Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
EVGENIEGO TANCHEVA
przedstawiona w dniu 10 kwietnia 2018 r.[1]

Sprawa C-88/17

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

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Korkein oikeus (sąd najwyższy, Finlandia)]

Orzeczenie w trybie prejudycjalnym – Współpraca sądowa w sprawach cywilnych i handlowych – „Rozporządzenie Bruksela I" – Rozporządzenie (WE) nr 44/2001 – Właściwość w sprawach dotyczących umów – Odszkodowanie – Określenie miejsca wykonania zobowiązania – Miejsce, w którym usługi były świadczone albo miały być świadczone – Umowa przewozu towarów pomiędzy dwoma państwami członkowskimi obejmująca kilka etapów pokonywanych więcej niż jednym środkiem transportu (przewóz multimodalny)

1. Niniejsza sprawa dotyczy jurysdykcji krajowej w zakresie odszkodowań wynikających z umowy zgodnie z art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 (zwanego dalej „rozporządzeniem Bruksela I")[2] w ramach przewozu multimodalnego towarów pomiędzy dwoma państwami członkowskimi.

2. Na mocy umowy zawartej z przedsiębiorstwem fińskim przewoźnik brytyjski podjął się przewozu towarów z Finlandii do Zjednoczonego Królestwa. Kiedy rozpatrywane towary zaginęły podczas przewozu w Zjednoczonym Królestwie, przedsiębiorstwo fińskie i ubezpieczyciel towarów złożyli pozew o odszkodowanie do sądu fińskiego.

3. Spór ten dotarł do Korkein oikeus (sądu najwyższego, Finlandia), który zwraca się o wyjaśnienie, czy sądy fińskie sprawują jurysdykcję krajową na mocy art. 5 pkt 1 lit. b) rozporządzenia Bruksela I.

1 Język oryginału: angielski.

2 Rozporządzenie z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 2001, L 12, s. 1). W dniu 10 stycznia 2015 r. rozporządzenie to zastąpiono rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 2012, L 351, s. 1) (zwanym dalej „rozporządzeniem Bruksela I bis").

4. W wyrokach Rehder [3] i flightright i in. [4] Trybunał orzekł w kontekście przewozu lotniczego osób, że jurysdykcja w zakresie odszkodowań wynikających z umowy przysługuje zarówno sądom miejsca przyjęcia na pokład, jak sądom i miejsca docelowego. Wobec braku w orzecznictwie Trybunału precedensowej sprawy dotyczącej bezpośrednio kwestii jurysdykcji w odniesieniu do naruszenia umowy multimodalnego przewozu towarów pomiędzy państwami członkowskimi Trybunał winien w niniejszym postępowaniu odpowiedzieć na pytanie, czy zasada wypracowana w kontekście przewozu lotniczego osób ma zastosowanie do obecnej sytuacji.

5. Doszedłem do wniosku, że sądy fińskie są właściwe do rozstrzygnięcia sporu powstałego w postępowaniu głównym, gdyż zgodnie z art. 5 pkt 1 lit. b) rozporządzenia Bruksela I miejsce wysyłki towarów zgodnie z umową o świadczenie usług przewozowych jest miejscem świadczenia usługi w ramach umowy przewozu towarów.

I. Ramy prawne

6. Artykuł 5 rozporządzenia Bruksela I stanowi:

„Osoba, która ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, może być pozwana w innym państwie członkowskim:

1)

a) jeżeli przedmiotem postępowania jest umowa lub roszczenia wynikające z umowy – przed sąd miejsca, gdzie zobowiązanie zostało wykonane albo miało być wykonane;

b) w rozumieniu niniejszego przepisu – i o ile co innego nie zostało uzgodnione – miejscem wykonania zobowiązania jest:

– […]

– w przypadku świadczenia usług – miejsce w państwie członkowskim, w którym usługi zgodnie z umową były świadczone albo miały być świadczone;

[…]”.

II. Okoliczności faktyczne w postępowaniu głównym i pytania prejudycjalne

7. Spółka Abnormal Load Services (International) Ltd (zwana dalej „spółką ALS”), będąca stroną pozwaną w postępowaniu głównym, jest brytyjskim przewoźnikiem z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie [5].

8. W lipcu 2008 r. spółka ALS zawarła ze spółką Metso Minerals Oy (zwaną dalej „spółką Metso”) – fińskim producentem sprzętu dla górnictwa i budownictwa – umowę przewozu towarów. Kruszarka cylindryczno-stożkowa miała zostać przewieziona z Pori w Finlandii do Sheffield w Zjednoczonym Królestwie. Kruszarka została ubezpieczona przez spółkę Zurich Insurance plc (zwaną dalej „spółką Zurich”). Zarówno spółka Metso, jak i spółka Zurich są powodami w postępowaniu głównym.

3 Wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439.

4 Wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160.

5 Siedzibę wskazano w pismach przedstawionych Trybunałowi przez stronę pozwaną.

9. Spółka ALS z pomocą podwykonawców dokonała przewozu w następujący sposób: najpierw kruszarkę przewieziono niskopodwoziowym samochodem ciężarowym z Pori do Raumy w Finlandii; w Raumie kruszarka została wyładowana z samochodu ciężarowego i wjechała przy użyciu własnego napędu mechanicznego na statek. Po przewiezieniu drogą morską do Zjednoczonego Królestwa kruszarka ponownie zjechała ze statku [6] w porcie Hull przy użyciu własnego napędu mechanicznego; w porcie tym została załadowana na inny samochód ciężarowy. Z uwagi na fakt, że odbiorca spółki Metso nie dysponował wystarczającą i odpowiednią powierzchnią magazynową, zwrócił się on do podwykonawcy spółki ALS z prośbą o przewiezienie kruszarki do jego magazynu i tymczasowe przechowanie jej tam przez kilka dni. Kruszarka była tam jednak przechowywana przez dłuższy czas [7], a następnie zniknęła, zanim dostarczono ją odbiorcy w Sheffield.

10. Spółka Zurich wypłaciła spółce Metso odszkodowanie w wysokości równowartości kruszarki pomniejszonej o udział własny w szkodzie.

11. W dniu 30 września 2009 r. spółki Zurich i Metso wystąpiły do Satakunnan käräjäoikeus (sądu pierwszej instancji, Satakunta, Finlandia) o zasądzenie na ich rzecz odszkodowania od ALS odpowiadającego równowartości kruszarki.

12. W wyroku z dnia 22 marca 2013 r. Satakunnan käräjäoikeus (sąd pierwszej instancji, Satakunta, Finlandia) – stwierdziwszy, że jest on sądem właściwym do rozpoznania sprawy, gdyż ta dotyczy przewozu drogowego, a jego jurysdykcja opiera się na fińskich przepisach wdrażających art. 31 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) (zwanej dalej „konwencją CMR") [8] – nakazał spółce ALS zapłatę kwoty dochodzonego odszkodowania.

13. W wyniku odwołania wniesionego przez spółkę ALS Vaasan Hovioikeus (sąd apelacyjny, Vaasa, Finlandia) orzekł, że sprawa dotyczyła przewozu kombinowanego, że nie można było uznać, by strony osiągnęły wcześniejsze porozumienie w kwestii właściwości sądu na mocy konwencji CMR, że konwencja ta nie znajdowała zastosowania w niniejszej sprawie oraz że sąd apelacyjny nie miał właściwości na podstawie art. 5 pkt 1 rozporządzenia Bruksela I. W związku z tym w wyroku z dnia 30 marca 2015 r. sąd odrzucił środek prawny jako niedopuszczalny.

14. W odwołaniu do Korkein oikeus (sądu najwyższego, Finlandia) spółki Zurich i Metso argumentowały, że należy uchylić orzeczenie Vaasan Hovioikeus (sądu apelacyjnego, Vaasa) i nakazać ALS wypłatę odszkodowania lub też przekazać sprawę do sądu apelacyjnego w celu jej ponownego rozpoznania co do istoty.

15. W tym kontekście Korkein oikeus (sąd najwyższy, Finlandia) postanowił zawiesić postępowanie główne i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Jak określa się miejsce tudzież miejsca świadczenia usługi w rozumieniu art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 w przypadku umowy, która dotyczy przewozu towarów między państwami członkowskimi i przewóz składa się z kilku części, w których wykorzystywane są różne środki transportu?".

16. Strona pozwana, jak również rządy fiński, portugalski i szwajcarski oraz Komisja Europejska przedłożyły Trybunałowi uwagi na piśmie. Do Trybunału nie zwrócono się o przeprowadzenie rozprawy i rozprawa nie odbyła się.

6 W swoich pismach spółka ALS podała, że wykorzystano statek Birka Exporter należący do przedsiębiorstwa żeglugi morskiej Finnlines.

7 Zgodnie z pisemnymi uwagami przedstawionymi przez spółkę ALS.

8 Podpisana w Genewie w dniu 19 maja 1956 r., zbiór traktatów Organizacji Narodów Zjednoczonych z 1961 r., nr 5742, s. 190. Oficjalny skrót „CMR" pochodzi od francuskiego tytułu konwencji („Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route").

III. Podsumowanie przedstawionych uwag

17. Rozpatrywanie zaistniałej wątpliwości rozpocznę od podsumowania w pierwszej kolejności głównych uwag przedstawionych Trybunałowi.

18. Spółka ALS kwestionuje jurysdykcję krajową sądów fińskich, podczas gdy rządy fiński, portugalski i szwajcarski oraz Komisja Europejska są zdania, że sądom fińskim przysługuje jurysdykcja krajowa.

19. Spółka ALS argumentuje, że tylko miejsce rozładunku może być traktowane jako miejsce wykonania zobowiązania, i podkreśla, że miejscem wykonania zobowiązania może być wyłącznie jedno i to samo miejsce, przy czym miejsce docelowe ma zdecydowanie większe znacznie niż miejsce wysyłki. To ostatnie, jak twierdzi owa spółka, ma niewiele większe znaczenie niż różne miejsca przeładunku. W przeciwieństwie do pasażerów linii lotniczych, stron umowy przewozu towarów nie interesuje, jakie środki transportu są wykorzystywane w trakcie podróży, a jedynie to, czy towary dotarły do końcowego miejsca przeznaczenia. Ponadto spółka ALS wywodzi, że sytuacja ta przypomina sytuację przedstawiciela handlowego prowadzącego działalność w różnych państwach członkowskich w sprawie Wood Floor Solutions Andreas Domberger, w której Trybunał przyznał jurysdykcję sądowi właściwemu dla siedziby lub miejsca zamieszkania przedstawiciela [9]. Spółka ALS odnosi się również do wyroku Trybunału w sprawie Réunion européenne i in., dotyczącej łączonego przewozu morskiego i drogowego, w której Trybunał przyznał jurysdykcję w sprawie odpowiedzialności deliktowej strony sądom miejsca przeznaczenia towarów [10]. Jak twierdzi spółka ALS, podejście takie jest spójne ze sposobem wyboru znajdującego zastosowanie prawa w odniesieniu do umów przewozu towarów na mocy rozporządzenia Rzym I [11], które przyznaje większe znaczenie miejscu dostawy i winno być interpretowane zgodnie z rozporządzeniem Bruksela I.

20. Zarówno rząd fiński, jak i rząd portugalski powołują się na orzecznictwo Trybunału, zgodnie z którym miejsce, w którym przewoźnik przyjął przesyłkę do przewozu, oraz miejsce przewidziane dla jej dostawy mają równie duże znaczenie dla określenia miejsca wykonania zobowiązania w kontekście umowy przewozu. Rząd fiński odnosi się głównie do wyroku Trybunału w sprawie Wood Floor Solutions Andreas Domberger, podczas gdy rząd portugalski powołuje się na wyroki w sprawach Rehder, Nickel & Goeldner Spedition [12] i Color Drack [13] oraz używa pojęcia „główne miejsce świadczenia usług".

21. Komisja przyznaje, odwołując się do wyroków Trybunału w sprawach Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger i Color Drack, że w każdym wypadku miejsce docelowe jest miejscem wykonania zobowiązania, gdyż jest to ostateczny z etapów przewozu. Niemniej jednak Komisja argumentuje również, że ze względu na wymogi bliskości, przewidywalności i pewności prawa wskazane byłoby dodatkowe uznanie miejsca wysyłki za miejsce wykonania zobowiązania. Zdaniem Komisji rozważana sytuacja byłaby wówczas porównywalna do sytuacji zaistniałej w sprawie Rehder. W związku z tym Komisja proponuje, aby w rozpatrywanej sprawie powód mógł wybrać między wskazanym w umowie przewozu miejscem wysyłki a określonym w niej miejscem dostawy.

22. Rząd szwajcarski podkreśla, że dokonując wykładni normy kompetencyjnej, należy wziąć pod uwagę jej cel. Rząd szwajcarski twierdzi między innymi, że cele leżące u podstaw właściwości sądów w sprawach odpowiedzialności umownej na mocy art. 5 pkt 1 lit. b) rozporządzenia Bruksela I to bliskość i przewidywalność. Rząd szwajcarski jest zdania, że za miejsce wykonania zobowiązania należy uznać zarówno miejsce wysyłki, jak i miejsce dostawy. Przykładowo w sytuacji uszkodzenia lub

9 Wyrok z dnia 11 marca 2010 r., Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:2010:137, pkt 42.

10 Wyrok z dnia 27 października1998 r., Réunion européenne i in., C-51/97, EU:C:1998:509, pkt 35.

11 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz.U. 2008, L 177, s. 6).

12 Wyrok z dnia 4 września 2014 r., Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145.

13 Wyrok z dnia 3 maja 2007 r., Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262.

zagubienia towarów w miejscu wysyłki ograniczenie jurysdykcji do sądów kraju przeznaczenia nie wydaje się słuszne, szczególnie w kontekście trudności mogących pojawić się przy gromadzeniu tam stosownych dowodów. Rząd szwajcarski dodaje, że za miejsca wykonania zobowiązania nie należy jednak uznawać miejsc przeładunku w trakcie podróży, gdyż, po pierwsze, takich miejsc obie umawiające się strony nie mogą przewidzieć ze względu na fakt, iż o ich wyborze decyduje zazwyczaj wyłącznie przewoźnik, a po drugie, liczba dostępnych jurysdykcji powinna być ograniczona.

IV. Analiza

23. Na wstępie należy zauważyć, że postępowanie główne przed sądem odsyłającym dotyczy sporu o to, czy w kontekście międzynarodowego przewozu multimodalnego sądy państwa członkowskiego, z którego wysłano towary, sprawują jurysdykcję krajową. Postanowienie odsyłające zostało sformułowane szerzej, tak aby potencjalnie obejmowało jurysdykcje zarówno docelowego państwa członkowskiego, jak i państw członkowskich, na terytoriach których mieszczą się punkty tranzytowe. Jednakże dla rozstrzygnięcia sporu w jego obecnym kształcie uwzględnienie tych ostatnich elementów w odpowiedzi na pytanie prejudycjalne nie jest konieczne. Niemniej jednak mają one pośrednie znaczenie, biorąc pod uwagę aspekt ograniczenia liczby dostępnych jurysdykcji – poświęcę im zatem uwagę w toku mojego wywodu.

A. Wprowadzenie

24. Trybunał poruszał kwestię jurysdykcji krajowej w kontekście przewozu międzynarodowego w kilku sprawach. Żadna z tych spraw nie dotyczyła jednak jurysdykcji szczególnej w odniesieniu do umowy przewozu towarów na mocy art. 5 pkt 1 lit. b) rozporządzenia Bruksela I, która to kwestia pojawia się w niniejszym wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

25. W odniesieniu do lądowego przewozu towarów orzeczenia dotyczą głównie konwencji CMR i zakresu jej zastosowania. Jednakże Trybunał orzekł, że do sądów krajowych należy rozstrzygnięcie, czy spór wchodzi w zakres stosowania konwencji CMR [14], a w niniejszej sprawie sąd apelacyjny w Vaasa (Finlandia) orzekł już, że konwencja CMR nie znajduje zastosowania ratione materiae, ponieważ sprawa dotyczy przewozu kombinowanego.

26. W związku z tym sąd najwyższy Finlandii zwraca się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym w przedmiocie wykładni art. 5 pkt 1 lit. b) rozporządzenia Bruksela I, co czyni ze względu na brak zastosowania konwencji CMR [15].

27. Artykuł 5 pkt 1 lit. b) rozporządzenia Bruksela I przewiduje „jurysdykcję szczególną" jako alternatywę dla „jurysdykcji ogólnej". W odniesieniu do pozwanego w postępowaniu głównym, zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia Bruksela I w związku z art. 60 ust. 1 rozporządzenia Bruksela I, jurysdykcja ogólna przysługuje sądom w Zjednoczonym Królestwie, gdzie znajduje się siedziba spółki ALS. Powód w postępowaniu głównym może zatem wnieść pozew do sądu fińskiego tylko wtedy, gdy Finlandia spełni warunki wstępne określone w art. 5 pkt 1 lit. b) rozporządzenia Bruksela I, to jest jeśli Finlandia była „miejscem wykonania zobowiązania" w rozumieniu tego przepisu.

28. Kwestię jurysdykcji krajowej podniesiono w postępowaniu głównym, ponieważ sprawa jest powiązana nie tylko z Finlandią, ale również z innymi państwami: Finlandia jest miejscem wysyłki i siedzibą nadawcy, podczas gdy miejsce docelowe przewozu towarów oraz siedziba przewoźnika znajdują się w Zjednoczonym Królestwie, gdzie ponadto towary ostatecznie zagubiono. Co więcej, aby

14 Wyrok Trybunału z dnia 4 września 2014 r., Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, pkt 36.
15 Zobacz pkt 13 i 14 powyżej.

dokonać przewozu z Finlandii do Zjednoczonego Królestwa, kruszarkę trzeba było przewieźć przez wody innych państw członkowskich lub przez wody, które nie podlegają zwierzchnictwu żadnego państwa. W potocznym znaczeniu wszystkie te terytoria i wody są miejscami wykonywania umowy przewozu.

29. Kiedy art. 5 pkt 1 lit. b) rozporządzenia Bruksela I, mający na celu ustalenie krajowej jurysdykcji w odniesieniu do umowy o świadczenie usług, odnosi się do „miejsca, w którym usługi zgodnie z umową były świadczone albo miały być świadczone", powstaje pytanie, czy wszystkie państwa, w których wykonano część zobowiązania, sprawują jurysdykcję, czy też sprawuje ją tylko jedno z tych państw lub niektóre z nich.

30. Zgodnie z brzmieniem art. 5 pkt 1 lit. a) i b) rozporządzenia Bruksela I obie te opcje odnoszą się do „*miejsca* wykonania zobowiązania", a w przypadku lit. b) również do „miejsca w państwie członkowskim"[16]. Biorąc pod uwagę użytą w tym przepisie liczbę pojedynczą, wydaje się, że w celu przypisania jurysdykcji szczególnej w sprawach umownych można rozważyć tylko jedno miejsce. Nie znajduje to jednak odzwierciedlenia w orzecznictwie.

31. Trybunał orzekł, że w sytuacji gdy nie jest możliwe ustalenie jednego głównego miejsca wykonania zobowiązania, każde takie miejsce ma wystarczająco ścisły związek z istotnymi elementami sporu, a co za tym idzie, istotny związek dla potrzeb rozstrzygnięcia kwestii jurysdykcji. W sporze dotyczącym sprzedaży towarów Trybunał orzekł, że w takim przypadku powód może pozwać pozwanego w jednym z miejsc wykonania zobowiązania – według własnego uznania – na podstawie art. 5 pkt 1 lit. b) tiret pierwsze rozporządzenia Bruksela I[17].

32. Jest to zgodne z orzecznictwem dotyczącym jurysdykcji w sprawach, w których przedmiotem jest czyn niedozwolony, w ramach którego Trybunał orzekł również, że przy rozstrzyganiu o jurysdykcji należy brać pod uwagę więcej niż jedno miejsce, w przypadku gdy miejsce powstawania szkody nie jest tożsame z miejscem wystąpienia zdarzeń powodujących powstanie odpowiedzialności odszkodowawczej za powstałą szkodę[18].

33. W wyroku Réunion européenne i in.[19] Trybunał, odnosząc się do przewozu drogą morską, a następnie drogą lądową[20], uznał, że sprawa dotyczy odpowiedzialności za czyn niedozwolony lub czyn podobny do czynu niedozwolonego, w związku z czym nie rozstrzygnął w przedmiocie właściwości sądu w zakresie odpowiedzialności umownej.

34. Jeśli chodzi o umowy lotniczego przewozu osób, Trybunał wydał dwa wyroki wyjaśniające warunki przyznania jurysdykcji w sprawach odpowiedzialności umownej na mocy art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia Bruksela I, które teraz szczegółowo omówię.

16 Wyróżnienie moje.

17 Wyrok z dnia 3 maja 2007 r., Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262, pkt 42. Sprawa dotyczyła wykonania umowy sprzedaży towarów, w ramach której strona pozwana, spółka z siedzibą w Niemczech, zobowiązała się do dostarczenia towarów różnym sprzedawcom detalicznym powoda w Austrii. Trybunał orzekł, że może istnieć kilka miejsc dostawy.

18 Wyroki: z dnia 30 listopada 1976 r., Bier/Mines de Potasse d'Alsace, 21/76, EU:C:1976:166, pkt 24, 25; z dnia 27 października 1998 r., Réunion européenne i in., C-51/97, EU:C:1998:509, pkt 28.

19 Wyrok z dnia 27 października 1998 r., Réunion européenne i in., C-51/97, EU:C:1998:509, pkt 26.

20 Trybunał orzekł na podstawie konwencji brukselskiej, poprzedzającej rozporządzenie Bruksela I, że rozporządzenie to winno być poddawane spójnej z ową konwencją wykładni; zob. motyw 19 zdanie drugie rozporządzenia Bruksela I oraz wyrok z dnia 4 maja 2010 r., TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, pkt 36.

B. Orzecznictwo w przedmiocie lotniczego przewozu osób

1. Rehder

35. W sprawie Rehder [21] zwrócono się do Trybunału o wydanie orzeczenia w sprawie jurysdykcji krajowej w zakresie roszczeń wynikających z rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów w ruchu lotniczym [22]. Powód w tej sprawie wniósł do sądu niemieckiego powództwo o odszkodowanie w związku z odwołanym lotem z Monachium (Niemcy) do Wilna (Litwa), mimo że siedziba linii lotniczej, której dotyczyło roszczenie, znajdowała się w Rydze (Łotwa). Trybunał uznał zarówno jurysdykcję sądu państwa członkowskiego, w którym znajdowało się miejsce odlotu, jak i jurysdykcję sądu państwa członkowskiego, w którym znajdowało się miejsce przylotu samolotu. Ostateczny wybór pomiędzy tymi dwiema opcjami należy do powoda.

36. Trybunał orzekł, że ze względu na charakter odpowiednich usług świadczonych pasażerom podczas lotu oba te miejsca wykazują wystarczająco bliski związek z istotnymi elementami sporu. Jednocześnie Trybunał orzekł, że miejsca międzylądowań samolotu nie wykazują „wystarczającego związku z istotą usług wynikających z [odnośnej] umowy" [23].

37. Rozważając znaczenie miejsca odlotu i przylotu, Trybunał odróżnił tę sytuację od umowy sprzedaży, w ramach której „dostaw[y] rzeczy ruchomych następują[…] w różnych miejscach, które stanowią czynności odrębne i mierzalne dla celów określenia głównej dostawy na podstawie kryteriów ekonomicznych". Trybunał wskazał, że „przewozy lotnicze z samej swej natury polegają na świadczeniu usług w sposób jednolity i niepodzielny, od miejsca odlotu do miejsca lądowania samolotu, a wobec tego w takich przypadkach nie można wyróżnić odrębnej części świadczenia, która stanowiłaby świadczenie główne, następujące w określonym miejscu" [24].

38. Ponadto Trybunał stwierdził, że jego wnioski spełniają wymogi bliskości, przewidywalności oraz pewności prawa. Trybunał wskazał w tym względzie, że wybór, ograniczony do dwóch sądów, pozwala obu stronom łatwą identyfikację sądów, przed którymi można wytoczyć powództwo, umożliwiając jednocześnie ocenę związanego z tym ryzyka.

2. flightright i in.

39. Powyższe zasady podtrzymano w sprawie flightright i in. [25], w której Trybunał rozpatrywał trzy połączone sprawy dotyczące lotów wieloetapowych, gdzie ponadto każdy etap podróży był obsługiwany przez innego przewoźnika lotniczego.

40. W pierwszej z tych spraw spółka flightright GmbH była cesjonariuszem roszczeń dwóch pasażerów z tytułu opóźnionych lotów i wniosła powództwo przed sądy niemieckie przeciwko Air Nostrum. Cedenci zarezerwowali przeloty w Air Berlin pod jednym numerem rezerwacji z Ibizy (Hiszpania) do Düsseldorfu (Niemcy) przez Palma de Mallorca (Hiszpania). Pierwsza część połączenia lotniczego, obsługiwana przez Air Nostrum, została opóźniona, a pasażerowie spóźnili się na lot z Palma de Mallorca do Düsseldorfu. Pojawiło się pytanie, czy sąd niemiecki, przed którym spółka flightright GmbH wytoczyła powództwo, jest sądem właściwym do orzekania w tej sprawie.

21 Wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439.

22 Rozporządzenie z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotu, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

23 Wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 40.

24 Wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 42.

25 Wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160.

41. Trybunał orzekł, że art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia Bruksela I [26] należy interpretować w ten sposób, że w przypadku lotu z przesiadką „miejscem wykonania" było, w rozumieniu tych przepisów, miejsce zakończenia jego drugiego etapu. Trybunał doszedł do tego wniosku w odniesieniu do sytuacji, w której oba loty były obsługiwane przez dwóch różnych przewoźników lotniczych, a powództwo o odszkodowanie z tytułu dużego opóźnienia lotu z przesiadką na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 opierało się na nieprawidłowości, jaka wystąpiła podczas pierwszego lotu obsługiwanego przez przewoźnika lotniczego, z którym pasażerowie nie mieli stosunków umownych (Air Nostrum) [27].

42. Trybunał zwrócił uwagę, że o ile pojęcie „miejsca wykonania zobowiązania" określone w sprawie Rehder odnosi się do bezpośredniego lotu obsługiwanego przez kontrahenta danego pasażera, o tyle ma ono również odpowiednie zastosowanie do sytuacji takich jak w sprawie flightright i in., w której, po pierwsze, lot z przesiadką składał się z dwóch etapów, a po drugie, przewoźnik lotniczy obsługujący przedmiotowy lot nie zawarł umowy bezpośrednio z pasażerami, których dotyczyła sprawa [28].

43. Biorąc pod uwagę, że miejsce zakończenia drugiego etapu lotu było wystarczająco blisko związane z istotnymi elementami sporu – a zatem zapewniło ścisły związek między umową przewozu lotniczego a sądem właściwym, wymagany na mocy przepisów jurysdykcji szczególnej określonych w art. 5 pkt 1 rozporządzenia Bruksela I – spełniło ono cel bliskości [29]. Rozwiązanie to jest również zgodne z zasadą przewidywalności leżącą u podstaw tych przepisów, ponieważ pozwala zarówno powodowi, jak i pozwanemu na wskazanie sądu miejsca przylotu drugiego lotu, zgodnie z umową przewozu lotniczego [30] – jako sądu, do którego można wnieść powództwo.

3. Podsumowanie

44. Podsumowując, w odniesieniu do opóźnionych lotów lub odmowy przyjęcia na pokład oraz odszkodowania należnego z tytułu naruszenia tego rodzaju umowy przewozu Trybunał uznał, że zarówno miejsce odlotu, jak i miejsce docelowe są równie istotne w ramach umowy, ustanawiając tym samym wystarczający związek terytorialny między tymi miejscami oraz powództwem sądowym wynikającym z tego rodzaju umowy.

45. W związku z tym Trybunał uznaje oba te miejsca za „miejsca wykonania zobowiązania" zgodnie z art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia Bruksela I, ustanawiając dostatecznie ścisły związek z istotnymi elementami sporu w przedmiocie zobowiązań umownych, takich jak obowiązek wypłaty odszkodowania.

46. Trybunał uzasadnia tę kwalifikację dodatkowym aspektem, istotnym w świetle utrwalonego orzecznictwa w sprawie jurysdykcji szczególnej, a mianowicie aspektem przewidywalności i oceny ryzyka.

47. Oprócz tych dwóch głównych miejsc wykonania zobowiązania Trybunał wyróżnił jeszcze jedno miejsce, które również może mieć znaczenie przy wykonaniu umowy przewozu. Jest to miejsce, w którym kończy się pierwszy etap przewozu składającego się z dwóch lotów. Na podstawie orzeczeń Trybunału w sprawie flightright i in. miejsce to jednak nie realizuje celu bliskości.

26 Zważywszy, że sprawa flightright i in. dotyczyła trzech spraw połączonych, które zostały wszczęte w różnych terminach, Trybunał był zobowiązany do dokonania wykładni zarówno art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia Bruksela I, jak przepisu, który go zastąpił – art. 7 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia Bruksela I bis, a który ma identyczne brzmienie.

27 Wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 56.

28 Wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 69.

29 Wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 74. Zobacz w tym względzie wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 44.

30 Wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 75. Zobacz w tym względzie wyroki: z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 45; z dnia 4 września 2014 r., Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, pkt 41.

C. Zastosowanie w odniesieniu do multimodalnego przewozu towarów

48. Moim zdaniem rozważania te mogą mieć zastosowanie do sytuacji multimodalnego przewozu towarów, tak jak w rozpatrywanej sprawie.

49. Przedmiotowa sytuacja różni się od spraw linii lotniczych pod względem przedmiotu przewozu i środków transportu. Opiszę po kolei te różnice i wyjaśnię, dlaczego – pomimo tych różnic – sprawy Rehder i flightright i in. w mojej ocenie mają tu zastosowanie.

1. Towary a pasażerowie

50. Fakt, że przedmiotem rozpatrywanej sprawy jest przewóz towarów, nie zmienia w sposób istotny sytuacji w odniesieniu do miejsca wyjazdu. Lokalizacja ta nadal ma znaczenie dla wykonania umowy i odznacza się znacząco wyższym stopniem bliskości, również w porównaniu z miejscami, przez które odbywał się przewóz samochodem ciężarowym i statkiem z Finlandii do Zjednoczonego Królestwa.

51. Jak wskazał Trybunał w sprawie Rehder, odpowiednie usługi świadczone przy wejściu na pokład linii lotniczej polegają bowiem na „rejestracji i odprawie pasażerów, przyjęciu ich na pokład samolotu w miejscu odlotu uzgodnionym w umowie, odlocie samolotu o przewidzianym czasie, przewozie pasażerów i ich bagaży z miejsca odlotu na miejsce przeznaczenia, opiece nad pasażerami w czasie lotu". Względy te wykluczyły miejsca ewentualnych międzylądowań jako miejsc jurysdykcji z powodu braku „wystarczającego związku z istotą usług wynikających z [odnośnej] umowy"[31].

52. W przypadku towarów wysłanych przez osobę, niezależnie od tego, czy jest to nadawca, czy jeden z jego przedstawicieli, decydujące znaczenie dla pomyślnego zrealizowania przewozu ma również sytuacja w miejscu wysyłki.

53. Z tego względu orzeczenia dotyczące przewozu lotniczego osób można przenieść na grunt przedmiotowej sprawy. W przypadku przewozu towarów w interesie strony wysyłającej leży, by towary dotarły do miejsca przeznaczenia na czas i bez zagubienia lub uszkodzenia. W tym celu strona wysyłająca musi podjąć wszelkie środki ostrożności w miejscu wysyłki, to jest przekazać towar w odpowiednim czasie i miejscu, a także zapakować, owinąć i zabezpieczyć go w odpowiedni sposób, aby nie doszło do żadnego uszkodzenia podczas przewozu. Ponadto druga strona umowy, to jest przewoźnik, musi wykonać ważną część uzgodnionej usługi w miejscu wysyłki, a mianowicie przyjąć towary, odpowiednio je przechowywać oraz chronić przed uszkodzeniem.

54. Ponadto, chociaż konwencja CMR nie znajduje zastosowania w postępowaniu przed sądem krajowym, należy zauważyć, że – jak twierdzą rząd szwajcarski i Komisja – jej przepisy również opierają się na czynniku bardzo ścisłego związku między przewozem towarów a państwem potencjalnie sprawującym jurysdykcję. Na mocy art. 31 ust. 1 lit. b) konwencji CMR zarówno miejsce rozpoczęcia przewozu, jak i miejsce jego zakończenia mają charakter niezależnych czynników łączących[32], które wpływają na określenie jurysdykcji krajowej. Porównywalne przepisy dotyczące jurysdykcji krajowej znajdują się w art. 21 ust. 1 lit. c) Konwencji Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów drogą morską[33].

31 Wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 40.

32 Artykuł 31 ust. 1 CMR stanowi: „We wszystkich sporach, które wynikają z przewozów podlegających niniejszej konwencji, powód może wnosić sprawę do […] sądów kraju, na którego obszarze: b) znajduje się miejsce przejęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy […]".

33 Podpisana w Hamburgu w dniu 31 marca 1978 r., seria traktatów Narodów Zjednoczonych 1992 r., nr 29215, s. 3. Konwencja ta jest bardziej znana pod nazwą reguły hamburskie. Artykuł 21 ust. 1 tej konwencji stanowi: „W przypadku sporów sądowych dotyczących przewozu towarów wynikłych na gruncie stosowania niniejszej konwencji powód może, w zależności od swojego wyboru, wnieść powództwo do sądu właściwego zgodnie z prawem tego państwa, w którym sąd ten się znajduje i w którego jurysdykcji znajduje się jedno z następujących miejsc […] c) port załadunku lub port wyładunku […]" [tłumaczenie nieoficjalne].

55. Rozporządzenie Rzym I, na które powołuje się spółka ALS, nie ma bezpośredniego znaczenia dla przedłożonych pytań, ponieważ dotyczy wyboru prawa. Jednakże zasady międzynarodowego prawa prywatnego również opierają się na zasadzie najbliższego związku. W celu ustalenia prawa właściwego dla umów dotyczących przewozu towarów art. 5 ust. 1 rozporządzenia Rzym I stosuje połączenie miejsca zwykłego pobytu przewoźnika, „miejsca odbioru", „miejsca dostawy" oraz miejsca zwykłego pobytu nadawcy. Potwierdza to pogląd, że wszystkie te miejsca są istotne dla określenia najbliższego związku w przypadku przewozu towarów, przy czym jednym z tych miejsc jest miejsce wysyłki („miejsce odbioru").

2. Multimodalny przewóz drogowy i przewóz morski a przewóz lotniczy

56. Orzeczenie Trybunału w sprawie flightright i in. dotyczyło aspektu typowego dla przewozu multimodalnego, a mianowicie jego wieloetapowego charakteru.

57. Taka wielość etapów miała miejsce w sprawie flightright i in., w której Trybunał ustalił, że charakter takiej podróży nie zmienia dominującego znaczenia miejsca wylotu i przeznaczenia, mimo że w sprawie flightright i in., tak jak w niniejszej sprawie, przewoźnik lotniczy i przewoźnik korzystali z usług podwykonawców.

58. W przypadku zarówno przewozu multimodalnego, jak i lotów wieloetapowych dwa miejsca, w których głównie świadczy się usługi, są wzajemnie powiązane kartami pokładowymi (w przypadku przewozów lotniczych) lub umową między nadawcą przesyłki a przewoźnikiem (w przypadku przewozu multimodalnego). Cel umowy, a mianowicie przemieszczenie przedmiotu z jednej określonej lokalizacji do innej określonej lokalizacji, to jest przewiezienie go z punktu A do punktu B, sprawia, że te dwa miejsca stanowią przeciwległe punkty tego samego zdarzenia, nawet jeśli są oddzielone odległością i czasem. Oba te miejsca – miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia – mają zasadnicze znaczenie dla umowy przewozu towarów i tylko łącznie stanowią jej zasadnicze i charakterystyczne elementy.

59. W obecnej sytuacji, gdy środki transportu ulegają po drodze zmianie, w szczególności w portach, pewną cechą przewozu jest podzielenie go również na kilka etapów. Uważam jednak, że nawet rozładunek ciężkich i masywnych towarów, takich jak rozpatrywana kruszarka, oraz ich przemieszczenie lądem o własnym napędzie, a także zagrożenia związane z utratą lub uszkodzeniem w ramach tego rodzaju postępowania (w tym możliwość kradzieży) nie zmieniają sytuacji w taki sposób, aby nadać miejscom ponownego załadunku lub przeładunku znaczenie równorzędne znaczeniu miejsca wysyłki. W związku z tym uznanie miejsca wysyłki łącznie z miejscem przeznaczenia za jedno z dwóch „miejsc wykonania" umowy nie zwiększa liczby dostępnych jurysdykcji w taki sposób, by powodować obawy przed „turystyką sądową".

60. Ponadto powszechną praktyką jest brak wskazywania miejsc ponownego załadunku i przeładunku w tego rodzaju umowach jak umowa będąca przedmiotem sporu w postępowaniu głównym [34]. Aspekt przewidywalności, na który Trybunał zwrócił uwagę w sprawach Rehder i flightright i in., oraz konieczność ograniczenia wyboru sądu pod kątem własnego interesu prowadzą do wyłączenia miejsc przeładunku z pojęcia „miejsca wykonania zobowiązania" na mocy art. 5 pkt 1 lit. b) rozporządzenia Bruksela I. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału miejsce wykonania zobowiązania należy w najszerszym możliwym zakresie wywnioskować z postanowień samej umowy [35].

34 Rząd szwajcarski wskazał w swoim uwagach, że jest to powszechna praktyka. Sąd odsyłający nie sprecyzował treści umowy przewozu i nie przekazał jej Trybunałowi. Spółka ALS podała, że jej głównym obowiązkiem było zapewnienie zabezpieczenia logistycznego niezbędnego do przewiezienia kruszarki z Pori do Sheffield. W swych uwagach spółka ALS wskazała również, że w latach 2004–2011 spółki Metso i ALS zawarły 418 umów na przewóz maszyn firmy Metso.

35 Zobacz wyrok z dnia 11 marca 2010 r., Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, pkt 38.

61. Znacząca rola, jaką przy określaniu jurysdykcji odgrywa umowa, sprawia, że fakt, iż utrata kruszarki nastąpiła w Zjednoczonym Królestwie, a nie w Finlandii, ma mniejsze znaczenie. W momencie zawarcia umowy przez strony nie można było przewidzieć, gdzie może wystąpić problem w jej realizacji. W związku z tym, chociaż łatwość prowadzenia postępowania dowodowego jest również celem art. 5 pkt 1 lit. b) rozporządzenia Bruksela I, jest on podporządkowany przewidywalności, która stanowi jeden z filarów [36] wspólnych zasad jurysdykcji.

3. Wnioski pośrednie

62. W związku z tym uważam, że różnice pomiędzy porównywanymi tu sytuacjami – z jednej strony lotniczego przewozu osób, a z drugiej strony multimodalnego przewozu towarów – nie są na tyle istotne, aby uzasadniały zastosowanie w postępowaniu głównym podejścia odmiennego od zastosowanego w sprawach Rehder i flightright i in. W wyrokach tych Trybunał uznał jurysdykcję w „główn[ych] miejsca[ch] świadczenia usług" [37], ponieważ stanowi to wystarczająco ścisły związek z istotnymi elementami tego sporu [38]. W odniesieniu do przewozu drogowego i morskiego ów ścisły związek potwierdzają również inne systemy prawne, takie jak konwencja CMR i reguły hamburskie.

63. „Głównymi miejscami, gdzie zobowiązanie zostało wykonane" zgodnie z art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia Bruksela I są w związku z powyższym miejsce wysyłki i miejsce przeznaczenia, podczas gdy co do zasady nie są nimi miejsca załadunku.

V. Wnioski

64. W świetle powyższych rozważań proponuję, by Trybunał odpowiedział na pytanie przedłożone przez Korkein oikeus (sąd najwyższy, Finlandia) w następujący sposób:

Miejsce lub miejsca świadczenia usługi, w rozumieniu art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych, w sprawie dotyczącej umowy przewozu towarów pomiędzy państwami członkowskimi, w sytuacji gdy przewóz ten składa się z kilku etapów pokonywanych różnymi środkami transportu, obejmuje również miejsce wysyłki.

36 Zobacz opinia rzecznika generalnego M. Bobeka z dnia 19 października 2017 r. w sprawach połączonych flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2017:787, pkt 81.

37 Wyróżnienie moje.

38 Zobacz wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 73.