Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
E. TANCHEV
fremsat den 10. april 2018 [1]

Sag C-88/17

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

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Korkein oikeus (øverste domstol, Finland))

»Præjudiciel afgørelse – samarbejde på det civil- og handelsretlige område – »Bruxelles I-forordningen« – forordning (EF) nr. 44/2001 – retslig kompetence i sager om kontraktforhold – erstatning – fastlæggelse af opfyldelsesstedet for forpligtelsen – det sted, hvor tjenesteydelserne er blevet leveret eller skulle have været leveret – aftale om transport af gods fra en medlemsstat til en anden, som indebærer flere stadier og mere end én transportform (multimodal transport)«

1. Den foreliggende sag vedrører retternes internationale kompetence for så vidt angår en påstand om erstatning i kontraktforhold i henhold til artikel 5, stk. 1, litra b), andet led, i Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 (herefter »Bruxelles I-forordningen«) [2] i en sammenhæng, som indebærer multimodal transport af gods fra en medlemsstat til en anden.

2. I henhold til en aftale, der var indgået med en finsk virksomhed, påtog en britisk transportvirksomhed sig at transportere gods fra Finland til Det Forenede Kongerige. Efter at det pågældende gods gik tabt under transporten i Det Forenede Kongerige, anlagde den finske virksomhed og forsikringsselskabet, der havde forsikret godset, erstatningssag ved en finsk domstol.

3. Tvisten er nået Korkein oikeus (øverste domstol, Finland), som ønsker en afklaring af, hvorvidt de finske domstole har international kompetence i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b).

4. I Rehder-dommen [3] og dommen i sagen flightright m.fl. [4] fastslog Domstolen i forbindelse med personbefordring med fly, at den retslige kompetence for så vidt angår erstatning i kontraktforhold både kan ligge på stedet for ombordstigning og på det endelige bestemmelsessted. I mangel af fortilfælde i Domstolens praksis, som specifikt vedrører spørgsmålet om den retslige kompetence for så vidt angår misligholdelse af en aftale om multimodal transport af gods på tværs af medlemsstater, er det spørgsmål, der skal besvares i den foreliggende sag, hvorvidt den regel, der er udviklet i forbindelse med personbefordring med fly, finder anvendelse på den foreliggende situation.

1 – Originalsprog: engelsk.

2 – Forordning af 22.12.2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (EFT 2001, L 12, s. 1). Den 10.1.2015 blev denne forordning erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1215/2012 af 12.12.2012 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (EUT 2012, L 351, s. 1) (herefter »Bruxelles Ia-forordningen«).

3 – Dom af 9.7.2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

4 – Dom af 7.3.2018, flightright m.fl. (C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160).

5. Jeg er nået til den konklusion, at de finske domstole kan gøre krav på at være kompetente i tvisten i hovedsagen, fordi afsendelsesstedet for varer i henhold til en aftale om transportydelser i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), er et sted, hvor en tjenesteydelse leveres i forbindelse med aftaler om transport af gods.

I. Retsforskrifter

6. Bruxelles I-forordningens artikel 5 i har følgende ordlyd:

»En person, der har bopæl på en medlemsstats område, kan sagsøges i en anden medlemsstat

1.

a) i sager om kontraktforhold, ved retten på det sted, hvor den forpligtelse, der ligger til grund for sagen, er opfyldt eller skal opfyldes

b) ved anvendelsen af denne bestemmelse, og medmindre andet er aftalt, er opfyldelsesstedet for den forpligtelse, der ligger til grund for sagen:

– […]

– ved levering af tjenesteydelser, det sted i en medlemsstat, hvor tjenesteydelserne i henhold til aftalen er blevet leveret eller skulle have været leveret

[…]«

II. De faktiske omstændigheder i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

7. Abnormal Load Services (International) Ltd (herefter »ALS«), som er sagsøgte i hovedsagen, er en britisk transportvirksomhed med hjemsted i Det Forenede Kongerige [5].

8. ALS indgik i juli 2008 en aftale om transport af gods med Metso Minerals Oy (herefter »Metso«), en finsk producent af udstyr til minedrift og bygge- og anlægsbranchen. En kegleknuser på larvefødder skulle transporteres fra Pori i Finland til Sheffield i Det Forenede Kongerige. Knuseren var forsikret hos Zurich Insurance plc (herefter »Zurich«). Både Metso og Zurich er sagsøgere i hovedsagen.

9. ALS transporterede med hjælp fra underleverandører knuseren på følgende måde. Den blev først transporteret fra Pori til Rauma i Finland i en lastbil med blokvogn. I Rauma blev den læsset af lastbilen og kørt om bord på et skib ved egen kraft. Efter transport ad søvejen til Det Forenede Kongerige kørte knuseren igen ved egen kraft af skibet [6] i havnen i Hull og blev læsset på en anden lastbil. Da Metsos modtager imidlertid ikke havde tilstrækkelig eller passende oplagringskapacitet, bad den en af ALS' underleverandører om at køre knuseren til sit eget lager og opbevare den midlertidigt dér i et par dage. Knuseren blev imidlertid opbevaret dér i en længere periode [7] og forsvandt, inden den kunne blive leveret til modtageren i Sheffield.

10. Zurich udbetalte erstatning til Metso svarende til værdien af knuseren med fradrag af selvrisikoen.

5 – Hjemstedet er angivet i sagsøgtes indlæg for Domstolen.

6 – Som ALS har anført i sit indlæg, blev skibet »Birka Exporter« fra rederiet »Finnlines« brugt til transporten.

7 – Ifølge ALS' skriftlige indlæg.

11. Den 30. september 2009 lagde Zurich og Metso sag an ved Satakunnan käräjäoikeus (retten i første instans i Satakunta, Finland) med påstand om, at ALS skulle tilpligtes at betale dem erstatning svarende til knuserens værdi.

12. I sin dom af 22. marts 2013 pålagde Satakunnan käräjäoikeus (retten i første instans i Satakunta) ALS at betale de beløb, som der var nedlagt påstand om i sagen, idet den havde konkluderet, at den havde kompetence til at pådømme sagen, fordi den omhandlede vejtransport af gods, og at kompetencen var baseret på de finske regler til gennemførelse af artikel 31 i konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej (herefter »CMR«) [8].

13. ALS appellerede dommen, og Vaasan hovioikeus (appeldomstolen i Vaasa, Finland) fastslog, at sagen vedrørte kombineret transport, at parterne ikke kunne anses for at være blevet enige om den kompetente ret i henhold til CMR, at sidstnævnte ikke fandt anvendelse, og at Vaasan hovioikeus (appeldomstolen i Vaasa) heller ikke havde kompetence i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1. Den afviste derfor søgsmålet fra realitetsbehandling i sin dom af 30. marts 2015.

14. Under appelsagen ved Korkein oikeus (øverste domstol) har Zurich og Metso gjort gældende, at afgørelsen fra Vaasan hovioikeus (appeldomstolen i Vaasa) skal ophæves, og at ALS skal pålægges at betale erstatning, eller at sagen skal hjemvises til Vaasan hovioikeus (appeldomstolen i Vaasa), for at denne tager stilling til sagens realitet.

15. Det er på denne baggrund, at Korkein oikeus (øverste domstol) har besluttet at udsætte hovedsagen og forelægge Domstolen følgende spørgsmål til præjudiciel afgørelse:

»Hvorledes fastlægges stedet eller stederne for levering af en tjenesteydelse i henhold til artikel 5, stk. 1), litra b), andet led, i Rådets forordning (EF) nr. 44/2001, [i en sag om] en aftale [om transport af gods] mellem medlemsstater, [hvor godset transporteres i flere stadier og], hvor der anvendes forskellige transportmidler?«

16. Der er indgivet skriftlige indlæg til Domstolen af sagsøgte, af den finske, den portugisiske og den schweiziske regering samt af Europa-Kommissionen. Der er ikke afholdt retsmøde, da ingen af sagens parter har anmodet herom.

III. Sammenfatning af indlæggene

17. Jeg vil i min tilgang til besvarelsen af dette spørgsmål først opsummere de vigtigste indlæg, der er indgivet til Domstolen.

18. ALS har bestridt, at de finske domstole har international kompetence, mens den finske, den portugisiske og den schweiziske regering samt Kommissionen er af den opfattelse, at de finske domstole har international kompetence.

19. ALS har anført, at kun aflæsningsstedet kan anses for opfyldelsesstedet, og har anført, at opfyldelsesstedet kun kan være ét enkelt sted, og at det endelige bestemmelsessted har væsentligt større betydning end afsendelsesstedet. ALS har anført, at afsendelsesstedet næppe er vigtigere end de forskellige steder, hvor godset omlades. I modsætning til flypassagerer er parterne i en aftale om transport af gods ikke interesseret i de transportformer, der anvendes i løbet af turen, idet de kun er interesseret i, at godset når frem til sit endelige bestemmelsessted. ALS har endvidere anført, at situationen er den samme som for en salgsagent, der opererer i forskellige medlemsstater, i forbindelse med hvilken Domstolen i dommen i sagen Wood Floor Solutions Andreas Domberger har

8 – Som undertegnet i Genève den 19.5.1956, United Nations Treaty Series, 1961, nr. 5742, s. 190. Den officielle forkortelse »CMR« stammer fra konventionens franske titel (»Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route«).

fastslået, at den retslige kompetence er knyttet til det sted, hvor agenten har sin bopæl[9]. ALS har også henvist til Domstolens dom i sagen i Réunion européenne m.fl., hvori en sag vedrørende kombineret sø- og vejtransport den retslige kompetence for så vidt angår erstatning uden for kontrakt var knyttet til det sted, hvor godset skulle sendes hen[10]. Dette er ifølge ALS i overensstemmelse med fastlæggelsen af, hvilken lov der finder anvendelse for så vidt angår aftaler om transport af varer i henhold til Rom I-forordningen[11], som i en vis grad giver fortrinsret til leveringsstedet, og som skal fortolkes under hensyntagen til Bruxelles I-forordningen.

20. Den finske og den portugisiske regering har begge påberåbt sig Domstolens praksis, ifølge hvilken det sted, hvor godset overtages af transportøren, og det udpegede leveringssted for godset er lige tæt forbundet med aftalens opfyldelse i forbindelse med en aftale om transport af gods. Den finske regering har navnlig henvist til Domstolens dom i sagen Wood Floor Solutions Andreas Domberger, mens den portugisiske regering har henvist til Rehder-dommen, dommen i sagen Nickel & Goeldner Spedition[12] og Color Drack-dommen[13] og har påberåbt sig begrebet »stedet, hvor tjenesterne hovedsagelig leveres«.

21. Kommissionen har under henvisning til Rehder-dommen, dommen i sagen Wood Floor Solutions Andreas Domberger og Color Drack-dommen anerkendt, at ankomststedet under alle omstændigheder er et opfyldelsessted, eftersom det er det endelige sted i transportkæden. Kommissionen har imidlertid endvidere anført, at henset til kravene om nærhed, forudsigelighed og retssikkerhed, ville det være hensigtsmæssigt også at anerkende afsendelsesstedet som et opfyldelsessted. Ifølge Kommissionen ville den foreliggende situation da være sammenlignelig med den, der forelå i Rehder-sagen. Kommissionen har derfor anført, at sagsøgeren i den foreliggende sag frit kan vælge mellem afsendelsesstedet i henhold til aftalen om transport af gods og leveringsstedet udpeget i aftalen.

22. Den schweiziske regering har anført, at ved fortolkningen af en regel om retslig kompetence skal formålet med reglen tages i betragtning. Blandt andre argumenter har den schweiziske regering anført, at de mål, der ligger til grund for fastlæggelsen af den retslige kompetence i kontraktforhold i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), er nærhed og forudsigelighed. Den schweiziske regering er af den opfattelse, at både afsendelsesstedet og leveringsstedet skal betragtes som opfyldelsessteder. Hvis godset f.eks. beskadiges eller bortkommer på afsendelsesstedet, synes det ikke at være hensigtsmæssigt at begrænse den retslige kompetence til at omfatte domstolene i bestemmelseslandet på grund af de vanskeligheder, der ville være forbundet med at indsamle relevant bevismateriale dér. Den schweiziske regering har tilføjet, at de steder, hvor godset omlades i løbet af transporten, imidlertid ikke skal anses for opfyldelsessteder, for det første fordi de ikke kan forudses af begge de kontraktparterne, idet de normalt vælges af transportvirksomheden alene, og for det andet fordi antallet af mulige fora bør begrænses.

IV. Analyse

23. Indledningsvis skal det anføres, at hovedsagen ved den forelæggende finske ret vedrører en tvist om, hvorvidt domstolene i den medlemsstat, hvorfra godset afsendes, har international kompetence i forbindelse med internationale multimodale transport af gods. Forelæggelsesafgørelsen er formuleret mere generelt, således at den potentielt omfatter de kompetente domstole i bestemmelsesmedlemsstaten samt i de medlemsstater, hvor godset er i transit. Med henblik på en

9 – Dom af 11.3.2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:2010:137, præmis 42).

10 – Dom af 27.10.1998, Réunion européenne m.fl. (C-51/97, EU:C:1998:509, præmis 35).

11 – Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 593/2008 af 17.6.2008 om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (Rom I) (EUT 2008, L 177, s. 6).

12 – Dom af 4.9.2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145).

13 – Dom af 3.5.2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262).

løsning af spørgsmålet, således som det er formuleret, er det imidlertid ikke nødvendigt at henvise til disse elementer i forbindelse med, at den forelæggende ret gives en besvarelse. De har ikke desto mindre under hensyntagen til det ovennævnte aspekt vedrørende begrænsning af antallet af mulige fora indirekte relevans, hvorfor jeg vil behandle dem gennemgående i denne sammenhæng.

A. Indledning

24. Domstolen har taget stilling til den internationale retslige kompetence inden for international transport af gods i flere sager. Ingen af disse vedrører imidlertid en speciel kompetenceregel for så vidt angår en aftale om transport af gods i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), som er det spørgsmål, der tages op i den foreliggende anmodning om præjudiciel afgørelse.

25. For så vidt angår transport af gods over land drejer disse afgørelser sig hovedsagelig om CMR og denne konventions anvendelsesområde. Domstolen har imidlertid fastslået, at det tilkommer de nationale domstole at afgøre, om en sag er omfattet af anvendelsesområdet for CMR [14], og i den foreliggende sag har Vaasan hovioikeus (appeldomstolen i Vaasa) fastslået, at CMR ikke finder anvendelse *ratione materiae*, da den foreliggende sag vedrører en kombineret transport.

26. Derfor har Korkein oikeus (øverste domstol) formuleret det præjudicielle spørgsmål om fortolkningen af Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), hvilket den har gjort under henvisning til, at CMR ikke finder anvendelse [15].

27. Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), indeholder en »speciel kompetenceregel« som et alternativ til den »almindelige kompetenceregel«. Ifølge den sagsøgte i hovedsagen ligger den almindelige retslige kompetence i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 2, stk. 1, sammenholdt med denne forordnings artikel 60, stk. 1, hos domstolene i Det Forenede Kongerige, hvor ALS har sit hjemsted. Sagsøgeren i hovedsagen kan derfor kun vælge at anlægge sag ved de finske domstole, hvis Finland opfylder betingelserne for den specielle kompetence i Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), dvs. hvis Finland var »opfyldelsesstedet for […] forpligtelse[n]« i den nævnte artikels forstand.

28. Spørgsmålet om domstolenes internationale kompetence opstår i hovedsagen, fordi sagen har forbindelser ikke blot til Finland, men også til andre lande: Finland er det land, hvorfra godset blev afsendt, og hjemsted for afsenderen, mens bestemmelsesstedet for det transporterede gods og hjemstedet for transportvirksomheden er beliggende i Det Forenede Kongerige, hvor godset i sidste ende desuden forsvandt. Endelig gælder det, at man for at transportere knuseren fra Finland til Det Forenede Kongerige må have transporteret knuseren gennem andre medlemsstaters territorialfarvande eller farvande, som ikke er underlagt nogen stats suverænitet. I almindelig sprogbrug er alle disse områder og farvande steder, hvor transportaftalen udføres.

29. Eftersom Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), med henblik på fastlæggelse af den internationale retslige kompetence for så vidt angår en aftale om tjenesteydelser bestemmer, at opfyldelsesstedet for forpligtelsen i henhold til aftalen er »det sted i en medlemsstat, hvor tjenesteydelserne i henhold til aftalen er blevet leveret eller skulle have været leveret«, opstår spørgsmålet om, hvorvidt domstolene i alle de lande, hvor en del af forpligtelsen blev opfyldt, eller kun et eller nogle af dem har kompetence.

14 – Dom af 4.9.2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, præmis 36).

15 – Jf. punkt 13 og 14 ovenfor.

30. Ifølge deres ordlyd henviser både litra) og b), i Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, til »*det sted*, hvor [forpligtelsen] er opfyldt eller skal opfyldes« og, for så vidt angår litra b), herudover til »*det sted* i en medlemsstat« [16]. Under hensyntagen til, at der anvendes ental, lader det til, at kun ét enkelt sted kan tages i betragtning ved placeringen af speciel kompetence i kontraktforhold. Denne konklusion afspejles imidlertid ikke i retspraksis.

31. Domstolen har fastslået, at hvis ét enkelt hovedopfyldelsessted ikke kan fastlægges, har hvert af opfyldelsesstederne en tilstrækkelig tæt forbindelse til sagens materie og dermed en betydelig tilknytning med hensyn til den retslige kompetence. Domstolen har i en tvist vedrørende salg af varer fastslået, at i et sådant tilfælde vil sagsøgeren kunne sagsøge sagsøgte på et af opfyldelsesstederne – efter eget valg – i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), første led [17].

32. Dette er i overensstemmelse med retspraksis om retternes kompetence i forbindelse med erstatning uden for kontrakt, hvor Domstolen ligeledes har fastslået, at mere end et sted kan skulle tages i betragtning, når det sted, hvor skaden er indtrådt, ikke er det samme som det sted, hvor den skadevoldende handling fandt sted [18].

33. I dommen i sagen Réunion européenne m.fl. [19] fandt Domstolen i forbindelse med transport af gods til søs og dernæst over land [20], at spørgsmålet vedrørte erstatning uden for kontrakt, og traf derfor ikke afgørelse med hensyn til den retslige kompetence i sager om kontaktforhold.

34. For så vidt angår transport af passagerer har Domstolen afsagt to domme, der præciserer betingelserne for at tillægge retslig kompetence i sager om kontraktforhold i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), andet led, som jeg nu vil undersøge nærmere.

B. Retspraksis vedrørende lufttransport af passagerer

1. Rehder-sagen

35. I Rehder-sagen [21] blev Domstolen anmodet om at træffe afgørelse om den internationale retslige kompetence for så vidt angår krav, der er opstået i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 om flypassagerers rettigheder [22]. Sagsøgeren i den nævnte sag krævede erstatning ved en tysk domstol i forbindelse med en annulleret flyvning fra München (Tyskland) til Vilnius (Litauen), selv om det pågældende luftfartsselskab havde hjemsted i Riga (Letland). Domstolen fastslog, at retterne i de medlemsstater, hvor luftfartøjets afgangssted *og* ankomststed befinder sig, har kompetence. Det endelige valg mellem disse to muligheder skal træffes af sagsøgeren.

16 – Min fremhævelse.

17 – Dom af 3.5.2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, præmis 42). Denne sag drejede sig om opfyldelsen af en kontrakt om salg af varer, i henhold til hvilken sagsøgte, et selskab med hjemsted i Tyskland, havde forpligtet sig til at levere varer til sagsøgerens forskellige detailhandlere i Østrig. Domstolen fastslog, at der kunne være tale om flere leveringssteder.

18 – F.eks. dom af 30.11.1976, Bier mod Mines de Potasse d'Alsace (21/76, EU:C:1976:166, præmis 24 og 25), og af 27.10.1998, Réunion européenne m.fl. (C-51/97, EU:C:1998:509, præmis 28).

19 – Dom af 27.10.1998, Réunion européenne m.fl. (C-51/97, EU:C:1998:509, præmis 26).

20 – Domstolen traf afgørelse på grundlag af Bruxelleskonventionen, som er forløberen for Bruxelles I-forordningen, og i overensstemmelse med hvilken den senere konvention skal fortolkes, jf. andet punktum i 19. betragtning til Bruxelles I-forordningen og f.eks. dom af 4.5.2010, TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243, præmis 36).

21 – Dom af 9.7.2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

22 – Forordning af 11.2.2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1).

36. Domstolen konkluderede, at henset til karakteren af de pågældende tjenesteydelser, som leveres til passagerer undervejs, havde begge disse steder en tilstrækkelig tæt tilknytning til sagens materie. Samtidig fastslog Domstolen, at de steder, hvor flyet eventuelt mellemlander, ikke kunne anses for at »udgøre et tilknytningsled til hovedindholdet af tjenesteydelserne [i henhold til den relevante kontrakt]« [23].

37. Da Domstolen skulle tage stilling til relevansen af afgangs- og ankomststedet for en direkte flyvning, sondrede den mellem denne situation og en salgskontrakt med »levering af varer på forskellige steder, der udgør særskilte transaktioner, der kan kvantificeres med henblik på fastlæggelse af hovedleveringsstedet«. Domstolen fremhævede, at »lufttransport efter selve sin art [udgør] tjenester, der leveres uden opdeling og på en ensartet måde fra afgangsstedet til ankomststedet. Det er derfor ikke muligt ud fra et økonomisk kriterium at adskille en enkelt del af ydelsen som hovedydelse, der udføres på et bestemt sted« [24].

38. Domstolen fastslog endvidere, at dens konklusion var i overensstemmelse med kravene om nærhed og forudsigelighed samt om retssikkerhed. Domstolen bemærkede i denne forbindelse, at valget, der var begrænset til to fora, gav begge parter mulighed for let at identificere de domstole, som kravet kunne indbringes for, og også gjorde det muligt at vurdere den dermed forbundne risiko.

2. Dommen i sagen flightright m.fl.

39. Disse principper blev bekræftet i dommen i sagen flightright m.fl. [25], hvor Domstolen skulle tage stilling til tre forenede sager vedrørende opdelte flyvninger, hvor beflyvningen af de enkelte delstrækninger desuden blev gennemført af forskellige luftfartsselskaber.

40. I den første af disse sager havde flightright GmbH fået overdraget krav fremsat af to passagerer i forbindelse med forsinkede afgange, og anlagde en sag mod Air Nostrum ved de tyske domstole. De personer, som overdrog deres krav, havde reserveret deres flyafgange med Air Berlin under ét enkelt reservationsnummer fra Ibiza (Spanien) til Düsseldorf (Tyskland) via Palma de Mallorca (Spanien). Den første del af turen, som blev gennemført af Air Nostrum, var forsinket, og passagererne nåede ikke deres fly fra Palma de Mallorca til Düsseldorf. Spørgsmålet var, om den tyske domstol, for hvilken flightright GmbH havde anlagt sagen, var kompetent.

41. Domstolen fastslog, at Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), andet led [26], skal fortolkes således, at for så vidt angår en direkte tilsluttet flyforbindelse er »opfyldelsesstedet« for denne flyvning, som omhandlet i denne bestemmelse, ankomststedet for den anden flyvning. Domstolen nåede frem til denne konklusion i en sammenhæng, hvor passagererne blev transporteret på de to forbundne flyvninger, som begge blev udført af to forskellige luftfartsselskaber, og søgsmålet med påstand om kompensation for den lange forsinkelse af den tilsluttede flyforbindelse i medfør af forordning nr. 261/2004 var støttet på en forstyrrelse, der fandt sted på den første af de nævnte flyvninger, som blev udført af det luftfartsselskab, som ikke var de pågældende passagerers medkontrahent (Air Nostrum) [27].

23 – Dom af 9.7.2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, præmis 40).

24 – Dom af 9.7.2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, præmis 42).

25 – Dom af 7.3.2018, flightright m.fl. (C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160).

26 – Eftersom dommen i sagen flightright m.fl. vedrørte tre separate sager, som blev indledt over en tidsperiode, var Domstolen nødt til at fortolke både Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), andet led, og efterfølgeren, Bruxelles Ia-forordningens artikel 7, stk. 1, litra b), andet led, som har samme ordlyd.

27 – Dom af 7.3.2018, flightright m.fl. (C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 56).

42. Domstolen bemærkede, at selv om begrebet »opfyldelsesstedet« i Rehder-sagen henviser til en direkte flyvning, der udføres af den berørte passagers medkontrahent, finder det tilsvarende anvendelse på situationer som dem, der er tale om i dommen i sagen flightright m.fl., hvor der for det første kun var tale om den tilsluttede flyforbindelse, og det transporterende luftfartsselskab på den omhandlede flyvning for det andet ikke havde indgået en direkte kontrakt med de pågældende passagerer [28].

43. Eftersom ankomststedet for den anden flyvning frembød en tilstrækkelig tæt forbindelse med sagens materie og dermed sikrede den tætte tilknytning mellem lufttransportkontrakten og den kompetente ret, som tilstræbes med de specielle kompetenceregler i Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, opfyldte det kravet om nærhed [29]. Denne løsning var desuden i overensstemmelse med det princip om forudsigelighed, der ligger til grund for disse regler, for så vidt som de gjorde det muligt for både sagsøgeren og den sagsøgte at identificere retten på ankomststedet for den anden flyvning, således som den var anført i nævnte lufttransportkontrakt, som den ret, ved hvilken en sag ville kunne anlægges [30].

3. Sammenfatning

44. Sammenfattende anser Domstolen for så vidt angår forsinkede flyafgange og den erstatning, der skal betales for misligholdelse af denne form for transportaftale, både afgangsstedet og det endelige bestemmelsessted for at have lige stor betydning i henhold til aftalen, og den etablerer derved en tilstrækkelig geografisk forbindelse mellem disse steder og enhver retssag, der følger af kontraktforholdet.

45. Derfor betegner Domstolen begge disse steder som »opfyldelsessteder« i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), andet led, der frembyder en tilstrækkelig tæt forbindelse med sagens materie i en tvist om kontraktlige forpligtelser som f.eks. forpligtelsen til at betale erstatning.

46. Domstolen begrunder dette med henvisning til andre principper, som er fastslået i fast retspraksis vedrørende specielle kompetenceregler, nemlig princippet om forudsigelighed og princippet om risikovurdering.

47. Ud over disse to vigtigste opfyldelsessteder har Domstolen identificeret et andet sted, der ligeledes kan anses for at have betydning for udførelsen af en transportaftale. Dette er det sted, hvor den første del af en transport, der består af to flyvninger, slutter. På grundlag af Domstolens afgørelse i dommen i sagen flightright m.fl. opfylder dette sted imidlertid ikke kravet om nærhed.

C. Anvendelse på multimodal transport af gods

48. Efter min opfattelse kan disse overvejelser overføres på situationer, som indebærer multimodal transport af gods, som det er tilfældet i den foreliggende sag.

49. Den foreliggende situation adskiller sig fra sagerne om luftfartsselskaber med hensyn til den transporterede genstand og transportmidlerne. Jeg vil behandle disse forskelle en for en og forklare, hvorfor Rehder-dommen og dommen i sagen flightright m.fl. efter min opfattelse imidlertid finder anvendelse.

28 – Dom af 7.3.2018, flightright m.fl.(C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 69).

29 – Dom af 7.3.2018, flightright m.fl. (C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 74). Jf. i denne retning også dom af 9.7.2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, præmis 44).

30 – Dom af 7.3.2018, flightright m.fl. (C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 75). Jf. i denne retning også dom af 9.7.2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, præmis 45), og af 4.9.2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, præmis 41).

1. Gods versus passagerer

50. Den omstændighed, at der i den foreliggende sag er tale om transport af gods, udgør ikke nogen væsentlig ændring af situationen med hensyn til afsendelsesstedet. Dette sted er stadig relevant for aftalens opfyldelse og har en tilstrækkeligt tæt forbindelse, også når der sammenlignes med de steder, der blev passeret, når godset blev transporteret fra Finland til Det Forenede Kongerige med lastbil og skib.

51. Som anført af Domstolen i Rehder-dommen forholder det sig således, at når en passager stiger ombord på et fly, er de relevante ydelser i forbindelse med en aftale om luftbefordring af pasagerer »indtjekning og ombordstigning, modtagelsen af [passagererne] om bord på flyet på det afgangssted, der er fastsat i den omhandlede befordringsaftale, flyets afgang på det planlagte afgangstidspunkt, transport af passagererne og deres bagage fra afgangs- til ankomststedet, forplejning af passagererne under flyrejsen«. Med disse betragtninger udelukkes det, at domstolene på steder, hvor flyet eventuelt mellemlander, kan være kompetente, fordi de ikke kan anses for at »udgøre et tilknytningsled til hovedindholdet af tjenesteydelserne [i henhold til den relevante kontrakt]« [31].

52. Når gods skal sendes af en person, uanset om det er afsenderen eller en af dennes repræsentanter, er situationen på afsendelsesstedet tilsvarende afgørende for, om godset leveres på vellykket vis.

53. Derfor kan afgørelser vedrørende lufttransport af personer overføres til den foreliggende sag. Ved transport af gods har den part, der afsender godset, en interesse i, at det ankommer til bestemmelsesstedet i rette tid, og at det ikke går tabt eller bliver beskadiget. Med henblik herpå skal den afsendende part træffe forholdsregler på afsendelsesstedet, dvs. overdrage godset på det rigtige tidspunkt og sted samt emballere, indpakke og sikre det hensigtsmæssigt, således at der ikke opstår skader under transporten. Den anden kontraherende part, transportvirksomheden, skal endvidere udføre en vigtig del af den aftalte ydelse på bestemmelsesstedet, nemlig modtage godset, opbevare det korrekt og beskytte det mod skader.

54. Hvad mere er, gælder det, at selv om CMR ikke er relevant i hovedsagen, er det værd at bemærke, således som den schweiziske regering og Kommissionen har gjort gældende, at den også bygger på, at der er en tilstrækkelig tilknytning mellem transporten af godset og en stat, hvor der kan være retslig kompetence. I henhold til CMR's artikel 31, stk. 1, litra b), fungerer både afsendelses- og ankomststed som uafhængige tilknytningskriterier [32], der kan resultere i en international retslig kompetence. En tilsvarende regel om retslig kompetence findes i artikel 21, stk. 1, litra c), i De Forenede Nationers konvention vedrørende søtransport af gods [33].

55. Rom I-forordningen, som ALS har påberåbt sig, er ikke direkte relevant for besvarelsen af det præjudicielle spørgsmål, da den vedrører lovvalg. Reglerne i international privatret er imidlertid også baseret på den tætteste tilknytning. Med henblik på at afgøre, hvilken lovgivning der gælder for aftaler om transport af gods, anvendes der i Rom I-forordningens artikel 5, stk. 1, en kombination af transportørens sædvanlige opholdssted, »modtagelsesstedet«, »leveringsstedet« og passagerens sædvanlige opholdssted. Dette understøtter opfattelsen om, at alle disse steder er relevante for fastlæggelsen af, om der er en tæt tilknytning i sager, som omhandler transport af gods, idet et af disse steder er afsendelsesstedet (»modtagelsesstedet«).

31 – Dom af 9.7.2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, præmis 40).

32 – CMR's artikel 31, stk. 1, bestemmer: »Søgsmål vedrørende tvistigheder om befordringer, som er omfattet af denne konvention, kan […] anlægges ved domstolene i et land, på hvis område […] b) det sted, hvor godset overtoges til befordring, eller bestemmelsesstedet er beliggende […]«

33 – Undertegnet i Hamburg den 31.3.1978, United Nations Treaty Series 1992, nr. 29215, s. 3. Konventionen er bedre kendt under navnet »Hamburg-reglerne«. Denne konventions artikel 21, stk. 1, bestemmer: »In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:[…] (c) the port of loading or the port of discharge[…]«

2. Multimodal vej-/søtransport versus lufttransport

56. I Domstolens afgørelse i dommen i sagen flightright m.fl. behandles et aspekt, som er typisk for multimodal transport, nemlig det forhold, at godset transporteres i en række separate stadier.

57. Disse separate stadier forelå i dommen i sagen flightright m.fl., hvor Domstolen fastslog, at karakteren af en sådan transport ikke ændrer afgangsstedets og ankomststedets fremtrædende rolle, selv om luftfartselskabet og transportøren i dommen i sagen flightright m.fl., ligesom i den foreliggende sag, benyttede underleverandører.

58. For så vidt angår multimodal transport af gods og opdelte flyvninger hænger de to hovedsteder, hvor ydelserne leveres, sammen gennem boardingpas i tilfælde af lufttransport og kontrakten mellem afsenderen og speditøren, når der er tale om multimodal transport. Formålet med en sådan kontrakt, nemlig at flytte en genstand fra et nærmere defineret sted til et andet defineret sted, dvs. transportere den fra A til B, gør disse to steder til to ender af samme spektrum, selv om de kan være adskilt af afstand og tid. Formålet med kontrakten er ganske enkelt at dække denne distance. Begge steder – afgangs- og bestemmelsesstedet – er grundlæggende for transporten af godset og udgør kun tilsammen dens vigtigste og karakteristiske elementer.

59. I den foreliggende situation, hvor det anvendte transportmiddel ændres undervejs i transporten og navnlig i havne, er den omstændighed, at godset transporteres i en række forskellige stadier, også et uundgåeligt kendetegn ved en sådan transport. Jeg mener imidlertid, at selv den omstændighed, at det var nødvendigt at aflæsse tungt og omfangsrigt gods som den omhandlede knuser og transportere den over land ved egen kraft, samt risiciene for tab eller skader ved en procedure af denne art (herunder muligheden for tyveri) ikke ændrer situationen således, at de steder, hvor omladningen finder sted, opnår en tilsvarende betydning som afsendelsesstedet. En anerkendelse af det sidstnævnte sted, sammen med bestemmelsesstedet, som et af to »opfyldelsessteder« øger derfor ikke antallet af mulige *fora* på en måde, som giver anledning til bekymringer med hensyn til forum shopping.

60. Desuden er det almindelig praksis ikke at nævne omladningsstederne i aftaler af den art, som der er tale om i hovedsagen [34]. Det element af forudsigelighed, som Domstolen fremhævede i Rehder-dommen og i dommen i sagen flightright m.fl., og nødvendigheden af at begrænse forumshopping betyder, at omladningssteder ikke er omfattet af begrebet »opfyldelsessted« i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), andet led. Ifølge Domstolens praksis skal opfyldelsesstedet så vidt muligt udledes af bestemmelserne i selve aftalen [35].

61. Aftalens fremtrædende rolle for fastlæggelsen af domstolskompetencen betyder også, at den omstændighed, at knuseren forsvandt i Det Forenede Kongerige og ikke i Finland, har mindre betydning. På det tidspunkt, hvor parterne indgik aftalen, kunne man ikke forudse, hvor der kunne opstå et problem med opfyldelsen af aftalen. Selv om lettere bevisoptagelse også er et mål med Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), overskygges dette således af forudsigeligheden, som er en af grundpillerne [36] i forordningens fælles regler om retslig kompetence.

34 – Den schweiziske regering har anført i sine indlæg, at dette var almindelig praksis. Den forelæggende ret har ikke givet nogen detaljerede oplysninger om indholdet af aftalen om transport af gods, og den har ikke fremlagt aftalen for Domstolen. ALS har præciseret, at virksomhedens primære forpligtelse bestod i at træffe de nødvendige foranstaltninger til befordring af knuseren fra Pori til Sheffield. ALS har også angivet i sit indlæg, at Metso og ALS fra 2004 til 2011 havde indgået 418 kontrakter om befordring af Metsos maskiner.

35 – Jf. dom af 11.3.2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:C:2010:137, præmis 38).

36 – Jf. generaladvokat Bobeks forslag til afgørelse flightright m.fl. (C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2017:787, punkt 81).

3. Konklusion

62. Jeg er derfor af den opfattelse, at forskellene mellem de situationer, der sammenlignes i den foreliggende sag – lufttransport af personer på den ene side og multimodal transport af gods på den anden side – ikke er af en så væsentlig karakter, at der i hovedsagen skal benyttes en anden tilgang end i Rehder-dommen og i dommen i sagen flightright m.fl. I disse domme fastslog Domstolen, at retterne på »de steder, hvor tjenesteydelserne *hovedsageligt* leveres«[37], er kompetente, fordi de har en tilstrækkeligt tæt forbindelse med sagens materie[38]. For så vidt angår vejtransport og søtransport bekræftes denne tætte forbindelse af andre retlige instrumenter såsom CMR-reglerne og Hamburg-reglerne.

63. Afsendelsesstedet og bestemmelsesstedet er således begge »opfyldelsessteder« i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 5, stk. 1, litra b), andet led, mens omladningssteder i almindelighed ikke er det.

V. Forslag til afgørelse

64. I lyset af det ovenstående mener jeg, at det spørgsmål, der er forelagt af Korkein oikeus (øverste domstol, Finland), bør besvares som følger:

»Det sted eller de steder, hvor tjenesteydelsen leveres, som omhandlet i artikel 5, stk. 1, litra b), andet led, i Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område omfatter, i en sag vedrørende en aftale om transport af gods mellem medlemsstaterne, hvor godset transporteres i flere stadier, og hvor der benyttes forskellige transportmidler, afsendelsesstedet.«

37 – Min fremhævelse.

38 – Jf. dom af 7.3.2018, flightright m.fl.,(C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 73).