CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
E. TANCHEV
van 10 april 2018 [1]

Zaak C-88/17

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

[verzoek van de Korkein oikeus (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Finland) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Samenwerking in burgerlijke en handelszaken – ‚Brussel I-verordening' – Verordening (EG) nr. 44/2001 – Bevoegdheid ten aanzien van verbintenissen uit overeenkomst – Schadevergoeding – Bepaling van de plaats van uitvoering van de verbintenis – Plaats waar de diensten werden verstrekt of hadden moeten worden verstrekt – Overeenkomst inzake goederenvervoer bestaande uit meerdere deeltrajecten tussen lidstaten, waarbij van verschillende vervoermiddelen wordt gebruikgemaakt (multimodaal vervoer)"

1. De onderhavige zaak betreft de internationale bevoegdheid ten aanzien van schadevergoedingen op grond van verbintenissen uit overeenkomst, uit hoofde van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad (hierna: „Brussel I-verordening") [2], in het kader van multimodaal goederenvervoer tussen verschillende lidstaten.

2. Op grond van een overeenkomst met een Finse onderneming, vervoerde een Britse vrachtvervoerder goederen van Finland naar het Verenigd Koninkrijk. Nadat de betrokken goederen tijdens het vervoer in het Verenigd Koninkrijk verloren waren gegaan, stelden de Finse onderneming en de verzekeraar van de goederen een vordering tot schadevergoeding in bij een Finse rechter.

3. Het geschil kwam uiteindelijk voor de Korkein oikeus (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Finland), die wenst te vernemen of de Finse rechters internationaal bevoegd zijn op grond van artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening.

4. In zijn uitspraken in de zaken Rehder [3] en flightright e.a. [4] heeft het Hof in het kader van het vervoer van personen door de lucht geoordeeld dat zowel het gerecht van de plaats van vertrek als dat van de plaats van eindbestemming bevoegd kan zijn ten aanzien van schadevergoedingen op grond van verbintenissen uit overeenkomst. Aangezien de rechtspraak van het Hof geen precedent kent dat

1 Oorspronkelijke taal: Engels.

2 Verordening van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (PB 2001, L 12, blz. 1). Deze verordening is met ingang van 10 januari 2015 vervangen door verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (PB 2012, L 351, blz. 1) (hierna: „Brussel I bis-verordening").

3 Arrest van 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439.

4 Arrest van 7 maart 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 en C-448/16, EU:C:2018:160.

rechtstreeks betrekking heeft op de rechtsbevoegdheid voor niet-nakoming van een overeenkomst betreffende multimodaal goederenvervoer tussen lidstaten, dient het Hof in de onderhavige zaak te bepalen of de regel die is ontwikkeld in het kader van vervoer van personen door de lucht in de onderhavige situatie kan worden toegepast.

5. Ik ben tot de conclusie gekomen dat de Finse rechters zich bevoegd kunnen verklaren om kennis te nemen van het geschil in het hoofdgeding op grond van artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening, daar de plaats van waaruit op grond van een overeenkomst voor vervoerdiensten goederen worden verzonden, een plaats is waar een dienst wordt verstrekt in verband met een overeenkomst inzake goederenvervoer.

I. Toepasselijke bepalingen

6. Artikel 5 van de Brussel I-verordening luidt als volgt:

„Een persoon die woonplaats heeft op het grondgebied van een lidstaat, kan in een andere lidstaat voor de volgende gerechten worden opgeroepen:

1.

a) ten aanzien van verbintenissen uit overeenkomst: voor het gerecht van de plaats waar de verbintenis die aan de eis ten grondslag ligt, is uitgevoerd of moet worden uitgevoerd;

b) voor de toepassing van deze bepaling en tenzij anders is overeengekomen, is de plaats van uitvoering van de verbintenis die aan de eis ten grondslag ligt:

– […]

– voor de verstrekking van diensten, de plaats in een lidstaat waar de diensten volgens de overeenkomst verstrekt werden of verstrekt hadden moeten worden;

[…]”

II. Feiten van het hoofdgeding en prejudiciële vraag

7. Abnormal Load Services (International) Limited (hierna: „ALS”), verweerster in het hoofdgeding, is een Britse vrachtvervoerder met statutaire zetel in het Verenigd Koninkrijk.[5]

8. In juli 2008 heeft ALS met Metso Minerals Oy (hierna: „Metso”), een Finse producent van apparatuur voor de mijnbouw en de bouw, een overeenkomst voor goederenvervoer gesloten, voor het vervoer van een rupsmobiele kegelbreker vanuit Pori (Finland) naar Sheffield (Verenigd Koninkrijk). De breker was verzekerd bij Zurich Insurance plc (hierna: „Zurich”). Zowel Metso als Zurich is verzoekster in het hoofdgeding.

9. ALS heeft met behulp van onderaannemers de breker als volgt vervoerd. De breker is eerst op een oplegger van Pori naar Rauma in Finland vervoerd. In Rauma is hij van de oplegger afgeladen en vervolgens zelf op een schip gereden. Na vervoer over zee naar het Verenigd Koninkrijk is de breker in de haven van Hull opnieuw zelf van het schip[6] afgereden en is hij op een andere vrachtwagen

5 De statutaire zetel wordt genoemd in de schriftelijke opmerkingen van verweerster voor het Hof.

6 Zoals ALS in haar opmerkingen heeft aangegeven, is gebruikgemaakt van het schip *Birka Exporter* van het scheepvaartbedrijf Finnlines.

geladen. Aangezien de ontvanger van Metso niet over een toereikende of geschikte opslagcapaciteit beschikte, heeft hij een onderaannemer van ALS gevraagd de breker naar zijn eigen magazijn te rijden en hem daar tijdelijk een paar dagen te houden. De breker is daar echter langer opgeslagen [7] en is verloren gegaan alvorens hij kon worden overhandigd aan de ontvanger in Sheffield.

10. Zurich heeft Metso de waarde van de breker vergoed, verminderd met de franchise.

11. Op 30 september 2009 hebben Zurich en Metso ALS voor de Satakunnan käräjäoikeus (rechter in eerste aanleg Satakunta, Finland) gedaagd tot betaling van schadevergoeding ter waarde van de breker.

12. Nadat de Satakunnan käräjäoikeus had geconcludeerd bevoegd te zijn om kennis te nemen van het geschil, aangezien dit betrekking had op goederenvervoer over de weg en zijn bevoegdheid was gebaseerd op Finse regels voor de uitvoering van artikel 31 van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (hierna: „CMR-verdrag") [8], heeft hij ALS in zijn vonnis van 22 maart 2013 veroordeeld tot betaling van het gevorderde bedrag.

13. In het door ALS ingestelde hoger beroep heeft de Vaasan hovioikeus (rechter in tweede aanleg Vaasa, Finland) geoordeeld dat er in deze zaak sprake was van gecombineerd vervoer, dat partijen niet konden worden geacht op grond van het CMR-verdrag een overeenkomst te hebben gesloten over de bevoegde rechter, dat dit verdrag niet van toepassing was, en dat de Vaasan hovioikeus evenmin bevoegd was op grond van artikel 5, punt 1, van de Brussel I-verordening. Derhalve heeft hij het hoger beroep in zijn arrest van 30 maart 2015 niet-ontvankelijk verklaard.

14. In hoger beroep bij de Korkein oikeus hebben Zurich en Metso gevorderd de beslissing van de Vaasan hovioikeus te vernietigen en ALS te veroordelen tot betaling van schadevergoeding, dan wel de zaak voor afdoening van het hoofdgeding terug te verwijzen naar de Vaasan hovioikeus.

15. In deze context heeft de Korkein oikeus de behandeling van het hoofdgeding geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag voorgelegd:

„Hoe worden de plaats dan wel de plaatsen van de verstrekking van diensten in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van verordening (EG) nr. 44/2001 bepaald, wanneer het gaat om een overeenkomst inzake goederenvervoer tussen lidstaten, en het vervoer bestaat uit meerdere deeltrajecten waarbij van verschillende vervoermiddelen wordt gebruikgemaakt?"

16. Verweerster alsook de Finse, de Portugese en de Zwitserse regering, alsmede de Europese Commissie, hebben schriftelijke opmerkingen ingediend bij het Hof. Er is niet om een terechtzitting verzocht en deze heeft ook niet plaatsgevonden.

III. Samenvatting van de opmerkingen

17. Om de vraag in kwestie te beantwoorden, zal ik eerst de belangrijkste bij het Hof ingediende opmerkingen samenvatten.

18. ALS bestrijdt de internationale bevoegdheid van de Finse rechters, terwijl de Finse, de Portugese en de Zwitserse regering, alsmede de Commissie, van mening zijn dat de Finse rechters internationaal bevoegd zijn.

7 Volgens de schriftelijke opmerkingen van ALS.

8 Zoals op 19 mei 1956 ondertekend te Genève, *Recueil des traités des Nations unies*, 1961, nr. 5742, blz. 190. De officiële afkorting „CMR" komt van de Franse titel van het verdrag („Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route").

19. ALS stelt dat alleen de plaats van lossen als plaats van uitvoering kan worden aangemerkt, op grond dat de plaats van uitvoering slechts één enkele plaats kan zijn en dat de plaats van de eindbestemming aanzienlijk belangrijker is dan de plaats van verzending. De plaats van verzending is volgens ALS nauwelijks belangrijker dan de verschillende plaatsen waar de goederen worden herladen. Voor partijen bij een overeenkomst voor goederenvervoer, in tegenstelling tot voor luchtreizigers, is het enkel van belang dat de goederen hun eindbestemming bereiken en niet welke vervoermiddelen gedurende het vervoer worden gebruikt. Bovendien suggereert ALS dat de situatie vergelijkbaar is met die van een handelsagent die in verschillende lidstaten werkt, in verband waarmee het Hof in de zaak Wood Floor Solutions Andreas Domberger heeft geoordeeld dat bevoegdheid wordt toegekend aan het gerecht van de plaats waar de agent woont.[9] ALS verwijst ook naar de uitspraak van het Hof in de zaak Réunion européenne e.a., die betrekking heeft op gecombineerd vervoer over zee en over land, waarin is geoordeeld dat de gerechten van de plaats waarnaar de goederen moesten worden verzonden, bevoegd waren voor vorderingen uit een verbintenis uit onrechtmatige daad.[10] Volgens ALS is dit in overeenstemming met de bepaling van het toepasselijke recht met betrekking tot overeenkomsten voor het vervoer van goederen conform de Rome I-verordening[11], die in zekere mate de voorkeur geeft aan de plaats van aflevering en bij de uitlegging waarvan rekening moet worden gehouden met de Brussel I-verordening.

20. De Finse en de Portugese regering vertrouwen beide op rechtspraak van het Hof volgens welke de plaats waar de goederen zijn overgenomen door de vervoerder en de plaats die is aangewezen voor levering van de goederen in geval van een overeenkomst inzake goederenvervoer even nauw verbonden zijn met de uitvoering van die overeenkomst. De Finse regering beroept zich hoofdzakelijk op het arrest van het Hof in de zaak Wood Floor Solutions Andreas Domberger, terwijl de Portugese regering de zaken Rehder, Nickel & Goeldner Spedition[12] en Color Drack[13] noemt en naar het begrip „plaats van voornaamste dienstverrichting” verwijst.

21. De Commissie erkent, onder verwijzing naar de arresten van het Hof in de zaken Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger en Color Drack, dat de plaats van aankomst, aangezien dit de laatste plaats van het vervoer is, in elk geval een plaats van uitvoering is. Voorts voert de Commissie echter aan dat gelet op de vereisten van nabijheid, voorspelbaarheid en rechtszekerheid ook de plaats van verzending als plaats van uitvoering moet worden aangemerkt. Volgens de Commissie zou de aan de orde zijnde situatie dan vergelijkbaar zijn met die in de zaak Rehder. Bijgevolg oppert de Commissie dat verzoekster in de onderhavige zaak de keus heeft tussen de plaats van verzending uit hoofde van de overeenkomst voor goederenvervoer en de in de overeenkomst genoemde plaats van aflevering.

22. De Zwitserse regering benadrukt dat bij de uitlegging van een bevoegdheidsregel rekening moet worden gehouden met het doel van die regel. Zij betoogt onder meer dat de achterliggende doelen van de bepaling van de contractuele bevoegdheid op grond van artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening nabijheid en voorspelbaarheid zijn. De Zwitserse regering is van mening dat zowel de plaats van verzending als de plaats van aflevering moet worden beschouwd als plaats van uitvoering. Indien de goederen bijvoorbeeld op de plaats van verzending beschadigd of verloren waren geraakt, zou het niet juist zijn de bevoegdheid toe te wijzen aan de rechters van het land van bestemming, gezien de problemen die daar zouden worden ondervonden bij het vergaren van relevant bewijs. De Zwitserse regering voegt hieraan toe dat de plaatsen waar de goederen worden overgeladen

9 Arrest van 11 maart 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, punt 42.

10 Arrest van 27 oktober 1998, Réunion européenne e.a., C-51/97, EU:C:1998:509, punt 35.

11 Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I) (PB 2008, L 177, blz. 6).

12 Arrest van 4 september 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145.

13 Arrest van 3 mei 2007, Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262.

gedurende het vervoer echter niet moeten worden beschouwd als plaatsen van uitvoering, ten eerste daar zij niet voorzienbaar zijn door beide overeenkomstsluitende partijen aangezien de keuze van een dergelijke plaats normaliter enkel aan de vrachtvervoerder wordt overgelaten en ten tweede daar het aantal beschikbare fora beperkt moet zijn.

IV. Analyse

23. Om te beginnen moet worden aangegeven dat het hoofdgeding voor de verwijzende Finse rechter betrekking heeft op een geschil over de vraag of in geval van internationaal multimodaal goederenvervoer de rechters in de lidstaat van waaruit de goederen worden verzonden, internationaal bevoegd zijn. De formulering in de verwijzingsbeslissing is ruimer, zodat deze eventueel de bevoegdheid van de lidstaat van bestemming kan omvatten, samen met die van de lidstaten door welke de betrokken goederen worden vervoerd. Voor de beantwoording van de gestelde vraag is het echter niet noodzakelijk naar deze kwesties te verwijzen bij het geven van een antwoord aan de verwijzende rechter. Uit het oogpunt van de bovengenoemde beperking van het aantal beschikbare fora, zijn zij niettemin van indirect belang, zodat ik ze op verschillende plaatsen in die context zal bespreken.

A. Inleiding

24. Het Hof heeft in verschillende zaken de internationale bevoegdheid in het kader van internationaal goederenvervoer behandeld. Deze zaken hebben evenwel geen betrekking op de bijzondere bevoegdheid voor een overeenkomst betreffende goederenvervoer in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening, die het onderwerp is van dit verzoek om een prejudiciële beslissing.

25. Wat goederenvervoer over land betreft, hebben deze uitspraken hoofdzakelijk betrekking op het CMR-verdrag en de werkingssfeer van dat verdrag. Het Hof heeft echter geoordeeld dat het aan de nationale rechters is om te besluiten of een geschil binnen de werkingssfeer van het CMR-verdrag valt[14], en in de onderhavige zaak heeft de Vaasan hovioikeus in Finland geconcludeerd dat het CMR-verdrag ratione materiae niet van toepassing is, aangezien de zaak gecombineerd vervoer betreft.

26. Om die reden heeft de Korkein oikeus de prejudiciële vraag betreffende de uitlegging van artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening gesteld, op grond dat het CMR-verdrag niet-toepasselijk is.[15]

27. Artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening voorziet in „bijzondere bevoegdheid” als alternatief voor „algemene bevoegdheid”. Voor verweerster in het hoofdgeding ligt de algemene bevoegdheid op grond van artikel 2, lid 1, van de Brussel I-verordening, gelezen in samenhang met artikel 60, lid 1, van deze verordening, bij de rechters in het Verenigd Koninkrijk, waar ALS haar statutaire zetel heeft. Verzoeksters in het hoofdgeding kunnen er derhalve uitsluitend voor kiezen een procedure aan te spannen bij de Finse rechters indien Finland voldoet aan de voorwaarden voor bijzondere bevoegdheid van artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening, te weten indien Finland „de plaats van uitvoering van de verbintenis” is in de zin van dit artikel.

28. De kwestie van internationale bevoegdheid is in het hoofdgeding aan de orde, doordat de onderhavige zaak niet alleen een relatie heeft met Finland maar ook met andere landen: Finland is het land van waaruit de goederen zijn verzonden en waar de statutaire zetel van de verzender is gevestigd, terwijl zowel de eindbestemming van de vervoerde goederen als de statutaire zetel van de

14 Arrest van 4 september 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, punt 36.

15 Zie punten 13 en 14 hierboven.

vrachtvervoerder in het Verenigd Koninkrijk ligt, waar de goederen bovendien uiteindelijk verloren zijn geraakt. Ten slotte moest de breker, om van Finland naar het Verenigd Koninkrijk te worden vervoerd, over de wateren van andere lidstaten of over wateren onder de soevereiniteit van geen enkele staat worden vervoerd. In de gewone omgangstaal zijn al deze grondgebieden en wateren plaatsen waar de overeenkomst is uitgevoerd.

29. Aangezien artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening om de internationale bevoegdheid voor een overeenkomst van dienstverlening te bepalen, bepaalt dat de plaats van uitvoering van de verbintenis uit hoofde van de overeenkomst, „de plaats […] [is] waar de diensten volgens de overeenkomst verstrekt werden of verstrekt hadden moeten worden", rijst de vraag of alle landen waar een deel van de verbintenis is uitgevoerd, bevoegd zijn of slechts één of enkele van die landen.

30. Zowel in artikel 5, punt 1, onder a), als in artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening wordt verwezen naar „*de plaats* van uitvoering" en onder b) wordt eveneens verwezen naar „*de plaats* in een lidstaat".[16] Gelet op het gebruik van de enkelvoudsvorm lijkt slechts één plaats in aanmerking te kunnen komen voor bijzondere bevoegdheid ten aanzien van verbintenissen uit overeenkomst. Deze conclusie wordt echter niet bevestigd door de rechtspraak.

31. Het Hof heeft geoordeeld dat, indien het niet mogelijk is één enkele plaats van hoofduitvoering aan te wijzen, elk van de uitvoeringsplaatsen een toereikende band van nabijheid met de feiten van het geding en, bijgevolg, een duidelijk aanknopingspunt voor de rechterlijke bevoegdheid heeft. Bij een geschil betreffende de verkoop van goederen, heeft het Hof geoordeeld dat eiser in een dergelijk geval verweerder op basis van artikel 5, punt 1, onder b), eerste streepje, van de Brussel I-verordening voor het gerecht van een van de plaatsen van uitvoering van zijn keuze kan oproepen.[17]

32. Dit is in overeenstemming met de rechtspraak inzake bevoegdheid voor verbintenissen uit onrechtmatige daad, waarin het Hof ook heeft geoordeeld dat er mogelijkerwijs meer dan één plaats in overweging moet worden genomen wanneer de plaats waar de schade is ingetreden, niet overeenkomt met de plaats van de gebeurtenis welke de aansprakelijkheid voor de schade veroorzaakt.[18]

33. In de zaak Réunion européenne e.a.[19] heeft het Hof in verband met vervoer van goederen over zee en vervolgens over land[20] geoordeeld dat sprake was van een verbintenis uit onrechtmatige daad en derhalve heeft het geen uitspraak gedaan over bevoegdheid inzake verbintenissen uit overeenkomst.

34. Wat luchtvervoer van passagiers betreft, heeft het Hof twee uitspraken gedaan waarin de voorwaarden voor bevoegdheid ter zake van overeenkomsten op grond van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening zijn verduidelijkt. Ik zal deze hieronder nader onderzoeken.

16 Cursivering van mij.

17 Arrest van 3 mei 2007, Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262, punt 42. Deze zaak had betrekking op de uitvoering van een overeenkomst voor de koop en verkoop van roerende lichamelijke zaken, uit hoofde waarvan de verweerster, een in Duitsland gevestigde onderneming, zich ertoe had verbonden zaken aan verschillende wederverkopers van de eiser in Oostenrijk te leveren. Het Hof heeft in deze zaak geoordeeld dat er verscheidene leveringsplaatsen kunnen zijn.

18 Bijvoorbeeld arresten van 30 november 1976, Bier tegen Mines de potasse d'Alsace, 21/76, EU:C:1976:166, punten 24 en 25, en 27 oktober 1998, Réunion européenne e.a., C-51/97, EU:C:1998:509, punt 28.

19 Arrest van 27 oktober 1998, Réunion européenne e.a., C-51/97, EU:C:1998:509, punt 26.

20 Het Hof heeft uitspraak gedaan op grond van het Executieverdrag, dat de voorloper is van de Brussel I-verordening en in samenhang waarmee de Brussel I-verordening moet worden uitgelegd (zie overweging 19, tweede volzin, van de Brussel I-verordening en, bijvoorbeeld, arrest van 4 mei 2010, TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, punt 36).

B. Rechtspraak betreffende luchtvervoer van passagiers

1. Rehder

35. In de zaak Rehder[21] is het Hof gevraagd om een beslissing inzake internationale bevoegdheid voor vorderingen die voortvloeien uit verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad inzake de rechten van luchtreizigers.[22] De eiser in die zaak diende in verband met een geannuleerde vlucht van München (Duitsland) naar Vilnius (Litouwen) een vordering tot schadevergoeding in bij een Duitse rechter, hoewel de statutaire zetel van de betrokken luchtvaartmaatschappij zich in Riga (Letland) bevond. Het Hof heeft geoordeeld dat de rechters in de lidstaten van zowel de plaats van vertrek *als* de plaats van aankomst van het vliegtuig, bevoegd zijn. De uiteindelijke keuze tussen deze twee mogelijkheden ligt bij de eiser.

36. Het Hof heeft geoordeeld dat, gelet op de aard van de betreffende diensten aan passagiers onderweg, elk van deze plaatsen een toereikende band van nabijheid met de feiten van het geding heeft. Tegelijkertijd heeft het Hof geoordeeld dat de plaatsen waar het toestel eventueel een tussenlanding maakt, geen „toereikende band met de voornaamste uit [de betrokken] overeenkomst voortvloeiende diensten" hebben.[23]

37. Bij zijn onderzoek naar de relevantie van de plaats van vertrek en van aankomst van een vlucht heeft het Hof dat geval onderscheiden van het geval van een verkoopovereenkomst met „leveringen van roerende lichamelijke zaken op verschillende plaatsen, die met het oog op de bepaling van de hoofdlevering aan de hand van economische criteria, afzonderlijke en kwantificeerbare verrichtingen zijn". Het Hof heeft erop gewezen dat „het bij luchtvervoer […] naar de aard daarvan gaat om diensten die op ondeelbare wijze en als één geheel worden verstrekt vanaf de plaats van vertrek tot op die van aankomst van het vliegtuig, zodat in dergelijke gevallen niet aan de hand van een economisch criterium een afzonderlijk onderdeel van de dienstverrichting kan worden aangewezen dat de op een welbepaalde plaats verstrekte hoofddienst zou vormen".[24]

38. Het Hof heeft voorts geoordeeld dat zijn oordeel in overeenstemming was met de vereisten van nabijheid, voorspelbaarheid en rechtszekerheid. Het Hof heeft in dat verband opgemerkt dat door de keuzemogelijkheid tussen twee bevoegde rechters beide partijen gemakkelijk konden uitmaken bij welke rechter de vordering kon worden ingesteld, en de desbetreffende risicobeoordeling mogelijk werd gemaakt.

2. Flightright e.a.

39. Bovengenoemde uitgangspunten zijn bevestigd in het arrest flightright e.a.[25], waarin het Hof drie gevoegde zaken heeft behandeld betreffende vluchten in deeltrajecten, waarbij bovendien elk deeltraject door een andere luchtvaartmaatschappij werd verzorgd.

21 Arrest van 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439.

22 Verordening van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1).

23 Arrest van 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punt 40.

24 Arrest van 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punt 42.

25 Arrest van 7 maart 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 en C-448/16, EU:C:2018:160.

40. In de eerste van deze zaken droegen twee passagiers hun rechten in verband met vertraagde vluchten over aan flightright GmbH, en stelde deze laatste bij de Duitse rechter hoger beroep in tegen Air Nostrum. De twee passagiers hadden bij Air Berlin ieder onder één enkel boekingsnummer hun vlucht geboekt van Ibiza (Spanje) naar Düsseldorf (Duitsland) met overstap te Palma de Mallorca (Spanje). De eerste vlucht, die werd uitgevoerd door Air Nostrum, had vertraging en de passagiers misten daardoor de aansluitende vlucht van Palma de Mallorca naar Düsseldorf. De vraag was of de Duitse rechter bij wie flightright GmbH de zaak aanhangig had gemaakt, bevoegd was.

41. Het Hof heeft geoordeeld dat artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening [26] in die zin moet worden uitgelegd dat in geval van rechtstreeks aansluitende vluchten de „plaats van uitvoering" van deze vluchten in de zin van deze bepaling de plaats van aankomst van de tweede vlucht is. Het Hof is tot deze conclusie gekomen in een context waarin de passagiers met twee rechtstreeks aansluitende vluchten door verschillende luchtvaartmaatschappijen werden vervoerd en het krachtens verordening nr. 261/2004 ingestelde beroep tot compensatie voor de langdurige vertraging van de rechtstreeks aansluitende vluchten berustte op een incident dat had plaatsgevonden bij de eerste vlucht, die werd uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die geen contractpartij van de betrokken passagiers was (Air Nostrum). [27]

42. Het Hof heeft beklemtoond dat het in het arrest Rehder geformuleerde begrip „plaats van uitvoering", hoewel het betrekking heeft op een rechtstreekse vlucht uitgevoerd door de contractpartij van de betrokken passagier, mutatis mutandis ook geldt voor gevallen als aan de orde in de zaak flightright e.a., waarin, enerzijds, alleen de rechtstreeks aansluitende vlucht aan de orde was en, anderzijds, de luchtvaartmaatschappij die de litigieuze vlucht uitvoert, geen rechtstreeks met de betrokken passagiers gesloten overeenkomst heeft. [28]

43. Aangezien de plaats van aankomst van de tweede vlucht een voldoende nauwe band met de feiten van het geding had en bijgevolg de door de in artikel 5, punt 1, van de Brussel I-verordening neergelegde bijzonderebevoegdheidsregels verlangde nauwe band tussen de luchtvervoerovereenkomst en de bevoegde rechterlijke instantie opleverde, voldeed zij aan het doel van nabijheid. [29] Deze oplossing was ook in overeenstemming met het aan deze regels ten grondslag liggende beginsel van voorspelbaarheid, aangezien zij zowel de verzoeker als de verweerder in staat stelde de rechterlijke instantie van de in die luchtvervoerovereenkomst genoemde plaats van aankomst van de tweede vlucht te identificeren als de rechterlijke instantie waarbij een vordering kan worden ingesteld. [30]

3. Samenvatting

44. Wat betreft vertraagde vluchten en de te betalen schadevergoeding bij schending van dit soort vervoerovereenkomsten, oordeelt het Hof samenvattend dat de plaats van vertrek en de plaats van eindbestemming even significant zijn op grond van de overeenkomst en stelt het vast dat er sprake is van een toereikende territoriale band tussen deze plaatsen en een procedure die voortvloeit uit de contractuele situatie.

26 Aangezien de zaak flightright e.a. betrekking had op drie onderscheiden procedures die elk op verschillende data werden ingesteld, moest het Hof zowel artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening als het opvolgende artikel 7, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I bis-verordening, met een identieke formulering, in overweging nemen.

27 Arrest van 7 maart 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 en C-448/16, EU:C:2018:160, punt 56.

28 Arrest van 7 maart 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 en C-448/16, EU:C:2018:160, punt 69.

29 Arrest van 7 maart 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 en C-448/16, EU:C:2018:160, punt 74. Zie in dit opzicht ook arrest van 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punt 44.

30 Arrest van 7 maart 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 en C-448/16, EU:C:2018:160, punt 75. Zie in dit opzicht ook arresten van 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punt 45, en 4 september 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, punt 41.

45. Het Hof merkt derhalve beide plaatsen aan als „plaatsen van uitvoering" in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening, met een voldoende nauwe band met de feiten van het geding inzake verbintenissen uit overeenkomst, zoals de verplichting om een schadevergoeding te betalen.

46. Het Hof rechtvaardigt deze kwalificatie door te verwijzen naar andere beginselen die zijn neergelegd in vaste rechtspraak over bijzondere bevoegdheid, namelijk de beginselen van voorspelbaarheid en risicobeoordeling.

47. Naast deze twee voornaamste plaatsen van uitvoering heeft het Hof nog een plaats geïdentificeerd die kan worden geacht ook van belang te zijn voor de uitvoering van een vervoerovereenkomst. Dit is de plaats waar het eerste onderdeel van een uit twee vluchten bestaand vervoer eindigt. Op basis van het arrest van het Hof in de zaak flightright e.a., voldoet deze plaats echter *niet* aan het doel van nabijheid.

C. Toepasselijkheid op multimodaal goederenvervoer

48. Deze overwegingen zijn mijns inziens van overeenkomstige toepassing op situaties van multimodaal goederenvervoer zoals in de onderhavige zaak.

49. De onderhavige situatie is anders dan die in de luchtvaartzaken wat het vervoerde object en de vervoermiddelen betreft. Ik zal deze verschillen achtereenvolgens behandelen en toelichten waarom de zaken Rehder en flightright e.a. naar mijn mening desalniettemin toepasselijk zijn.

1. Goederen versus personen

50. Het feit dat in de onderhavige zaak goederen zijn vervoerd, heeft geen relevante wijzigingen van de situatie met betrekking tot de plaats van vertrek tot gevolg. Deze locatie is nog steeds relevant voor de uitvoering van de overeenkomst en vertoont een voldoende grote graad van nabijheid, ook in vergelijking met de plaatsen die zijn gepasseerd bij het vervoer van de goederen van Finland naar het Verenigd Koninkrijk per vrachtwagen en schip.

51. Zoals door het Hof is opgemerkt in het arrest Rehder, betreffen de relevante diensten die met betrekking tot een overeenkomst voor personenvervoer door de lucht worden verleend wanneer een passagier het vliegtuig neemt, „het inchecken en instappen van de passagiers alsmede hun onthaal aan boord van het vliegtuig op de in de betrokken vervoerovereenkomst overeengekomen plaats van vertrek, het vertrek van het toestel op het voorziene tijdstip, het vervoer van de passagiers en hun bagage van de plaats van vertrek naar de plaats van aankomst [en] de zorg voor de passagiers tijdens de vlucht". Volgens deze overwegingen vallen de plaatsen waar het toestel eventueel een tussenlanding maakt, niet onder de plaatsen waarvan een gerecht bevoegd kan zijn, vanwege het ontbreken van een „toereikende band met de voornaamste uit [de betrokken] overeenkomst voortvloeiende diensten". [31]

52. Aangezien goederen moeten worden vervoerd door een persoon, of dat nu de verzender of een van zijn vertegenwoordigers is, is de situatie op de plaats van vertrek even doorslaggevend indien de goederen succesvol moeten worden vervoerd.

53. Derhalve zijn de arresten betreffende luchtvervoer van personen van overeenkomstige toepassing op de onderhavige zaak. In geval van goederenvervoer heeft de verzender er belang bij dat de goederen tijdig en zonder verloren of beschadigd te raken op de plaats van bestemming arriveren. Hiertoe dient de verzender voorzorgsmaatregelen te treffen op de plaats van vertrek, te weten de

31 Arrest van 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punt 40.

goederen op de juiste tijd en plaats overhandigen, en ze op de juiste wijze verpakken en borgen, zodat geen schade zal ontstaan tijdens het vervoer. Daarnaast dient de andere partij bij de overeenkomst, de vrachtvervoerder, een belangrijk deel van de overeengekomen dienst op de plaats van verzending te leveren, te weten de goederen in ontvangst nemen en op passende wijze opslaan en beschermen tegen schade.

54. Bovendien is vermeldenswaard dat het CMR-verdrag, hoewel dit niet relevant is in het hoofdgeding, zoals de Zwitserse regering en de Commissie hebben aangevoerd, ook vertrouwt op een voldoende nauwe band tussen het goederenvervoer en een staat die bevoegd kan zijn. Ingevolge artikel 31, lid 1, onder b), van het CMR-verdrag fungeert zowel de plaats van vertrek als de plaats van aankomst als onafhankelijke verbindende factor [32] op grond waarvan internationale bevoegdheid kan worden verleend. Een vergelijkbare bevoegdheidsregel is terug te vinden in artikel 21, lid 1, onder c), van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het vervoer van goederen over zee. [33]

55. De door ALS ingeroepen Rome I-verordening is niet rechtstreeks relevant voor beantwoording van de prejudiciële vraag, aangezien deze verordening de rechtskeuze betreft. De regels van internationaal privaatrecht berusten echter eveneens op het bestaan van een nauwe band. Om te bepalen welk recht toepasselijk is op overeenkomsten betreffende goederenvervoer, gebruikt artikel 5, punt 1, van de Rome I-verordening een combinatie van de gewone verblijfplaats van de vervoerder, de „plaats van ontvangst", de „plaats van aflevering" en de gewone verblijfplaats van de verzender. Daaruit blijkt dat deze plaatsen allemaal relevant zijn voor de beoordeling of er sprake is van een nauwe band in gevallen van goederenvervoer, waarbij een van deze plaatsen de plaats van verzending („plaats van ontvangst") is.

2. Multimodaal vervoer over de weg/over zee versus luchtvervoer

56. Het arrest van het Hof in de zaak flightright e.a. betreft een kenmerk van multimodaal vervoer, namelijk het feit dat het goederenvervoer uit verschillende deeltrajecten bestaat.

57. Van dergelijke deeltrajecten was sprake in de zaak flightright, waarin het Hof heeft vastgesteld dat de aard van dergelijk vervoer niet van invloed is op het wezenlijke belang van de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, hoewel de luchtvaartmaatschappij en de vrachtvervoerder in de zaak flightright e.a. net als in de onderhavige zaak gebruikmaakten van onderaannemers.

58. Zowel bij multimodaal goederenvervoer als bij vluchten in deeltrajecten zijn de twee belangrijkste plaatsen waar diensten worden verricht met elkaar verbonden door de instapkaart in geval van luchtvervoer en de overeenkomst tussen verzender en vrachtvervoerder in geval van multimodaal vervoer. Het onderliggende doel van een dergelijke overeenkomst, te weten een voorwerp verplaatsen van de ene welbepaalde locatie naar een andere welbepaalde locatie, ofwel het vervoeren van A naar B, maakt deze twee plaatsen tot twee uiteinden van één spectrum, ook al is er sprake van afstand en tijd tussen beide. Het doel van de overeenkomst is gewoon om deze afstand te overbruggen. Beide plaatsen, van vertrek en van bestemming, zijn fundamenteel voor de overeenkomst voor goederenvervoer en alleen samen vormen zij de wezenlijke en kenmerkende aspecten van deze overeenkomst.

32 Artikel 31, lid 1, van het CMR-verdrag bepaalt: „Alle rechtsgedingen waartoe het aan dit verdrag onderworpen vervoer aanleiding geeft kunnen door de eiser […] worden gebracht voor de gerechten van het land op het grondgebied waarvan: […] b) de plaats van inontvangstneming van de goederen of de plaats bestemd voor de aflevering der goederen, is gelegen; […]".

33 Zoals op 31 maart 1978 ondertekend te Hamburg, *Recueil des traités des Nations unies*, 1992, nr. 29215, blz. 3. Dit verdrag is beter bekend onder de naam „Hamburg Rules". Artikel 21, lid 1, van dat verdrag luidt: „Alle rechtsgedingen betreffende aan dit verdrag onderworpen goederenvervoer kunnen door de eiser naar zijn keuze worden gebracht voor een gerecht dat bevoegd is volgens het recht van de staat waar het gerecht is gevestigd en in het rechtsgebied waarvan zich een van de volgende plaatsen bevindt: […] c) de laadhaven of de loshaven; […]".

59. In de onderhavige zaak, waarin de voor het vervoer van de goederen gebruikte middelen veranderen naarmate het vervoer vordert, met name in havens, is ook het feit dat het goederenvervoer uit verschillende deeltrajecten bestaat, een onafscheidelijk kenmerk van dergelijk vervoer. Zelfs het feit dat een zwaar en volumineus goed zoals de breker in kwestie moest worden gelost en op eigen kracht moest worden verplaatst over land, met de risico's in termen van verlies of schade die inherent zijn aan een dergelijke procedure (met inbegrip van eventuele diefstal), resulteert naar mijn mening echter niet in een zodanige wijziging van de situatie dat het belang van de plaatsen van herlading of overlading gelijk is aan dat van de plaats van verzending. De erkenning van de plaats van verzending, naast de plaats van bestemming, als een van de twee „plaatsen van uitvoering" verhoogt het aantal beschikbare fora derhalve niet zodanig dat er reden is tot ongerustheid over forum shopping.

60. Bovendien is het in overeenkomsten zoals die in het hoofdgeding gebruikelijk de plaatsen van herlading of verscheping niet te noemen.[34] Het aspect van voorspelbaarheid, dat het Hof in de arresten Rehder en flightright e.a. heeft benadrukt, en de verplichting om forumshopping te beperken, betekent dat plaatsen van herlading niet onder het begrip „plaats van uitvoering" in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening vallen. Volgens de rechtspraak van het Hof moet de plaats van uitvoering zo veel mogelijk uit de bepalingen van de overeenkomst zelf worden afgeleid.[35]

61. De prominente rol van de overeenkomst bij de bepaling van de rechtsbevoegdheid betekent dat minder belang wordt gehecht aan het feit dat de breker in het Verenigd Koninkrijk en niet in Finland verloren is gegaan. Op het tijdstip waarop partijen de overeenkomst hebben gesloten, was het niet voorspelbaar waar zich een probleem in de uitvoering van de overeenkomst zou kunnen voordoen. Hoewel het gemak van de bewijsvoering ook een doelstelling is van artikel 5, punt 1, onder b), van de Brussel I-verordening, wordt dit derhalve overvleugeld door voorspelbaarheid, een aspect dat een van de pijlers is[36] van de gemeenschappelijke regels inzake rechterlijke bevoegdheid.

3. Tussenconclusie

62. Ik ben derhalve van mening dat de verschillen tussen de hier vergeleken situaties, te weten luchtvervoer van personen enerzijds en multimodaal goederenvervoer anderzijds, niet voldoende significant zijn om te rechtvaardigen dat in het hoofdgeding een andere benadering wordt toegepast dan die in de zaken Rehder en flightright. In die zaken verklaarde het Hof de rechters van de „plaatsen waar de diensten *hoofdzakelijk* worden verstrekt"[37] bevoegd, omdat deze plaatsen een voldoende nauwe band met de feiten van het geding hebben.[38] Wat vervoer over de weg en per schip betreft, is deze nauwe band bevestigd door andere wettelijke regelingen zoals het CMR-verdrag en de Hamburg Rules.

63. De plaats van verzending en de plaats van bestemming zijn dus beide „plaatsen waar de diensten […] hoofdzakelijk worden verstrekt" in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening, terwijl de laadplaatsen dit in het algemeen niet zijn.

34 De Zwitserse regering heeft in haar opmerkingen verklaard dat dit algemeen gebruik is. De verwijzende rechter heeft geen details genoemd van de inhoud van de overeenkomst voor goederenvervoer en heeft de overeenkomst niet aan het Hof overgelegd. ALS heeft aangegeven dat de overeenkomst als belangrijkste doel had de logistieke maatregelen te treffen die nodig waren voor het vervoer van de breker van Pori naar Sheffield. ALS heeft in haar opmerkingen tevens aangegeven dat Metso en ALS van 2004 tot en met 2011 418 overeenkomsten hadden gesloten voor vervoer van machines van Metso.

35 Zie arrest van 11 maart 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, punt 38.

36 Zie conclusie van advocaat-generaal Bobek in de gevoegde zaken flightright e.a., C-274/16, C-447/16 en C-448/16, EU:C:2017:787, punt 81.

37 Cursivering van mij.

38 Zie arrest van 7 maart 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 en C-448/16, EU:C:2018:160, punt 73.

V. Conclusie

64. Gelet op een en ander geef ik in overweging de vraag van de Korkein oikeus te beantwoorden als volgt:

„In het geval van een overeenkomst inzake goederenvervoer tussen lidstaten waarbij de goederen met behulp van verschillende vervoermiddelen in meerdere deeltrajecten worden vervoerd, valt de plaats van verzending onder de plaats dan wel de plaatsen van de verstrekking van de dienst in de zin van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken."