Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Е. ТАНЧЕВ
представено на 10 април 2018 година [1]

Дело C-88/17

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

(Преюдициално запитване, отправено от Korkein oikeus (Върховен съд, Финландия)

„Преюдициално запитване — Сътрудничество по граждански и търговски дела — Регламент „Брюксел I“ — Регламент (ЕО) № 44/2001 — Компетентност по дела, свързани с договор — Обезщетение за вреди — Определяне на мястото на изпълнение на задължението — Място, където услугите са били предоставени или е трябвало да бъдат предоставени — Договор за превоз на стоки от една държава членка в друга, включващ няколко етапа и повече от един вид транспорт (мултимодален транспорт)“

1. Настоящото дело се отнася до международната компетентност по отношение на искане за обезщетение за договорни вреди съгласно член 5, параграф 1, буква б), второ тире от Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета („Регламент „Брюксел I“) [2] в контекста на мултимодален транспорт на стоки от една държава членка до друга.

2. Въз основа на споразумение, сключено с финландско предприятие, британски превозвач извършва превоз на стоки от Финландия до Обединеното кралство. След като въпросните стоки са изгубени по време на превоза в Обединеното кралство, финландското предприятие и застрахователят на стоките предявяват иск за обезщетение за вреди пред финландски съд.

3. Този спор стига до Korkein oikeus (Върховен съд, Финландия), който иска да се изясни дали финландските съдилища имат международна компетентност съгласно член 5, параграф 1, буква б) от Регламент „Брюксел I“.

1 Език на оригиналния текст: английски.

2 Регламент от 22 декември 2000 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела (ОВ L 12, 2001 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 19, том 3, стр. 74). От 10 януари 2015 г. този регламент е заменен с Регламент (ЕС) № 1215/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2012 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела (ОВ L 351, 2012 г., стр. 1) („Регламент „Брюксел Ia“).

4. В решенията си Rehder [3] и flightright и др. [4] Съдът приема в контекста на въздушния превоз на пътници, че компетентност по отношение на обезщетение за договорни вреди може да е налице както по мястото на качване на борда, така и по крайния пункт на пристигане. При липсата изобщо на прецедент в практиката на Съда, пряко свързан с компетентността по отношение на нарушение на договор за мултимодален транспорт през държавите членки, въпросът, на който Съдът трябва да даде отговор в настоящото дело, е дали правилото, развито в контекста на въздушния превоз на пътници, е приложимо към настоящия случай.

5. Моят извод е, че може да се установи компетентност на финландските съдилища по спора в главното производство съгласно член 5, параграф 1, буква б) от Регламент „Брюксел I“, тъй като мястото, откъдето са изпратени стоките съгласно договор за транспортни услуги, е място, където е предоставена услуга във връзка с договор за превоз на стоки.

I. Правна уредба

6. Член 5 от Регламент „Брюксел I“ гласи:

„Срещу лице, което има местоживеене в държава членка, може да бъде предявен иск в друга държава членка:

1.

а) по дела, свързани с договор — в съдилищата по мястото на изпълнение на въпросното задължение;

б) за целите на настоящата разпоредба и освен ако не е договорено друго, мястото на изпълнение на въпросното задължение е:

– […]

– в случая на предоставяне на услуги, мястото в държава членка, където съгласно договора услугите са били предоставени или е трябвало да бъдат предоставени;

[…]“.

II. Фактите в главното производство и преюдициалният въпрос

7. Abnormal Load Services (International) Ltd (наричано по-нататък „ALS“), ответникът в главното производство, е британски превозвач със седалище в Обединеното кралство [5].

8. През юли 2008 г. ALS сключва договор за превоз на стоки с Metso Minerals Oy (наричано по-нататък „Metso“), финландски производител на оборудване за добива и строителството. Верижна конусна трошачка е трябвало да бъде превозена от Пори във Финландия до Шефийлд в Обединеното кралство. Трошачката е била застрахована от Zurich Insurance plc (наричано по-нататък „Zurich“). И Metso, и Zurich са ищци в главното производство.

3 Решение от 9 юли 2009 г., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

4 Решение от 7 март 2018 г., flightright и др. (C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160).

5 Седалището е посочено в представеното пред Съда становище на ответника.

9. ALS, с помощта на подизпълнители, е транспортирало трошачката по следния начин. Първо трошачката е превозена от Пори до Раума във Финландия върху шасито на тежкотоварен автомобил. В Раума тя е разтоварена от тежкотоварния автомобил и натоварена на кораб, стигайки до него на собствен ход. След като е транспортирана по море до Обединеното кралство, трошачката пак на собствен ход слиза от кораба [6] на пристанище Хул и е натоварена на друг тежкотоварен автомобил. Тъй като получателят по договора с Metso обаче не разполага с достатъчен и подходящ капацитет за складиране, той иска от подизпълнител на ALS временно да закара трошачката в своя склад и да я задържи там няколко дни. Съхраняването обаче продължава по-дълго [7] и трошачката изчезва, преди да бъде доставена на получателя в Шефийлд.

10. Zurich възстановява на Metso стойността на трошачката без сумата за самоучастие.

11. На 30 септември 2009 г. Zurich и Metso искат от Satakunnan käräjäoikeus (Първоинстанционен съд Сатакунта, Финландия) да осъди ALS да им изплати обезщетение в размер на стойността на трошачката.

12. В решението си от 22 март 2013 г. Satakunnan käräjäoikeus (Първоинстанционен съд Сатакунта) осъжда ALS да заплати претендираните с иска суми, след като стига до извода, че делото му е подсъдно, защото се отнася до автомобилен превоз на стоки, като компетентността му се основава на финландските правила за прилагане на член 31 от Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки (наричана по-нататък „CMR“) [8].

13. По жалбата на ALS Vaasan Hovioikeus (Апелативен съд Вааса, Финландия) приема, че става въпрос за случай на комбиниран транспорт, че страните не трябва да се считат за постигнали съгласие относно компетентния съд съгласно правилата на CMR, че последната е неприложима, както и че Vaasan Hovioikeus (Апелативен съд Вааса) не е компетентен и съгласно член 5, параграф 1 от Регламент „Брюксел I“. Ето защо в акта си от 30 март 2015 г. той отхвърля жалбата като недопустима.

14. По жалбата до Korkein oikeus (Върховен съд) Zurich и Metso твърдят, че актът на Vaasan Hovioikeus (Апелативен съд Вааса) следва да бъде отменен, а ALS да бъде осъдено да заплати обезщетение за вреди или делото да бъде върнато на Vaasan Hovioikeus (Апелативен съд Вааса), който да се произнесе по същество.

15. Именно в този контекст Korkein oikeus (Върховен съд) решава да спре главното производство и да сезира Съда със следния преюдициален въпрос:

„По какъв начин в съответствие с член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001 се определя мястото, съответно местата, където е предоставена дадена услуга, когато става въпрос за договор за превоз на стоки между две държави членки и този превоз се състои от различни части, за които са използвани различни превозни средства?“.

16. Писмени становища пред Съда са представени от ответника, както и от финландското, португалското и швейцарското правителство и Европейската комисия. Не е поискано и не е проведено съдебно заседание.

6 Както посочва ALS в становището си, използван е корабът Birka Exporter на дружество за морски транспорт Finnlines.

7 Според писменото становище на ALS.

8 Подписана в Женева на 19 май 1956 г., *Recueil des traités des Nations unies*, 1961 г., № 5742, стр. 190. Официалната абревиатура CMR произтича от наименованието на Конвенцията на френски език („Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“).

III. Обобщение на представените становища

17. Ще подходя към решаването на този проблем, като първо обобщя основните становища, изложени пред Съда.

18. ALS отрича международната компетентност на финландските съдилища, докато финландското, португалското, швейцарското правителство и Комисията смятат, че финландските съдилища имат международна компетентност.

19. ALS твърди, че само мястото на разтоварване е възможно да се счита за мястото на изпълнение, като изтъква, че мястото на изпълнение може да бъде само едно-единствено място и че мястото на крайното местоназначение има значително по-голямо значение от мястото на изпращане. Според ALS за последното не може да се каже, че е по-важно от различните места на повторно натоварване. За разлика от пътниците във въздушния транспорт страните по договор за превоз на стоки не били заинтересовани от видовете транспорт, използвани по време на пътуването, а само от това стоките да достигнат крайното си местоназначение. Освен това ALS предполага, че ситуацията е сходна с тази на представител по продажбите, извършващ дейност в различни държави членки, във връзка с която в решение Wood Floor Solutions Andreas Domberger Съдът е постановил, че компетентността е по мястото, където се намира седалището на представителя[9]. ALS се позовава и на решение Réunion européenne и др., в което по дело за комбиниран морски и автомобилен транспорт е постановено, че компетентност по отношение на деликт имат съдилищата по мястото, на което е трябвало да бъдат изпратени стоките[10]. Това според ALS е в съответствие с начина на определяне на приложимото право по отношение на договорите за превоз на стоки съгласно Регламент „Рим I“[11], който отдава предпочитание на мястото на доставка, и следва да се тълкува, като се има предвид Регламент „Брюксел I“.

20. И финландското, и португалското правителство се позовават на практиката на Съда, съгласно която в контекста на договор за транспорт мястото, където стоките са приети от превозвача, и мястото, предвидено за доставяне на стоките, са еднакво близко свързани с изпълнението на договора. Финландското правителство се позовава главно на решение Wood Floor Solutions Andreas Domberger, докато португалското правителство цитира решения Rehder, Nickel & Goeldner Spedition[12] и Color Drack[13] и се основава на понятието „основно място на предоставяне на услугите“.

21. Комисията, като се позовава на решения Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger и Color Drack, признава, че при всички случаи мястото на пристигане е място на изпълнение, тъй като това е крайната брънка от транспортната верига. Комисията обаче изтъква също, че с оглед на изискванията за близост, предвидимост и правна сигурност би било целесъобразно и мястото на изпращане да се признае като място на изпълнение. Според Комисията разглежданата ситуация тогава би била сходна с тази по дело Rehder. Ето защо Комисията предлага в настоящия случай ищецът да може да избира между мястото на изпращане съгласно договора за превоз на стоки и мястото на доставка, определено в същия договор.

9 Решение от 11 март 2010 г., Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:C:2010:137, т. 42).

10 Решение от 27 октомври 1998 г., Réunion européenne и др. (C-51/97, EU:C:1998:509, т. 35).

11 Регламент (ЕО) № 593/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно приложимото право към договорни задължения (Рим I) (ОВ L 177, 2008 г., стр. 6).

12 Решение от 4 септември 2014 г., Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145).

13 Решение от 3 май 2007 г., Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262).

22. Швейцарското правителство посочва, че при тълкуването на правило за компетентност трябва да се отчете целта на това правило. Наред с други доводи швейцарското правителство поддържа, че целите в основата на определянето на компетентността относно договори съгласно член 5, параграф 1, буква б) от Регламент „Брюксел I“ са близост и предвидимост. Швейцарското правителство е на мнение, че и мястото на изпращане, и мястото на доставка трябва да се считат за места на изпълнение. Ако например стоките са били повредени или изгубени в мястото на изпращане, не би било целесъобразно компетентността на съдилищата да се ограничи до държавата на местоназначение, като се имат предвид трудностите, с които би било свързано при събирането на съответните доказателства там. Швейцарското правителство добавя, че местата на повторно натоварване по време на пътуването обаче не трябва да се считат за места на изпълнение, защото, от една страна, не могат да бъдат предвидени и от двамата съдоговорители, тъй като изборът им обикновено се оставя само на превозвача, и от друга — следва да се ограничи броят на компетентните съдилища.

IV. Анализ

23. В самото начало следва да се отбележи, че главното производство пред запитващия финландски съд се отнася до спор дали в контекста на международния мултимодален превоз на стоки съдилищата в държавата членка на изпращане на стоките имат международна компетентност. Актът за преюдициално запитване е формулиран в по-широк смисъл, за да може да обхване компетентността на държавата членка по местоназначение, както и на държавите членки, в които въпросните стоки преминават транзитно. За да се реши така формулираният спор обаче, при отговора на преюдициалния въпрос не е необходимо посочените елементи да бъдат използвани като отправна точка. Предвид горепосочения аспект на намаляване на броя съдилищата, които имат компетентност, обаче те имат косвено значение, така че ще ги разгледам мимоходом в този контекст.

A. Въведение

24. По няколко дела Съдът е разглеждал въпроси относно международна компетентност в контекста на международния превоз на стоки. Никое от тях обаче не се отнася до въпроса, който е поставен в настоящото преюдициално запитване — за специална компетентност относно договор за превоз на стоки по смисъла на член 5, параграф 1, буква б) от Регламент „Брюксел I“.

25. Що се отнася до наземния превоз на стоки, предмет на тези решения е главно CMR и приложното ѝ поле. Съдът обаче е постановил, че националните съдилища са тези, които трябва да преценят дали даден спор попада в обхвата на CMR [14], а в настоящия случай Vaasan Hovioikeus (Апелативен съд Вааса) вече е постановил, че CMR не е приложима ratione materiae, тъй като настоящото дело е свързано с комбиниран транспорт.

26. Поради тази причина Korkein oikeus (Върховен съд) отправя преюдициалния въпрос, а именно за тълкуването на член 5, параграф 1, буква б) от Регламент „Брюксел I“, което той прави въз основа на постановката, че CMR е неприложима [15].

27. В член 5, параграф 1, буква б) от Регламент „Брюксел I“ е предвидена „специална компетентност“ като алтернатива на „общата компетентност“. За ответника в главното производство, съгласно член 2, параграф 1 от Регламент „Брюксел I“ във връзка с член 60, параграф 1 от същия регламент, обща компетентност имат съдилищата в Обединеното

14 Решение от 4 септември 2014 г., Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, ECLI:EU:C:2014:2145, т. 36).

15 Вж. точки 13 и 14 по-горе.

кралство, където е седалището на ALS. Следователно ищците в главното производство могат да решат да заведат дело пред финландските съдилища само ако Финландия отговаря на условията, които уреждат специалната компетентност по член 5, параграф 1, буква б) от Регламент „Брюксел I“, т.е. ако Финландия е „мястото на изпълнение на задължението“ по смисъла на този член.

28. Въпросът за международната компетентност се поставя в главното производство, тъй като делото има връзка не само с Финландия, но и с други държави: Финландия е държавата, в която стоките са били изпратени и в която е седалището на изпращача, докато местоназначението на превозваните стоки и седалището на превозвача са в Обединеното кралство, където освен това стоките в крайна сметка са изгубени. На последно място, за да може да се извърши превозът от Финландия до Обединеното кралство, трошачката е трябвало да бъде превозена през водите на други държави членки или през води, суверенитет върху които няма никоя държава. Просто казано, всички тези територии и води са места, на които е изпълняван договорът.

29. Доколкото с оглед установяването на международната компетентност относно договор за услуги член 5, параграф 1, буква б) от Регламент „Брюксел I“ предвижда, че мястото на изпълнение на задължението съгласно договора е „мястото […], където съгласно договора услугите са били предоставени или е трябвало да бъдат предоставени“, възниква въпросът дали всички държави, в които е изпълнена част от задължението, имат компетентност, или само една, или някои от тях.

30. Съгласно формулировката им и буква а), и буква б) от член 5, параграф 1 от Регламент „Брюксел I“ се отнасят до „*мястото* на изпълнение“, а в случая на буква б) и до „*мястото* в държава членка“ [16]. Доколкото е използвано единствено число, изглежда, че само на едно-единствено място може да има специална компетентност по договорни въпроси. Съдебната практика обаче не подкрепя такъв извод.

31. Съдът е постановил, че ако не може да бъде определено едно основно място на изпълнение, всяко от местата на изпълнение се намира в достатъчно близка връзка с материалните елементи на спора и следователно има съществена връзка от гледна точка на съдебната компетентност. В спор относно продажбата на стоки Съдът постановява, че в такъв случай ищецът може да предяви иск срещу ответника пред съд по едно от местата на изпълнение — по свой избор — въз основа на член 5, параграф 1, буква б), първо тире от Регламент „Брюксел I“ [17].

32. Това е съгласувано с практиката относно компетентността в областта на деликтите, видно от която Съдът е постановил също, че може да е необходимо да се вземе предвид повече от едно място, когато мястото на настъпване на вредата не съвпада с мястото, където е настъпило събитието, довело до възникването на отговорност за причинената вреда [18].

33. В решение Réunion européenne и др. [19] Съдът — във връзка с морски, а след това сухопътен транспорт на стоки [20] — приема, че се касае за деликтна или квазиделиктна отговорност, поради което не се произнася по компетентността относно договорни въпроси.

16 Курсивът е мой.

17 Решение от 3 май 2007 г., Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, т. 42). Предмет на делото е изпълнението на договор за продажба на стоки, по силата на който ответникът — установено в Германия дружество — се задължава да доставя стоки на различни продавачи на дребно на ищеца в Австрия. Съдът постановява, че би могло да има няколко места на доставка.

18 Решения от 30 ноември 1976 г., Bier (21/76, EU:C:1976:166, т. 24 и 25), и от 27 октомври 1998 г., Réunion européenne и др. (C-51/97, EU:C:1998:509, т. 28).

19 Решение от 27 октомври 1998 г., Réunion européenne и др. (C-51/97, EU:C:1998:509, т. 26).

20 Съдът се произнася въз основа на Брюкселската конвенция — актът, който предхожда Регламент „Брюксел I“ и в светлината на който последният трябва да бъде тълкуван; вж. съображение 19, второ изречение от Регламент „Брюксел I“ и вж. решение от 4 май 2010 г., TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243, т. 36).

34. Що се отнася до въздушния превоз на пътници, Съдът е постановил две решения, с които изяснява условията за предоставяне на компетентност относно договорни въпроси съгласно член 5, параграф 1, буква б), второ тире от Регламент „Брюксел I“, които сега ще разгледам подробно.

Б. Съдебна практика относно въздушния превоз на пътници

1. Решение Rehder

35. В решение Rehder [21] Съдът е приканен да се произнесе по международната компетентност във връзка с искове, предявени съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета относно правата на пътниците в самолета [22]. Ищецът по това дело иска обезщетение пред германски съд във връзка с отменен полет от Мюнхен (Германия) до Вилнюс (Литва), макар че седалището на въпросната авиокомпания е в Рига (Латвия). Съдът постановява, че компетентни са съдилищата в държавите членки както на мястото на излитане, така *и* на мястото на пристигане на самолета. Крайният избор между тези две възможности се прави от ищеца.

36. Съдът заключава, че предвид естеството на съответните услуги, предоставяни на пътниците по време на пътуване, и двете места имат достатъчно близка връзка с материалните елементи на спора. Същевременно Съдът посочва, че местата на междинни кацания на самолета нямат „достатъчна връзка със същността на услугите от [съответния] договор“ [23].

37. Когато разглежда значението на местата на излитане и пристигане на полет Съдът отграничава това положение от случая на договор за продажба с „доставки[…] на стоки в различни места, които представляват отделни и количествено измерими операции за целите на определянето на основната доставка в зависимост от икономически критерии“. Съдът отбелязва, че „поради своето естество въздушният транспорт се изразява в неотделими услуги, предоставяни като едно цяло, от мястото на излитане до мястото на пристигане на самолета, така че в тези случаи не може с оглед на икономически критерий да се разграничи отделна част от престацията, която би съставлявала основната престация, извършена в точно определено място“ [24].

38. Освен това Съдът отбелязва, че изводът му е в съответствие с целите за близост, за предвидимост и за правна сигурност. В това отношение той отбелязва, че изборът, ограничен до две юрисдикции, позволява и на двете страни лесно да идентифицират съда, който може да бъде сезиран, и също така прави възможна съответната оценка на риска.

2. Решение flightright и др.

39. Горепосочените принципи са потвърдени в решение flightright и др. [25], с което Съдът се произнася по три съединени дела относно разделени на сегменти полети, при което всяка отсечка от полета е била обслужвана от различен въздушен превозвач.

21 Решение от 9 юли 2009 г., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

22 Регламент от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

23 Решение от 9 юли 2009 г., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, т. 40).

24 Решение от 9 юли 2009 г., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, т. 42).

25 Решение от 7 март 2018 г., flightright и др. (C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160).

40. В първото от тези дела на flightright GmbH е прехвърлено правото на евентуално обезщетение от двама пътници във връзка със закъснели полети и то предявява иск пред германските съдилища срещу Air Nostrum. Лицата прехвърлители са резервирали полетите им при авиокомпания Air Berlin под един номер на резервация от Ибиса (Испания) до Дюселдорф (Германия) през Палма де Майорка (Испания). Полетът по първата отсечка, изпълняван от Air Nostrum, закъснява и пътниците изпускат полета си от Палма де Майорка до Дюселдорф. Въпросът е дали германският съд, сезиран от flightright GmbH, е компетентен.

41. Съдът постановява, че член 5, параграф 1, буква б), второ тире от Регламент „Брюксел I“[26] трябва да се тълкува в смисъл, че при свързващ полет „мястото на изпълнение“ на този полет по смисъла на посочената разпоредба е мястото на пристигане на втория полет. Съдът прави този извод за случаите, когато пътниците са превозени с два свързващи полета, осъществени от различни въздушни превозвачи, и искът за обезщетение поради голямо закъснение на свързващия полет на основание Регламент № 261/2004 се основава на инцидент, настъпил по време на първия от тези полети, осъществен от въздушен превозвач, който не е страна по договора със засегнатите пътници (Air Nostrum)[27].

42. Съдът отбелязва, че понятието „място на изпълнение“, посочено в решение Rehder, макар да се отнася до осъществен от съдоговорителя на засегнатия пътник директен полет, е валидно mutatis mutandis и по отношение на случаи като разглежданите в решение flightright и др., при които, от една страна, засегнат е единствено свързващият полет, а от друга — оперирящият въздушен превозвач по разглеждания полет няма договор, сключен пряко със засегнатите пътници[28].

43. Като се има предвид, че мястото на пристигане на втория полет има достатъчно близка връзка с материалните елементи на спора и следователно гарантира близката връзка между договора за въздушен превоз и компетентния съд, която се изисква от посочените в член 5, точка 1 от Регламент „Брюксел I“ правила за специална компетентност, то отговаря на целта за близост[29]. Това разрешение е съгласувано и с принципа на предвидимост, стоящ в основата на тези правила, доколкото позволява и на ищеца, и на ответника да определи съда по мястото на пристигане на втория полет, както е вписано в посочения договор за въздушен превоз, като съд, който може да бъде сезиран[30].

3. Резюме

44. В обобщение, по отношение на закъснелите полети и обезщетенията за вреди, които трябва да се изплатят за нарушение на този вид договор за превоз, Съдът приема, че и мястото на излитане, и крайното местоназначение са еднакво значими по силата на договора, като по този начин се създава достатъчна териториална връзка между тези места и всякакво производство, което произтича от договорното положение.

26 Като се има предвид, че решение flightright и др. се отнася до три отделни производства, образувани в различен момент, Съдът е бил длъжен да тълкува както член 5, параграф 1, буква б), второ тире от Регламент „Брюксел I“, така и заменящата го разпоредба — член 7, параграф 1, буква б), второ тире от Регламент „Брюксел Ia“, която има същата формулировка.

27 Решение от 7 март 2018 г., flightright и др. (C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 56).

28 Решение от 7 март 2018 г., flightright и др. (C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 69).

29 Решение от 7 март 2018 г., flightright и др. (C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 74). Вж. в този смисъл и решение от 9 юли 2009 г., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, т. 44).

30 Решение от 7 март 2018 г., flightright и др. (C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 75). Вж. в този смисъл и решения от 9 юли 2009 г., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, т. 45), и от 4 септември 2014 г., Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, т. 41).

45. Ето защо Съдът квалифицира и двете места като „места на изпълнение“ съгласно член 5, параграф 1, буква б), второ тире от Регламент „Брюксел I“, които създават достатъчно близка връзка с материалните елементи на спор относно договорни задължения като задължението за обезщетяване на вреди.

46. Съдът обосновава тази квалификация, изхождайки от други принципи, залегнали в постоянната съдебна практика относно специалната компетентност, а именно принципите на предвидимост и на оценка на риска.

47. Наред с тези две основни места на изпълнение Съдът идентифицира и друго място, което също може да бъде от значение за изпълнението на договора за превоз. Това е мястото, където свършва първата отсечка от пътуване, състоящо се от два полета. С оглед на решение flightright и др. обаче това място не отговаря на целта за близост.

B. Приложимост към мултимодален превоз на стоки

48. Според мен тези съображения са приложими и към случаите на мултимодален превоз на стоки, както в разглеждания случай.

49. Настоящата ситуация се различава от делата, свързани с авиокомпании, що се отнася до обекта на превоз и до превозните средства. Ще разгледам тези различия едно по едно и ще обясня защо според мен все пак решения Rehder и flightright и др. са приложими.

1. Съпоставка между стоки и пътници

50. Фактът, че в разглеждания случай са превозвани стоки, не променя съществено ситуацията относно мястото на отпътуване. Това място продължава да е от значение за изпълнението на договора и има достатъчна степен на близост и при сравнение с местата, през които е извършен превозът от Финландия до Обединеното кралство с камион и кораб.

51. Както посочва Съдът в решение Rehder, когато пътник се качва на борда на самолет, съответните услуги във връзка с договор за въздушен превоз на пътници са „регистрирането, качването и посрещането на пътниците на борда на самолета в мястото на излитане, уговорено в съответния договор за превоз, излитането на самолета в предвидения час, превоза на пътниците и на техния багаж от мястото на излитане до мястото на пристигане, обслужването им по време на полета“. Тези съображения изключват възможността съдът по евентуалните места на междинни кацания на самолета да има компетентност, тъй като липсва „достатъчна връзка със същността на услугите от [съответния] договор“ [31].

52. Тъй като стоките трябва да бъдат изпратени от лице, било то изпращачът или някой от неговите представители, положението по мястото на отпътуване е по сходен начин решаващо за успешния им превоз.

53. Ето защо решенията относно въздушния превоз на лица са приложими в настоящия случай. В случай на превоз на стоки изпращачът има интерес стоките да пристигнат в местоназначението навреме, без да се загубят или повредят. За целта изпращачът трябва да вземе предпазни мерки на мястото на отпътуване, т.е. да предаде стоките в точното време и

31 Решение от 9 юли 2009 г., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, т. 40).

място, както и да ги опакова, пакетира и подсигури по подходящ начин, за да не се повредят по време на превоза. Освен това другият съдоговорител — превозвачът, трябва да изпълни важна част от услугата, уговорена в мястото на изпращане, а именно да получи и адекватно да съхранява и предпазва стоките от вреди.

54. Нещо повече, въпреки че CMR не е от значение в главното производство, следва да се отбележи, че — както посочват швейцарското правителство и Комисията — тя също се основава на наличието на достатъчно близка връзка между превоза на стоките и държавата, която може да има компетентност. Съгласно член 31, параграф 1, буква б) от CMR мястото на отпътуване и мястото на пристигане са самостоятелни критерии за привързване [32], които могат да предоставят международна компетентност. Сходно правило относно компетентността се открива в член 21, параграф 1, буква с) от Конвенцията на ООН за превоз на стоки по море [33].

55. Регламент „Рим I“, на който се позовава ALS, няма пряко отношение към поставения въпрос, тъй като се отнася до избора на приложимо право. Нормите на международното частно право обаче също се основават на наличието на близка връзка. За да се определи приложимото право към договорите за превоз на стоки, в член 5, параграф 1 от Регламент „Рим I“ е използвано съчетание от обичайното местопребиваване на превозвача, „мястото на предаване“, „мястото на доставяне“ и обичайното местопребиваване на товародателя. Това подкрепя тезата, че всички тези места са релевантни, когато се преценява дали е налице близка връзка в случаи на превоз на стоки, като едно такова място е мястото на изпращане („място на предаване“).

2. Съпоставка на мултимодален автомобилен или морски транспорт с въздушен транспорт

56. В решение flightright и др. се разглежда аспект, типичен за мултимодалния транспорт, а именно че стоките се превозват на няколко отделни етапа.

57. Такива отделни етапи са налице по дело flightright и др., в което Съдът постановява, че естеството на този превоз не променя водещата позиция на местата на отпътуване и на назначение, въпреки че в дело flightright и др., също както и в разглеждания случай, въздушният превозвач и наземният превозвач използват подизпълнители.

58. И при мултимодалния превоз на стоки, и при разделените на сегменти полети двете основни места, където се предоставят услугите, са взаимосвързани чрез бордната карта, в случая на въздушен транспорт, и чрез договора между изпращача и превозвача, в случай на мултимодален транспорт. Целта в основата на този договор, а именно придвижването на предмет от една определена точка до друга такава точка, т.е. превоза му от А до Б, превръща тези две места в двата края на един спектър, макар че може да ги разделя пространство и време. Целта на договора е просто да обхване това разстояние. И едното, и другото място — на отпътуване и на назначение — са от основно значение за договора за превоз на стоки и само заедно съставляват негови основни и характерни елементи.

59. В настоящия случай, когато използваните за транспорта средства се променят с течение на пътуването, и по-специално в пристанищата, обстоятелството, че стоките се превозват на няколко отделни етапа, също е неизбежна характеристика на този транспорт. Според мен обаче дори фактът, че е било необходимо разтоварването на големи и обемисти стоки като

32 Член 31, параграф 1 от CMR гласи: „[з]а всеки спор, произтичащ от превозите, подчинени на тази конвенция, ищецът може да сезира [...] съдилищата [...] на държавата, на територията на която се намира: б) мястото, където стоката е била приета за превоз, или мястото, предвидено за доставянето ѝ, [...]“.

33 Подписана в Хамбург на 31 март 1978 г., *Recueil des traités des Nations unies*, 1992 г., № 29215, стр. 3. Тази конвенция е широко известна като „Хамбургски правила“. Съгласно член 21, параграф 1 от тази конвенция: „[з]а всеки спор, свързан с превоза на стоки съгласно тази конвенция, ищецът може по свой избор да предяви иск пред съд, който е компетентен от гледна точка на закона на държавата, където се намира този съд, и в съдебния район на който се намира някое от следните места или пристанища: [...] с) пристанището за натоварване или пристанището за разтоварване; [...]“.

разглежданата трошачка и прехвърлянето ѝ на сушата на собствен ход, наред с опасностите от гледна точка на погиване или повреда, присъщи на такъв род процедура (включително възможността за кражба), не променят ситуацията така, че местата на повторно натоварване или на трансбордиране да придобият значение, равностойно на това на мястото на изпращане. Следователно приемането на последното място, наред с местоназначението, за едно от двете „места на изпълнение“, не увеличава броя на съдилищата, които имат компетентност, по такъв начин, че да се създадат опасения за търсене на най-благоприятния съд („forum shopping“).

60. Също така обичайна практика е местата на повторно натоварване или на трансбордиране да не се споменават в договори от вида, разглеждан в главното производство [34]. Елементът „предвидимост“, подчертан от Съда в решения Rehder и flightright и др., и необходимостта от ограничаване на търсенето на най-благоприятния съд („forum shopping“), означават, че местата на повторно натоварване не попадат в обхвата на понятието „място на изпълнение“ по смисъла на член 5, параграф 1, буква б), второ тире от Регламент „Брюксел I“. Съгласно практиката на Съда мястото на изпълнение трябва да се изведе, доколкото е възможно, от разпоредбите на самия договор [35].

61. Значимата роля на договора за определянето на компетентността означава също, че по-малка тежест трябва да се придаде на факта, че трошачката е изгубена в Обединеното кралство, а не във Финландия. Към момента, когато страните са сключили договора, не е било възможно да се предвиди къде би могъл да възникне проблем с изпълнението му. Така, макар улесненото събиране на доказателства също да е цел на член 5, параграф 1, буква б) от Регламент „Брюксел I“, то не е от толкова голямо значение колкото предвидимостта, която е един от стълбовете [36] на неговите общи правила за определяне на компетентност.

3. Междинно заключение

62. Ето защо според мен разликите между сравняваните тук случаи — въздушен превоз на пътници, от една страна, и мултимодален транспорт на стоки, от друга — не са толкова съществени, че да обосноват прилагането в главното производство на подход, различен от приложения в решения Rehder и flightright и др. Там Съдът приема наличието на компетентност в „*основните* места на изпълнение“ [37], защото те имат достатъчно близка връзка с материалните елементи на спора [38]. За случаите на сухопътен и морски транспорт тази близка връзка се потвърждава от други правни режими като CMR и Хамбургските правила.

63. Следователно и мястото на изпращане и мястото на назначение са „основни места на изпълнение“ съгласно член 5, параграф 1, буква б), второ тире от Регламент „Брюксел I“, докато местата на натоварване по принцип не са.

34 В становището си швейцарското правителство посочва, че това е обичайна практика. Запитващата юрисдикция не е дала подробности за съдържанието на договора за превоз на стоки и не е предоставила договора на Съда. ALS уточнява, че основното му задължение е било да предприема логистични мерки, необходими за превоза на трошачка от Пори до Шефийлд. ALS също посочва в становището си, че от 2004 г. до 2011 г. Metso и ALS са сключили 418 договора за превоз на машините на Metso.

35 Вж. решение от 11 март 2010 г., Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:C:2010:137, т. 38).

36 Вж. заключението на генералния адвокат Bobek по съединени дела flightright и др. (C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2017:787, т. 81).

37 Курсивът е мой.

38 Вж. решение от 7 март 2018 г., flightright и др. (C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 73).

V. Заключение

64. С оглед на изложените дотук съображения предлагам на преюдициалния въпрос, отправен от Korkein oikeus (Върховен съд, Финландия), да се отговори по следния начин:

„В случай на договор за превоз на стоки между държави членки, при който стоките се придвижват на няколко етапа и с различни видове транспорт, мястото или местата, където е предоставена услугата, по смисъла на член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела, включва(т) мястото на изпращане“.