26] trebuie interpretat în sensul că, în cazul unui zbor cu legătură, „locul de executare” a acestui zbor, în sensul dispoziției respective, este locul de sosire a celui de al doilea segment al zborului. Curtea a ajuns la această concluzie într-un context în care pasagerii erau transportați cu două zboruri de legătură, ambele operate de diferiți transportatori aerieni, iar acțiunea în despăgubire pentru întârzierea lungă a zborului de legătură în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 se baza pe o neregularitate care a avut loc la primul dintre aceste zboruri, operat de transportatorul aerian cu care pasagerii în cauză nu aveau o relație contractuală (Air Nostrum) [27].

42. Curtea a subliniat că, deși noțiunea „loc de executare” prevăzută în Hotărârea Rehder se referă la un zbor direct operat de partenerul contractant al pasagerului în cauză, aceasta se aplică *mutatis mutandis* și în privința situațiilor precum cele în cauză în Hotărârea flightright și alții, în care, în primul rând, era vorba doar de zborul de legătură și, în al doilea rând, operatorul efectiv de transport aerian al zborului respectiv nu a încheiat un contract în mod direct cu pasagerii în cauză [28].

43. Având în vedere că locul de sosire a celui de al doilea zbor a avut o legătură suficient de strânsă cu elementele materiale ale litigiului și, în consecință, a asigurat legătura strânsă impusă de normele de competență specială enunțate la articolul 5 punctul 1 din Regulamentul Bruxelles I între contractul de transport aerian și instanța competentă, acesta a îndeplinit obiectivul de proximitate [29]. Această soluție a corespuns totodată principiului previzibilității, care stă la baza acestor norme, în măsura în care a permis atât reclamantului, cât și pârâtului să identifice instanța de la locul de sosire a celui de al doilea zbor, astfel cum a fost prevăzut în contractul de transport aerian menționat, în calitate de instanță susceptibilă de a fi sesizată [30].

3. Rezumat

44. În concluzie, în ceea ce privește zborurile întârziate și despăgubirile care trebuie plătite pentru încălcarea acestui tip de contract de transport, Curtea consideră că atât locul de plecare, cât și locul destinației finale sunt la fel de importante în cadrul contractului, stabilind astfel o legătură teritorială suficientă între aceste locuri și orice procedură care rezultă din situația contractuală.

45. În consecință, Curtea caracterizează ambele locuri respective drept „locuri de executare” în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul Bruxelles I, stabilind o legătură suficient de strânsă cu elementele materiale ale unui litigiu privind obligațiile contractuale, cum ar fi obligația de a plăti despăgubiri.

46. Curtea justifică această caracterizare prin referire la alte principii consacrate de o jurisprudență bine stabilită privind competența specială, și anume principiile previzibilității și evaluării riscurilor.

47. În plus față de aceste două locuri principale de executare, Curtea a identificat un alt loc care ar putea fi considerat de asemenea important pentru executarea unui contract de transport. Acesta este locul unde se încheie primul segment al unei călătorii formate din două zboruri. Pe baza Hotărârii Curții de Justiție flightright și alții, acest loc *nu* îndeplinește însă obiectivul proximității.

26 Întrucât Hotărârea flightright și alții a vizat trei proceduri distincte care au fost inițiate de-a lungul unei perioade de timp, Curtea a fost obligată să interpreteze atât articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul Bruxelles I, cât și pe succesorul său, articolul 7 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul Bruxelles I bis, care are o formulare identică.

27 Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctul 56).

28 Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctul 69).

29 Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctul 74). A se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 44).

30 Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctul 75). A se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 45), și Hotărârea din 4 septembrie 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, punctul 41).

C. Aplicabilitatea pentru transportul multimodal de mărfuri

48. În opinia noastră, aceste considerații pot fi transpuse în cazul situațiilor care implică transportul multimodal de mărfuri, precum în cauza de față.

49. Prezenta situație diferă de cea din cauzele referitoare la companiile aeriene în ceea ce privește obiectul transportat și mijloacele de transport. Vom aborda aceste diferențe pe rând și vom explica de ce, cu toate acestea, Hotărârile Rehder și flightright și alții sunt, în opinia noastră, aplicabile.

1. Mărfuri versus pasageri

50. Faptul că, în cazul de față, este vorba despre un transport de mărfuri nu schimbă semnificativ situația cu privire la locul de plecare. Această locație este în continuare relevantă pentru executarea contractului și are un grad de proximitate suficient de apropiat și în cazul în care este comparată cu locurile traversate atunci când mărfurile au fost transportate din Finlanda în Regatul Unit cu un camion și o navă maritimă.

51. După cum a subliniat Curtea în Hotărârea Rehder, atunci când un pasager se urcă la bordul unui avion, serviciile relevante cu privire la un contract de transport aerian de pasageri sunt „înregistrarea și îmbarcarea pasagerilor, primirea acestora din urmă la bordul avionului la locul decolării convenit în contractul de transport în cauză, plecarea aparatului la ora prevăzută, transportul pasagerilor și al bagajelor acestora de la locul de plecare la locul de sosire și deservirea pasagerilor în timpul zborului”. Aceste considerații se opun ca locurile în care aeronava se poate opri să fie locuri în care o instanță ar putea avea competență, din cauza lipsei unei „legătur[i] suficient[e] cu serviciile principale care rezultă din contractul [relevant]” [31].

52. Întrucât mărfurile trebuie să fie expediate de o persoană, fie că este vorba de expeditor sau de unul dintre reprezentanții acestuia, situația de la locul de plecare este în mod similar decisivă în cazul în care mărfurile urmează să fie livrate cu succes.

53. Din acest motiv, hotărârile privind transportul aerian de persoane pot fi transpuse în prezenta cauză. În cazul transportului de mărfuri, expeditorul are interes ca bunurile să ajungă la locul de destinație la timp, fără a se pierde sau a se deteriora. Din acest motiv, expeditorul trebuie să ia măsuri de precauție la locul de plecare, și anume să predea mărfurile la momentul și la locul potrivit și să le ambaleze, să le împacheteze și să le asigure în mod corespunzător, astfel încât să nu se producă daune în timpul călătoriei. În plus, cealaltă parte contractantă, transportatorul, trebuie să îndeplinească o parte importantă a serviciului convenit la locul de expediere, și anume primirea, și depozitarea și protejarea adecvate ale mărfurilor împotriva daunelor.

31 Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 40).

54. În plus, chiar dacă CMR nu este relevantă pentru procedura principală, este important să se amintească faptul că, astfel cum au susținut guvernul elvețian și Comisia, și aceasta se întemeiază pe existența unei legături strânse între transportul mărfurilor și un stat care poate avea competență. În temeiul articolului 31 alineatul (1) litera (b) din CMR, atât locul de plecare, cât și locul de sosire reprezintă elemente de legătură independente [32] care pot conferi competență internațională. O normă comparabilă privind competența se regăsește la articolul 21 alineatul (1) litera (c) din Convenția Organizației Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare [33].

55. Regulamentul Roma I, invocat de ALS, nu este direct relevant pentru întrebarea adresată, deoarece privește alegerea legii. Cu toate acestea, normele de drept internațional privat se bazează, de asemenea, pe existența unei legături strânse. În scopul determinării legii aplicabile contractelor de transport de mărfuri, articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul Roma I utilizează în mod combinat reședința obișnuită a transportatorului, „locul de încărcare", „locul […] de livrare" și reședința obișnuită a expeditorului. Acest lucru susține ideea că aceste locuri sunt, toate, relevante pentru a determina dacă există o legătură strânsă în cauzele care implică transportul de mărfuri, un astfel de loc fiind locul de expediere (denumit în continuare „locul de încărcare").

2. Transport multimodal rutier/maritim versus transport aerian

56. Hotărârea Curții de Justiție flightright și alții a abordat o trăsătură caracteristică transportului multimodal, și anume faptul că mărfurile sunt transportate în mai multe etape distincte.

57. Aceste etape distincte erau prezente în cauza flightright, în care Curtea a stabilit că natura unei astfel de călătorii nu modifică poziția vitală a locurilor de plecare și de destinație, chiar dacă în Hotărârea flightright și alții, precum și în prezenta cauză, transportatorul aerian și transportatorul rutier au utilizat subcontractanți.

58. În ceea ce privește atât transportul multimodal de mărfuri, cât și zborurile compuse din mai multe segmente, cele două locuri principale în care sunt furnizate serviciile sunt legate prin permisul de îmbarcare, în cazul transportului aerian, și prin contractul dintre expeditor și transportator, în cazul transportului multimodal. Scopul care stă la baza unui astfel de contract, și anume acela de a muta un obiect dintr-o locație determinată într-o altă astfel de locație, și anume transportul acestuia de la A la B, face ca aceste două locuri să fie două capete ale unui singur spectru, chiar dacă poate exista o distanță și un interval de timp între ele. Scopul contractului este pur și simplu să acopere această distanță. Ambele locuri – de plecare și de destinație – sunt fundamentale pentru contractul de transport de mărfuri și numai împreună formează elementele esențiale și caracteristice ale acestuia.

59. În situația actuală, în care mijloacele utilizate pentru transportul mărfurilor se schimbă pe măsură ce călătoria avansează, în special în porturi, faptul că mărfurile sunt transportate în mai multe etape diferite este, de asemenea, o caracteristică inevitabilă a unui astfel de transport. Cu toate acestea, în opinia noastră, chiar și faptul că a fost necesar să se descarce mărfuri grele și voluminoase, cum ar fi concasorul în cauză, iar acesta să fie transferat pe cale terestră prin capacitatea proprie de propulsie, cu pericolele inerente într-o procedură de acest fel în ceea ce privește pierderea sau deteriorarea (inclusiv posibilitatea furtului), nu modifică situația astfel încât să ofere locurilor de reîncărcare sau de

32 Articolul 31 alineatul 1 din CMR prevede: „Pentru toate litigiile decurgând din transporturile supuse prezentei convenții, reclamantul poate să sesizeze […] organele de jurisdicție din țara pe teritoriul căreia […] (b) este situat locul preluării mărfurilor sau cel prevăzut pentru eliberarea mărfurilor […]".

33 Astfel cum a fost semnată la Hamburg, la 31 martie 1978, Organizația Națiunilor Unite, seria tratate 1992, nr. 29215, p. 3. Această convenție este cunoscută pe scară mai largă sub numele de „Regulile de la Hamburg". Articolul 21 alineatul 1 din această convenție prevede: „În orice acțiune privind transportul de mărfuri în virtutea prezentei convenții, reclamantul poate, la opțiunea sa, să înainteze o acțiune în fata unui tribunal care este competent în conformitate cu legea statului în care este situat și sub jurisdicția căruia se află unul dintre locurile următoare: […] (c) portul de încărcare sau portul de descărcare; […]".

transbordare o importanță egală cu cea a locului de expediere. În consecință, recunoașterea acestui din urmă loc, împreună cu locul de destinație, ca fiind unul din cele două „locuri de executare” nu sporește numărul de foruri disponibile într-un mod care să dea motive de preocupare cu privire la alegerea unei instanțe mai favorabile.

60. În plus, este o practică obișnuită faptul de a nu menționa locurile de reîncărcare sau de transbordare în contracte de tipul celor în cauză în procedura principală [34]. Elementul previzibilității, pe care Curtea l-a subliniat în Hotărârea Rehder și în Hotărârea flightright și alții, și imperativul de a limita alegerea unei instanțe mai favorabile semnifică faptul că locurile de reîncărcare nu se încadrează în noțiunea „loc de executare” prevăzută la articolul 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul Bruxelles I. Potrivit jurisprudenței Curții, locul de executare trebuie dedus, în măsura în care este posibil, din dispozițiile contractului însuși [35].

61. Rolul proeminent al contractului în determinarea competenței înseamnă, de asemenea, că o mai mică importanță trebuie atribuită faptului că concasorul a fost pierdut în Regatul Unit, iar nu în Finlanda. În momentul în care părțile au încheiat contractul, nu era previzibil locul în care ar putea apărea o problemă cu executarea contractului. Astfel, deși facilitarea obținerii probelor este, de asemenea, un obiectiv al articolului 5 punctul 1 litera (b) din Regulamentul Bruxelles I, aceasta este surclasată de previzibilitate, care este unul dintre pilonii [36] normelor comune în materie de competență ale regulamentului menționat.

3. Concluzie intermediară

62. În consecință, considerăm că diferențele dintre situațiile comparate în speță – transportul aerian de pasageri, pe de o parte, și transportul multimodal de mărfuri, pe de altă parte – nu sunt atât de importante încât să justifice aplicarea în procedura principală a unei abordări care diferă de cea aplicată în Hotărârea Rehder și în Hotărârea flightright și alții. În aceste cauze, Curtea a constatat competența în „locurile *principale* de prestare a serviciilor” [37], deoarece acestea oferă o legătură suficient de strânsă cu elementele materiale ale acestui litigiu [38]. Pentru situațiile de transport rutier și maritim, această legătură strânsă este confirmată de alte regimuri juridice, precum CMR și Regulile de la Hamburg.

63. Astfel, locul de expediere și locul de destinație sunt, ambele, „locuri principale de execuție” în temeiul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul Bruxelles I, în timp ce locurile de încărcare, în general, nu sunt.

34 Guvernul elvețian a afirmat în observațiile sale că aceasta era o practică obișnuită. Instanța de trimitere nu a furnizat detalii cu privire la conținutul contractului de transport de mărfuri și nu a furnizat contractul Curții. ALS a precizat că principala sa obligație a fost luarea măsurilor logistice necesare pentru transferul concasorului de la Pori la Sheffield. De asemenea, ALS a indicat în observațiile sale că, din anul 2004 până în anul 2011, Metso și ALS au încheiat 418 contracte pentru transportul utilajelor Metso.

35 A se vedea Hotărârea din 11 martie 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:C:2010:137, punctul 38).

36 A se vedea Concluziile avocatului general Bobek prezentate în cauzele conexate flightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2017:787, punctul 81).

37 Sublinierea noastră.

38 A se vedea Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctul 73).

V. Concluzie

64. Având în vedere considerațiile precedente, propunem să se răspundă la întrebările adresate de Korkein oikeus (Curtea Supremă, Finlanda) după cum urmează:

„Locul sau locurile de prestare a unui serviciu, în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială, în situația în care este vorba despre un contract având ca obiect transportul de mărfuri între state membre, iar transportul este alcătuit din mai multe etape în care sunt utilizate mijloace de transport diferite, include locul de expediere.”