ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
EVGENI TANCHEV
της 10ης Απριλίου 2018 [1]

Υπόθεση C-88/17

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

[αίτηση του Korkein oikeus (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Φινλανδία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Συνεργασία σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις – "Κανονισμός Βρυξέλλες Ι" – Κανονισμός (ΕΚ) 44/2001 – Δικαιοδοσία ως προς διαφορές εκ συμβάσεως – Αποζημίωση – Καθορισμός του τόπου εκπληρώσεως της παροχής – Τόπος όπου έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών – Σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων από ένα κράτος μέλος σε άλλο η οποία περιλαμβάνει περισσότερα στάδια και περισσότερους τρόπους μεταφοράς (πολυτροπική μεταφορά)»

1. Η υπό κρίση υπόθεση αφορά τη διεθνή δικαιοδοσία επί αγωγής αποζημιώσεως εκ συμβάσεως, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου (στο εξής: κανονισμός Βρυξέλλες Ι) [2], στο πλαίσιο πολυτροπικής μεταφοράς εμπορευμάτων από ένα κράτος μέλος σε άλλο.

2. Δυνάμει συμβάσεως που συνήψε με φινλανδική εταιρία, Άγγλος μεταφορέας ανέλαβε τη μεταφορά εμπορεύματος από τη Φινλανδία στο Ηνωμένο Βασίλειο. Μετά την απώλεια του επίμαχου εμπορεύματος κατά τη μεταφορά του στο Ηνωμένο Βασίλειο, η φινλανδική εταιρία και η εταιρία που είχε ασφαλίσει το εμπόρευμα άσκησαν αγωγή αποζημιώσεως ενώπιον φινλανδικού δικαστηρίου.

3. Η υπό κρίση διαφορά ήχθη ενώπιον του Korkein oikeus (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Φινλανδία), το οποίο ζητεί διευκρινίσεις όσον αφορά το ζήτημα αν τα φινλανδικά δικαστήρια έχουν διεθνή δικαιοδοσία σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού Βρυξέλλες Ι.

4. Με τις αποφάσεις Rehder [3] και flightright κ.λπ. [4], το Δικαστήριο έκρινε, στο πλαίσιο αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, ότι δικαιοδοσία για διαφορά αποζημιώσεως εκ συμβάσεως μπορούν να έχουν τόσο τα δικαστήρια του τόπου επιβιβάσεως όσο και εκείνα του τόπου του τελικού προορισμού. Ελλείψει οποιουδήποτε νομολογιακού προηγουμένου του Δικαστηρίου που να εξετάζει άμεσα τη

1 Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

2 Κανονισμός, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2001, L 12, σ. 1). Από τις 10 Ιανουαρίου 2015, ο κανονισμός αυτός αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2012, L 351, σ. 1) (στο εξής: κανονισμός Βρυξέλλες Ibis).

3 Απόφαση της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

4 Απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160).

δικαιοδοσία σε περίπτωση αθετήσεως συμβάσεως σχετικά με πολυτροπική μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών, το ερώτημα στο οποίο καλείται να δώσει απάντηση το Δικαστήριο στην υπό κρίση υπόθεση είναι αν ο κανόνας που διαμορφώθηκε στο πλαίσιο της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών τυγχάνει εφαρμογής και εν προκειμένω.

5. Έχω καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τα φινλανδικά δικαστήρια δύνανται να έχουν δικαιοδοσία επί της διαφοράς της κύριας δίκης σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού Βρυξέλλες I, διότι ο τόπος από τον οποίο αποστέλλονται τα εμπορεύματα βάσει συμβάσεως παροχής υπηρεσιών μεταφοράς είναι ο τόπος όπου γίνεται η παροχή των υπηρεσιών κατά την εκτέλεση συμβάσεως μεταφοράς εμπορευμάτων.

I. Το νομικό πλαίσιο

6. Το άρθρο 5 του κανονισμού Βρυξέλλες I έχει ως εξής:

«Πρόσωπο που έχει την κατοικία του στο έδαφος κράτους μέλους μπορεί να εναχθεί σε άλλο κράτος μέλος:

1.

α) ως προς διαφορές εκ συμβάσεως, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου εκπληρώθηκε ή οφείλει να εκπληρωθεί η παροχή·

β) για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας διάταξης και εφόσον δεν συμφωνήθηκε διαφορετικά, ο τόπος εκπλήρωσης της επίδικης παροχής είναι:

– […]

– εφόσον πρόκειται για παροχή υπηρεσιών, ο τόπος του κράτους μέλους όπου, δυνάμει της σύμβασης, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών·

[…]».

II. Τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

7. Η Abnormal Load Services (International) Ltd (στο εξής: ALS), εναγομένη της κύριας δίκης, είναι βρετανική εταιρία μεταφορών που έχει την έδρα της στο Ηνωμένο Βασίλειο[5].

8. Τον Ιούλιο του 2008, η ALS συνήψε σύμβαση μεταφοράς εμπορεύματος με τη Metso Minerals Oy (στο εξής: Metso), φινλανδική εταιρία κατασκευής εξοπλισμού προς χρήση στην εξορυκτική και την κατασκευαστική βιομηχανία. Η σύμβαση αφορούσε τη μεταφορά ενός αυτοκινούμενου με ερπύστριες θραυστήρα με κωνικούς κυλίνδρους από το Pori της Φινλανδίας στο Sheffield του Ηνωμένου Βασιλείου. Ο θραυστήρας ήταν ασφαλισμένος στην εταιρία Zurich Insurance plc (στο εξής: Zurich). Στο πλαίσιο της κύριας δίκης, ενάγουσες είναι τόσο η Metso όσο και η Zurich.

9. Η ALS, με τη βοήθεια των υπεργολάβων της, πραγματοποίησε τη μεταφορά ως εξής. Ο θραυστήρας μεταφέρθηκε αρχικά σε πλατφόρμα φορτώσεως φορτηγού οχήματος από το Pori στη Rauma της Φινλανδίας. Στη Rauma, εκφορτώθηκε από την πλατφόρμα και μεταφέρθηκε σε πλοίο αυτοκινούμενος. Μετά τη θαλάσσια μεταφορά του στο Ηνωμένο Βασίλειο, ο θραυστήρας

5 Η έδρα αναφέρεται στις παρατηρήσεις που κατέθεσε η εναγομένη στο Δικαστήριο.

εκφορτώθηκε και πάλι αυτοκινούμενος από το πλοίο[6] και μεταφέρθηκε οδικώς στο λιμάνι του Hull όπου φορτώθηκε σε άλλο φορτηγό όχημα. Επειδή ο παραλήπτης της Metso δεν διέθετε επαρκείς και κατάλληλους χώρους αποθηκεύσεως, ζήτησε από υπεργολάβο της ALS να μεταφέρει οδικώς τον θραυστήρα σε δική του αποθήκη και να τον φυλάξει προσωρινώς εκεί για λίγες ημέρες. Εντούτοις, ο θραυστήρας παρέμεινε αποθηκευμένος εκεί για μεγαλύτερη διάρκεια[7], απωλέσθη δε πριν γίνει δυνατό να παραδοθεί στον παραλήπτη του στο Sheffield.

10. Η Zurich αποζημίωσε τη Metso για την αξία του θραυστήρα, αφαιρουμένου του ποσού της ίδιας συμμετοχής της ασφαλισμένης.

11. Στις 30 Σεπτεμβρίου 2009, η Zurich και η Metso άσκησαν αγωγή ενώπιον του Satakunnan käräjäoikeus (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου Satakunta, Φινλανδία), ζητώντας να υποχρεωθεί η ALS να τους καταβάλει αποζημίωση ποσού ίσου με την αξία του θραυστήρα.

12. Με απόφαση της 22ας Μαρτίου 2013, το Satakunnan käräjäoikeus (πρωτοβάθμιο δικαστήριο Satakunta) υποχρέωσε την ALS να καταβάλει τα ζητηθέντα με την αγωγή ποσά, αφού διαπίστωσε ότι έχει δικαιοδοσία να επιληφθεί της υποθέσεως, διότι αυτή αφορούσε οδική μεταφορά εμπορευμάτων, και η δικαιοδοσία του στηριζόταν στους φινλανδικούς κανόνες εφαρμογής του άρθρου 31 της Συμβάσεως περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (στο εξής: Σύμβαση CMR)[8].

13. Επί της εφέσεως που άσκησε η ALS, το Vaasan Hovioikeus (εφετείο Vaasa, Φινλανδία) έκρινε ότι η υπόθεση αφορούσε συνδυασμένη μεταφορά, ότι δεν προέκυπτε συμφωνία των μερών για καθορισμό του αρμόδιου δικαστηρίου βάσει της Συμβάσεως CMR, ότι η εν λόγω Σύμβαση δεν τύγχανε εφαρμογής εν προκειμένω, καθώς και ότι το Vaasan Hovioikeus (εφετείο Vaasa) δεν είχε διεθνή δικαιοδοσία σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού Βρυξέλλες Ι. Για τους λόγους αυτούς, με απόφαση της 30ής Μαρτίου 2015, το εν λόγω δικαστήριο απέρριψε την αγωγή ως απαράδεκτη.

14. Με αίτηση αναιρέσεως που άσκησαν ενώπιον του Korkein oikeus (Ανωτάτου Δικαστηρίου), η Zurich και η Metso ζήτησαν να αναιρεθεί η απόφαση του Vaasan Hovioikeus (εφετείου Vaasa) και να υποχρεωθεί η ALS σε καταβολή αποζημιώσεως, άλλως να αναπεμφθεί η υπόθεση στο Vaasan Hovioikeus (εφετείο Vaasa) προκειμένου αυτό να κρίνει επί της ουσίας την υπόθεση.

15. Στο πλαίσιο αυτό, το Korkein oikeus (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Πώς καθορίζεται ο τόπος ή οι τόποι παροχής μιας υπηρεσίας κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, προκειμένου περί συμβάσεως που αφορά μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών, όταν η μεταφορά περιλαμβάνει περισσότερα στάδια και πραγματοποιείται με διαφορετικά μέσα;»

16. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν η εναγομένη, η Φινλανδική, η Πορτογαλική και η Ελβετική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Δεν ζητήθηκε ούτε διεξήχθη επ' ακροατηρίου συζήτηση.

6 Όπως διευκρίνισε η ALS στις παρατηρήσεις της, χρησιμοποιήθηκε το πλοίο «Birka Exporter» της ναυτιλιακής εταιρίας «Finnlines».

7 Όπως αναφέρεται στις γραπτές παρατηρήσεις της ALS.

8 Η οποία υπεγράφη στη Γενεύη στις 19 Μαΐου 1956, *Recueil des traités des Nations unies* 1961, 5742, σ. 190. Η επίσημη συντομογραφία «CMR» προέρχεται από τον γαλλικό τίτλο της Συμβάσεως («Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route»).

III. Σύνοψη των παρατηρήσεων που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο

17. Θα επιχειρήσω την επίλυση του επίμαχου ζητήματος συνοψίζοντας κατ' αρχάς τις κύριες παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο.

18. Η ALS αμφισβητεί τη διεθνή δικαιοδοσία των φινλανδικών δικαστηρίων, ενώ αντιθέτως η Φινλανδική, η Πορτογαλική και η Ελβετική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φρονούν ότι τα φινλανδικά δικαστήρια έχουν εν προκειμένω διεθνή δικαιοδοσία.

19. Η ALS υποστηρίζει ότι ως τόπος εκπληρώσεως της παροχής μπορεί να θεωρηθεί μόνον ο τόπος εκφορτώσεως των εμπορευμάτων, επισημαίνοντας ότι ο τόπος εκπληρώσεως της παροχής μπορεί να είναι ένας και μοναδικός, καθώς και ότι ο τόπος του τελικού προορισμού έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία από τον τόπο αποστολής. Η ALS διατείνεται ότι ο τελευταίος αυτός τόπος δεν είναι πιο κρίσιμος από τους διάφορους τόπους όπου γίνεται επαναφόρτωση των εμπορευμάτων. Σε αντίθεση με τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, εκείνο που ενδιαφέρει τους αντισυμβαλλομένους σε σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων δεν είναι οι τρόποι μεταφοράς που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια του δρομολογίου, αλλά αποκλειστικά και μόνον το να φθάσουν τα εμπορεύματα στον τελικό τους προορισμό. Επιπλέον, η ALS υποστηρίζει ότι η περίπτωση αυτή είναι παρόμοια με εκείνη του εμπορικού αντιπροσώπου που παρέχει τις υπηρεσίες του εντός διαφόρων κρατών μελών, περίπτωση για την οποία το Δικαστήριο αποφάνθηκε, με την απόφαση Wood Floor Solutions Andreas Domberger, ότι αρμόδια είναι τα δικαστήρια του τόπου όπου ο εμπορικός αντιπρόσωπος έχει την κατοικία του[9]. Η ALS παραπέμπει επίσης στην απόφαση του Δικαστηρίου Réunion européenne κ.λπ., με την οποία, σε υπόθεση σχετική με συνδυασμένη θαλάσσια και οδική μεταφορά, διαπιστώθηκε ότι δικαιοδοσία επί ενοχών εξ αδικοπραξίας έχουν τα δικαστήρια του τόπου στον οποίο έπρεπε να παραδοθούν τα εμπορεύματα[10]. Τούτο, κατά την ALS, ευθυγραμμίζεται με τον τρόπο καθορισμού του εφαρμοστέου δικαίου ως προς τις συμβάσεις μεταφοράς κατά τον κανονισμό Ρώμη I[11], ο οποίος προκρίνει σε ορισμένο βαθμό τον τόπο παραδόσεως και ο οποίος πρέπει να ερμηνεύεται σε συνάρτηση με τον κανονισμό Βρυξέλλες I.

20. Η Φινλανδική και η Πορτογαλική Κυβέρνηση επικαλούνται αμφότερες τη νομολογία του Δικαστηρίου σύμφωνα με την οποία ο τόπος παραλαβής των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα και ο ορισθείς τόπος για την παράδοσή τους συνδέονται εξίσου στενά με την εκτέλεση της συμβάσεως στο πλαίσιο συμβάσεως μεταφοράς εμπορευμάτων. Η Φινλανδική Κυβέρνηση παραπέμπει κυρίως στην απόφαση του Δικαστηρίου Wood Floor Solutions Andreas Domberger, ενώ η Πορτογαλική Κυβέρνηση παραθέτει τις αποφάσεις Rehder, Nickel & Goeldner Spedition[12] και Color Drack[13] και στηρίζεται στην έννοια του «τόπου της κύριας παροχής υπηρεσιών».

21. Η Επιτροπή, παραπέμποντας στις αποφάσεις του Δικαστηρίου Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger και Color Drack, αναγνωρίζει ότι, σε κάθε περίπτωση, τόπο εκπληρώσεως της παροχής συνιστά ο τόπος αφίξεως, καθόσον αποτελεί τον τελικό τόπο στην αλυσίδα της μεταφοράς. Ωστόσο, η Επιτροπή υποστηρίζει περαιτέρω ότι, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων εγγύτητας, προβλεψιμότητας και ασφάλειας δικαίου, θα ήταν σκόπιμο να αναγνωρισθεί επιπροσθέτως ως τόπος εκπληρώσεως της παροχής και ο τόπος αποστολής. Στην περίπτωση αυτή, κατά την Επιτροπή, η υπό εξέταση κατάσταση είναι συγκρίσιμη με εκείνη της υποθέσεως Rehder. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι στην υπό κρίση υπόθεση η ενάγουσα είναι ελεύθερη να επιλέξει μεταξύ του τόπου αποστολής βάσει της συμβάσεως μεταφοράς εμπορευμάτων και του οριζόμενου στην ίδια σύμβαση τόπου παραδόσεως.

9 Απόφαση της 11ης Μαρτίου 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:2010:137, σκέψη 42).

10 Απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 1998, Réunion européenne κ.λπ. (C-51/97, EU:C:1998:509, σκέψη 35).

11 Κανονισμός (ΕΚ) 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη I) (ΕΕ 2008, L 177, σ. 6).

12 Απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145).

13 Απόφαση της 3ης Μαΐου 2007, Color Drack (C 386/05, EU:C:2007:262).

22. Η Ελβετική Κυβέρνηση επισημαίνει ότι για την ερμηνεία κανόνα δικαιοδοσίας πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο σκοπός που εξυπηρετείται με τον εν λόγω κανόνα. Πέραν άλλων επιχειρημάτων, η Ελβετική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι ο καθορισμός της δικαιοδοσίας επί διαφορών εκ συμβάσεως βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού Βρυξέλλες I εξυπηρετεί μεταξύ άλλων τον σκοπό της εγγύτητας και της προβλεψιμότητας. Η Ελβετική Κυβέρνηση φρονεί ότι τόσο ο τόπος αποστολής όσο και ο τόπος παραδόσεως πρέπει να θεωρούνται ως τόποι εκπληρώσεως της παροχής. Για παράδειγμα, αν τα εμπορεύματα υποστούν ζημίες ή απολεσθούν στον τόπο αποστολής, δεν θα ήταν ορθό να περιοριστεί η δικαιοδοσία στα δικαστήρια του κράτους προορισμού, δεδομένων των δυσχερειών που παρουσιάζει η συλλογή του οικείου αποδεικτικού υλικού στον τόπο αυτό. Εντούτοις, η Ελβετική Κυβέρνηση προσθέτει ότι οι τόποι επαναφορτώσεως κατά τη διάρκεια του δρομολογίου δεν πρέπει να θεωρούνται ως τόποι εκπληρώσεως της παροχής, πρώτον, διότι δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν από αμφότερους τους αντισυμβαλλομένους καθόσον η επιλογή του τόπου επαναφορτώσεως απόκειται συνήθως στον μεταφορέα και μόνο και, δεύτερον, διότι πρέπει να περιοριστεί ο αριθμός των διαθέσιμων δικαιοδοσιών.

IV. Ανάλυση

23. Τονίζεται εκ προοιμίου ότι το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης ενώπιον του αιτούντος φινλανδικού δικαστηρίου αφορά το ζήτημα αν, στο πλαίσιο διεθνούς πολυτροπικής μεταφοράς εμπορευμάτων, έχουν διεθνή δικαιοδοσία τα δικαστήρια του κράτους μέλους από το οποίο αποστέλλονται τα εμπορεύματα. Η διατύπωση που χρησιμοποιείται στη διάταξη περί παραπομπής είναι ευρύτερη ώστε να περιλαμβάνει ενδεχομένως και τη διεθνή δικαιοδοσία του κράτους μέλους προορισμού καθώς και εκείνη των κρατών μελών μέσω των οποίων διαμετακομίζονται τα οικεία εμπορεύματα. Εντούτοις, για την επίλυση του προβλήματος όπως αυτό έχει τεθεί με το προδικαστικό ερώτημα, η απάντηση στο αιτούν δικαστήριο δεν είναι αναγκαίο να παραπέμπει στα εν λόγω ζητήματα. Παρά ταύτα, υπό το ανωτέρω πρίσμα του περιορισμού του αριθμού των διαθέσιμων δικαιοδοσιών, τα ζητήματα αυτά ασκούν έμμεση επιρροή, οπότε θα αναφερθώ σε αυτά σε διάφορα σημεία των παρουσών προτάσεων.

A. Εισαγωγή

24. Το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως ασχοληθεί με το ζήτημα της διεθνούς δικαιοδοσίας στο πλαίσιο των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων. Ωστόσο, καμία από τις σχετικές αποφάσεις δεν αφορά την ειδική δικαιοδοσία στην περίπτωση συμβάσεως μεταφοράς εμπορευμάτων βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού Βρυξέλλες I, η οποία αποτελεί το ζήτημα που ανακύπτει στην παρούσα προδικαστική παραπομπή.

25. Όσον αφορά τη χερσαία μεταφορά αγαθών, οι εν λόγω αποφάσεις αφορούν κατά κύριο λόγο τη Σύμβαση CMR και το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω Συμβάσεως. Ωστόσο, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι απόκειται στα εθνικά δικαστήρια να διακριβώνουν αν η διαφορά εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως CMR[14], και, στην υπό κρίση υπόθεση, το Vaasan Hovioikeus (εφετείο Vaasa) έχει ήδη αποφανθεί ότι η Σύμβαση CMR δεν τυγχάνει εφαρμογής ratione materiae διότι η επίμαχη υπόθεση αφορά συνδυασμένη μεταφορά.

26. Ως εκ τούτου, το Korkein oikeus (Ανώτατο Δικαστήριο) διατύπωσε το προδικαστικό ερώτημα υπό το πρίσμα της ερμηνείας του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού Βρυξέλλες I, τούτο δε επειδή εν προκειμένω δεν τυγχάνει εφαρμογής η Σύμβαση CMR[15].

14 Απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, σκέψη 36).

15 Βλ. σημεία 13 και 14 των παρουσών προτάσεων.

27. Στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού Βρυξέλλες I προβλέπεται η δυνατότητα επιλογής «ειδικής δικαιοδοσίας» αντί της «γενικής δικαιοδοσίας». Όσον αφορά την εναγομένη της κύριας δίκης, σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού Βρυξέλλες I, σε συνδυασμό με το άρθρο 60, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού, γενική δικαιοδοσία έχουν τα δικαστήρια του Ηνωμένου Βασιλείου, όπου έχει την έδρα της η ALS. Κατά συνέπεια, οι ενάγουσες της κύριας δίκης μπορούν να επιλέξουν να ασκήσουν αγωγή ενώπιον των φινλανδικών δικαστηρίων μόνον εφόσον η Φινλανδία πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού Βρυξέλλες I, ήτοι εφόσον η Φινλανδία ήταν «ο τόπος εκπληρώσεως της παροχής» κατά την έννοια του άρθρου αυτού.

28. Στο πλαίσιο της κύριας δίκης τίθεται ζήτημα διεθνούς δικαιοδοσίας διότι η υπόθεση παρουσιάζει δεσμούς όχι μόνο με τη Φινλανδία, αλλά και με άλλα κράτη: η Φινλανδία είναι το κράτος από το οποίο απεστάλη το εμπόρευμα καθώς και το κράτος της έδρας του αποστολέα, ενώ κράτος προορισμού του μεταφερόμενου εμπορεύματος αλλά και της έδρας του μεταφορέα είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, όπου επιπλέον το εμπόρευμα εν τέλει απωλέσθη. Τέλος, προκειμένου ο θραυστήρας να διαμετακομιστεί από τη Φινλανδία στο Ηνωμένο Βασίλειο, έπρεπε να μεταφερθεί μέσω των υδάτων άλλων κρατών μελών ή υδάτων μη υπαγόμενων στην κυριαρχία κανενός κράτους. Με άλλα λόγια, όλα τα παραπάνω εδάφη και ύδατα αποτελούν τόπους όπου έλαβε χώρα η εκτέλεση της συμβάσεως.

29. Δεδομένου ότι, προκειμένου να καθοριστεί η διεθνής δικαιοδοσία επί συμβάσεως παροχής υπηρεσιών, το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού Βρυξέλλες I προβλέπει ότι ο τόπος εκπληρώσεως της παροχής βάσει της συμβάσεως είναι ο «τόπος [...] όπου, δυνάμει της σύμβασης, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών», προκύπτει το ερώτημα αν έχουν δικαιοδοσία όλα τα κράτη όπου εκπληρώθηκε μέρος της υποχρεώσεως παροχής, ή μόνον κάποιο ή κάποια από αυτά.

30. Σύμφωνα με το γράμμα τους, τα στοιχεία α′ και β′, του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού Βρυξέλλες I αναφέρονται αμφότερα «[*στον τόπο*] εκπλήρωσης» και επιπροσθέτως, στην περίπτωση του στοιχείου β′, «[*στον τόπο*] του κράτους μέλους»[16]. Λαμβανομένου υπόψη του ενικού αριθμού που χρησιμοποιείται στις εν λόγω διατάξεις, θα μπορούσε να συναχθεί ότι ένας και μόνον τόπος δύναται να θεωρηθεί ως ο τόπος της ειδικής δικαιοδοσίας επί διαφορών εκ συμβάσεως. Η ερμηνεία αυτή, ωστόσο, δεν επιρρωννύεται από τη νομολογία.

31. Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, αν δεν είναι δυνατό να προσδιοριστεί ένας και μοναδικός κύριος τόπος εκπληρώσεως, καθένας από τους τόπους εκπληρώσεως παρουσιάζει επαρκή σύνδεσμο εγγύτητας με τα υλικά στοιχεία της διαφοράς και, ως εκ τούτου, σημαντικό δεσμό από απόψεως διεθνούς δικαιοδοσίας. Στο πλαίσιο διαφοράς που αφορούσε πώληση εμπορευμάτων, το Δικαστήριο απεφάνθη ότι ο ενάγων μπορεί να εναγάγει τον εναγόμενο σε έναν εκ των τόπων εκπληρώσεως –κατ' επιλογή του– βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, πρώτη περίπτωση, του κανονισμού Βρυξέλλες I[17].

32. Το ως άνω συμπέρασμα συνάδει με τη νομολογία σχετικά με τη διεθνή δικαιοδοσία επί ενοχών εξ αδικοπραξίας, με την οποία το Δικαστήριο έχει επίσης κρίνει ότι θα πρέπει να θεωρούνται κρίσιμοι πλείονες του ενός τόποι, όταν ο τόπος επελεύσεως τη ζημίας δεν είναι ο ίδιος με τον τόπο όπου συνέβη το ζημιογόνο γεγονός[18].

16 Οι υπογραμμίσεις δικές μου.

17 Απόφαση της 3ης Μαΐου 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, σκέψη 42). Η υπόθεση αφορούσε την εκτέλεση συμβάσεως πωλήσεως εμπορευμάτων, δυνάμει της οποίας η εναγομένη, εταιρία με έδρα τη Γερμανία, ανέλαβε να παραδώσει ορισμένα εμπορεύματα σε διάφορους μεταπωλητές της ενάγουσας στην Αυστρία. Το Δικαστήριο απεφάνθη ότι θα μπορούσαν να υπάρχουν περισσότεροι του ενός τόποι παραδόσεως.

18 Αποφάσεις της 30ής Νοεμβρίου 1976, Bier (21/76, EU:C:1976:166, σκέψεις 24 και 25), και της 27ης Οκτωβρίου 1998, Réunion européenne κ.λπ. (C-51/97, EU:C:1998:509, σκέψη 28).

33. Με την απόφαση Réunion européenne κ.λπ.[19], το Δικαστήριο, επιληφθέν υπόθεσης σχετικής με θαλάσσια και, εν συνεχεία, χερσαία μεταφορά εμπορευμάτων[20], έκρινε ότι το κρίσιμο ζήτημα αφορούσε ενοχή εξ αδικοπραξίας ή οιονεί αδικοπραξίας, οπότε δεν ασχολήθηκε με το ζήτημα της δικαιοδοσίας ως προς διαφορά εκ συμβάσεως.

34. Όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών, το Δικαστήριο έχει εκδώσει δύο αποφάσεις οι οποίες διευκρινίζουν τις προϋποθέσεις για την απονομή δικαιοδοσίας επί διαφορών εκ συμβάσεως βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού Βρυξέλλες Ι, και τις οποίες θα αναλύσω διεξοδικά ευθύς αμέσως.

Β. Η νομολογία σχετικά με την αεροπορική μεταφορά επιβατών

1. Η απόφαση Rehder

35. Στην απόφαση Rehder[21], το Δικαστήριο κλήθηκε να αποφανθεί επί της διεθνούς δικαιοδοσίας στην περίπτωση αξιώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων[22]. Ο ενάγων στην εν λόγω υπόθεση ζήτησε ενώπιον γερμανικού δικαστηρίου να του επιδικασθεί αποζημίωση λόγω ματαιώσεως πτήσεως από το Μόναχο (Γερμανία) προς το Βίλνιους (Λιθουανία), παρά το γεγονός ότι η σχετική αεροπορική εταιρία είχε την έδρα της στη Ρίγα (Λεττονία). Το Δικαστήριο έκρινε ότι διεθνή δικαιοδοσία έχουν τα δικαστήρια των κρατών μελών τόσο του τόπου αναχωρήσεως *όσο και* του τόπου αφίξεως του αεροσκάφους. Η τελική επιλογή μεταξύ των δύο αυτών τόπων απόκειται στον ενάγοντα.

36. Το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, δεδομένης της φύσεως των σχετικών υπηρεσιών που παρέχονται στους επιβάτες κατά τη διαδρομή, αμφότεροι οι τόποι παρουσίαζαν επαρκή σύνδεσμο εγγύτητας με τα υλικά στοιχεία της διαφοράς. Ταυτόχρονα το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι οι τόποι των ενδιάμεσων στάσεων δεν παρουσιάζουν «επαρκή σύνδεσμο με το ουσιώδες μέρος των υπηρεσιών που απορρέουν από την [οικεία] σύμβαση»[23].

37. Στο πλαίσιο της εξετάσεως της κρισιμότητας των τόπων αναχωρήσεως και αφίξεως μιας πτήσεως, το Δικαστήριο διέκρινε την κατάσταση αυτή από εκείνη μιας συμβάσεως πωλήσεως με «παραδόσεις εμπορευμάτων σε διαφορετικούς τόπους, οι οποίες αποτελούν χωριστές και ποσοτικοποιήσιμες πράξεις όσον αφορά τον καθορισμό της κύριας παροχής βάσει οικονομικών κριτηρίων». Το Δικαστήριο επισήμανε ότι «οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν, ως εκ της φύσεώς τους, υπηρεσίες που με αδιαίρετο και ενιαίο τρόπο παρέχονται από τον τόπο αναχωρήσεως στον τόπο αφίξεως του αεροσκάφους, οπότε σε τέτοιες περιπτώσεις δεν μπορεί να διακριθεί, βάσει ενός οικονομικού κριτηρίου, ένα χωριστό μέρος της παροχής το οποίο θα ήταν η κύρια παροχή που παρέχεται σε συγκεκριμένο τόπο»[24].

19 Απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 1998, Réunion européenne κ.λπ. (C-51/97, EU:C:1998:509, σκέψη 26).

20 Το Δικαστήριο αποφάσισε δυνάμει της Συμβάσεως των Βρυξελλών, η οποία αποτελεί το νομοθέτημα που προηγήθηκε του κανονισμού Βρυξέλλες Ι, και σύμφωνα με την οποία πρέπει να ερμηνεύεται ο τελευταίος· βλ. δεύτερη περίοδο της αιτιολογικής σκέψης 19 του κανονισμού Βρυξέλλες Ι, καθώς και απόφαση της 4ης Μαΐου 2010, TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243, σκέψη 36).

21 Απόφαση της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439.

22 Κανονισμός, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

23 Απόφαση της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, σκέψη 40).

24 Απόφαση της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439 σκέψη 42).

38. Επιπλέον, το Δικαστήριο επισήμανε ότι το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε ήταν σύμφωνο με τις απαιτήσεις της εγγύτητας και της προβλεψιμότητας, καθώς και με την ασφάλεια δικαίου. Το Δικαστήριο επισήμανε συναφώς ότι ο περιορισμός της επιλογής σε δύο δικαστήρια παρέσχε σε αμφότερους τους διαδίκους τη δυνατότητα να προσδιορίσουν εύκολα τα δικαστήρια ενώπιον των οποίων θα μπορούσε να ασκηθεί η αγωγή, καθιστώντας ταυτοχρόνως εφικτή την αξιολόγηση του σχετικού κινδύνου.

2. Η απόφαση flightright κ.λπ.

39. Οι προαναφερθείσες αρχές επιβεβαιώθηκαν με την απόφαση flightright κ.λπ.[25], με την οποία το Δικαστήριο κλήθηκε να αποφανθεί επί τριών συνεκδικαζόμενων υποθέσεων που αφορούσαν πτήσεις αποτελούμενες από περισσότερα τμήματα, όπου, επιπλέον, το κάθε τμήμα πραγματοποιήθηκε από διαφορετικό αερομεταφορέα.

40. Στην πρώτη από τις εν λόγω υποθέσεις, η εταιρία flightright GmbH, εκδοχέας των αξιώσεων που προέβαλαν δύο επιβάτες σχετικά με καθυστερημένες πτήσεις, άσκησε αγωγή κατά της Air Nostrum ενώπιον των γερμανικών δικαστηρίων. Οι εκχωρητές πραγματοποίησαν κράτηση στην Air Berlin –με έναν και μοναδικό κωδικό κρατήσεως– για πτήση από την Ίμπιζα (Ισπανία) προς το Ντίσελντορφ (Γερμανία) μέσω Palma de Mallorca (Ισπανία). Η πρώτη πτήση, εξυπηρετούμενη από την Air Nostrum, πραγματοποιήθηκε με καθυστέρηση και, ως εκ τούτου, οι επιβάτες έχασαν τη δεύτερη πτήση τους από την Palma de Mallorca προς Ντύσσελντορφ. Το ζήτημα που ετέθη ήταν αν το επιληφθέν γερμανικό δικαστήριο ενώπιον του οποίου προσέφυγε η flightright GmbH είχε δικαιοδοσία.

41. Το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού Βρυξέλλες I[26] έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση πτήσεως με ανταπόκριση, ο τόπος αφίξεως της δεύτερης πτήσεως, κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων, αποτελεί τον «τόπο εκπλήρωσης της παροχής», δηλαδή της εκτελέσεως της πτήσεως αυτής. Το Δικαστήριο κατέληξε στο εν λόγω συμπέρασμα όσον αφορά περίπτωση στην οποία οι επιβάτες μεταφέρθηκαν μέσω πτήσεως με ανταπόκριση, αμφότερες δε οι πτήσεις πραγματοποιήθηκαν από δύο διαφορετικούς αερομεταφορείς, ενώ η αγωγή αποζημιώσεως λόγω σημαντικής καθυστερήσεως της ανταποκρίσεως δυνάμει του κανονισμού 261/2004 στηρίχθηκε σε συμβάν που επήλθε κατά την πρώτη από τις ως άνω πτήσεις, η οποία πραγματοποιήθηκε από τον αερομεταφορέα που δεν ήταν ο αντισυμβαλλόμενος των ενδιαφερόμενων επιβατών (η Air Nostrum)[27].

42. Το Δικαστήριο υπογράμμισε ότι μολονότι η έννοια του «τόπου εκπληρώσεως» στην απόφαση Rehder αναφέρεται απευθείας σε πτήση πραγματοποιούμενη από τον αντισυμβαλλόμενο του ενδιαφερόμενου επιβάτη, μπορεί να ληφθεί επίσης υπόψη, mutatis mutandis, όσον αφορά περιπτώσεις όπως οι επίμαχες στην απόφαση flightright κ.λπ., οι οποίες, αφενός, αφορούν μόνον τη δεύτερη πτήση (ανταπόκριση) και στις οποίες, αφετέρου, ο πραγματικός αερομεταφορέας στην κρίσιμη πτήση δεν είχε συνάψει απευθείας σύμβαση με τους ενδιαφερόμενους επιβάτες[28].

43. Δεδομένου ότι ο τόπος αφίξεως της δεύτερης πτήσεως παρουσίαζε αρκούντως στενό σύνδεσμο με τα πραγματικά (υλικά) στοιχεία της διαφοράς και, ως εκ τούτου, εξασφάλιζε τη στενή σχέση την οποία απαιτούν οι κανόνες ειδικής δικαιοδοσίας που τίθενται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού Βρυξέλλες I μεταξύ της συμβάσεως αεροπορικής μεταφοράς και του αρμόδιου δικαστηρίου, ο τόπος

25 Απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160).

26 Δεδομένου ότι η απόφαση flightright κ.λπ. αφορούσε τρεις χωριστές ένδικες διαδικασίες οι οποίες κινήθηκαν σε διαφορετικές ημερομηνίες εντός ορισμένου χρονικού διαστήματος, το Δικαστήριο χρειάστηκε να ερμηνεύσει τόσο το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού Βρυξέλλες I όσο και τη διάταξη που το διαδέχθηκε, ήτοι το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β′, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού Βρυξέλλες Ibis, το οποίο έχει πανομοιότυπο γράμμα.

27 Απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 56).

28 Απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 69).

αυτός ικανοποιούσε τον σκοπό της εγγύτητας[29]. Η λύση αυτή ικανοποιούσε επίσης την αρχή της προβλεψιμότητας που επιδιώκεται από τους ίδιους κανόνες, καθόσον παρέσχε τη δυνατότητα τόσο στον ενάγοντα όσο και τον εναγόμενο να προσδιορίσει το δικαστήριο του τόπου αφίξεως της δεύτερης πτήσεως, όπως ο τόπος αυτός αναγραφόταν στην εν λόγω σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, ως το δικαστήριο που θα μπορούσε να επιληφθεί της διαφοράς[30].

3. Σύνοψη

44. Συνοψίζοντας, όσον αφορά τις πτήσεις που πραγματοποιούνται με καθυστέρηση και την καταβαλλόμενη αποζημίωση σε περίπτωση αθετήσεως συμβάσεων μεταφοράς αυτού του είδους, το Δικαστήριο εκτιμά ότι τόσο ο τόπος αναχωρήσεως όσο και ο τόπος του τελικού προορισμού είναι εξίσου κρίσιμοι βάσει της συμβάσεως, με αποτέλεσμα να δημιουργείται επαρκής εδαφικός σύνδεσμος μεταξύ των εν λόγω τόπων και των ένδικων διαδικασιών που ανακύπτουν στο πλαίσιο εκτελέσεως της σχετικής συμβάσεως.

45. Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο χαρακτηρίζει αμφότερους τους προαναφερθέντες τόπους ως «τόπους εκπληρώσεως της παροχής» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού Βρυξέλλες Ι, οι οποίοι παρουσιάζουν αρκούντως στενό σύνδεσμο με τα υλικά στοιχεία διαφοράς σχετικής με συμβατικές υποχρεώσεις όπως είναι η υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως.

46. Το Δικαστήριο αιτιολογεί τον εν λόγω χαρακτηρισμό παραπέμποντας σε άλλες αρχές που κατοχυρώνει η πάγια νομολογία σχετικά με τις ειδικές δικαιοδοσίες, ήτοι τις αρχές της προβλεψιμότητας και της αξιολογήσεως του κινδύνου.

47. Εκτός από τους δύο αυτούς τόπους κύριας εκπληρώσεως της παροχής, το Δικαστήριο έχει προσδιορίσει έναν άλλον τόπο, ο οποίος ενδέχεται να θεωρηθεί επίσης κρίσιμος για την εκτέλεση μιας συμβάσεως μεταφοράς. Πρόκειται για τον τόπο αφίξεως της πρώτης πτήσεως μιας μεταφοράς αποτελούμενης από δύο πτήσεις. Εντούτοις, βάσει των αποφάσεων του Δικαστηρίου Rehder και flightright κ.λπ., ο εν λόγω τόπος δεν ικανοποιεί τον σκοπό της εγγύτητας.

Γ. Δυνατότητα εφαρμογής στις πολυτροπικές μεταφορές εμπορευμάτων

48. Κατά τη γνώμη μου, οι προπαρατεθείσες σκέψεις μπορούν να εφαρμοσθούν και σε περιπτώσεις στο πλαίσιο των οποίων πραγματοποιείται πολυτροπική μεταφορά εμπορευμάτων, όπως συμβαίνει στην υπό κρίση υπόθεση.

49. Η παρούσα περίπτωση διαφέρει από εκείνη των υποθέσεων των αερομεταφορών τόσο ως προς το αντικείμενο όσο και ως προς το μέσο μεταφοράς. Θα εξετάσω τις εν λόγω διαφορές διαδοχικά και θα διευκρινίσω τους λόγους για τους οποίους φρονώ ότι, ανεξαρτήτως των εν λόγω διαφορών, οι αποφάσεις Rehder και flightright κ.λπ. τυγχάνουν εφαρμογής εν προκειμένω.

29 Απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 74). Βλ. επίσης, συναφώς, απόφαση της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, σκέψη 44).

30 Απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 75). Βλ. επίσης, συναφώς, αποφάσεις της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, σκέψη 45), και της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, σκέψη 41).

1. Εμπορεύματα έναντι επιβατών

50. Το γεγονός ότι στην υπό κρίση υπόθεση η μεταφορά αφορούσε εμπορεύματα δεν μεταβάλλει σημαντικά την κατάσταση όσον αφορά τον τόπο αναχωρήσεως. Ο τόπος αυτός εξακολουθεί να είναι κρίσιμος για την εκτέλεση της συμβάσεως και παρουσιάζει επαρκώς στενό σύνδεσμο εγγύτητας, συγκρινόμενος και με τους διάφορους τόπους διελεύσεως των εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά τους από την Φινλανδία προς το Ηνωμένο Βασίλειο με φορτηγό και πλοίο.

51. Όπως επισήμανε το Δικαστήριο στην απόφαση Rehder, όταν ο επιβάτης επιβιβάζεται σε αεροσκάφος, οι υπηρεσίες σχετικά με την αεροπορική μεταφορά επιβατών είναι «η χορήγηση κάρτας επιβιβάσεως, καθώς και η επιβίβαση των επιβατών και η υποδοχή τους εντός του αεροσκάφους στον συμπεφωνημένο τόπο απογειώσεως, η αναχώρηση του αεροσκάφους στην προβλεπόμενη ώρα, η μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους από τον τόπο αναχωρήσεως στον τόπο αφίξεως [και] η φροντίδα των επιβατών κατά τη διάρκεια της πτήσεως […]». Για τους παραπάνω λόγους, αποκλείεται να θεωρηθούν οι τόποι των ενδεχόμενων στάσεων του αεροσκάφους ως τόποι των οποίων τα δικαστήρια θα μπορούσαν να έχουν δικαιοδοσία, τούτο δε λόγω ελλείψεως «[επαρκούς συνδέσμου] με το ουσιώδες μέρος των υπηρεσιών που απορρέουν από την εν λόγω σύμβαση» [31].

52. Δεδομένου ότι τα εμπορεύματα αποστέλλονται κατ' ανάγκη από ένα πρόσωπο, είτε πρόκειται για τον αποστολέα είτε για κάποιον εκ των εκπροσώπων του, η κατάσταση στον τόπο αναχωρήσεως είναι ομοίως καθοριστική για την επιτυχή μεταφορά τους.

53. Για τον λόγο αυτό τα συμπεράσματα των αποφάσεων σχετικά με την αεροπορική μεταφορά προσώπων μπορούν να τύχουν εφαρμογής και στην υπό κρίση υπόθεση. Στην περίπτωση της μεταφοράς εμπορευμάτων, τον αποστολέα ενδιαφέρει να φθάσουν εγκαίρως τα εμπορεύματα στον τόπο προορισμού χωρίς να απολεσθούν ή να υποστούν ζημίες. Για τον λόγο αυτό ο αποστολέας πρέπει να λάβει μέτρα στον τόπο αναχωρήσεως, δηλαδή να παραδώσει τα εμπορεύματα στον σωστό χρόνο και τόπο, καθώς και να τα συσκευάσει, να τα περιτυλίξει και να τα ασφαλίσει κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο, ώστε να μην υποστούν ζημία κατά τη μεταφορά. Επιπλέον, ο αντισυμβαλλόμενος, δηλαδή ο μεταφορέας, οφείλει να εκπληρώσει σημαντικό μέρος της συμφωνηθείσας υπηρεσίας στον τόπο αποστολής, ήτοι να παραλάβει τα εμπορεύματα και να τα αποθηκεύσει κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο καθώς και να τα προστατεύσει από ζημίες.

54. Εξάλλου, μολονότι η Σύμβαση CMR δεν ασκεί επιρροή στην υπόθεση της κύριας δίκης, αξίζει εντούτοις να επισημανθεί ότι, όπως προέβαλαν η Ελβετική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, η σύμβαση αυτή επίσης στηρίζεται στην ύπαρξη επαρκώς στενού συνδέσμου μεταξύ της μεταφοράς των εμπορευμάτων και ενός κράτους τα δικαστήρια του οποίου ενδέχεται να έχουν δικαιοδοσία. Σύμφωνα με το άρθρο 31, παράγραφος 1, στοιχείο β', της Συμβάσεως CMR, τόσο ο τόπος αναχωρήσεως όσο και ο τόπος αφίξεως αποτελούν ανεξάρτητα συνδετικά στοιχεία [32] στα οποία μπορεί να θεμελιωθεί η διεθνής δικαιοδοσία. Παρόμοιος κανόνας δικαιοδοσίας περιέχεται στο άρθρο 21, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης [33].

31 Απόφαση της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, σκέψη 40).

32 Το άρθρο 31, παράγραφος 1, της Συμβάσεως CMR ορίζει: «Επί δικαστικών ενεργειών επί μεταφοράς δυνάμει της παρούσης συμβάσεως ο ενάγων δύναται να εγείρη αγωγήν […] ενώπιον των δικαστηρίων συμβαλλομένης χώρας […] εις την επικράτειαν της οποίας […] β) ευρίσκεται ο τόπος εις τον οποίον παρελήφθησαν τα εμπορεύματα υπό του μεταφορέως ή ο ορισθείς τόπος διά την παράδοσιν, […]».

33 Η οποία υπεγράφη στο Αμβούργο στις 31 Μαρτίου 1978, *Recueil des traités des Nations unies 1992*, αριθ. 29215, σ. 3. Η Συνθήκη αυτή είναι ευρύτερα γνωστή υπό την ονομασία «οι Κανόνες του Αμβούργου». Το άρθρο 21, παράγραφος 1, της εν λόγω συμβάσεως έχει ως εξής: «Σε ένδικες διαδικασίες σχετικές με τη μεταφορά εμπορευμάτων δυνάμει της παρούσας Συμβάσεως, ο ενάγων δύναται, κατ' επιλογή του, να ασκήσει αγωγή ενώπιον δικαστηρίου το οποίο έχει δικαιοδοσία σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους στο έδαφος του οποίου έχει την έδρα του, και στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ένας από τους ακόλουθους τόπους: […] (γ) ο λιμένας φορτώσεως ή εκφορτώσεως·[…]».

55. Ο κανονισμός Ρώμη Ι τον οποίο επικαλείται η ALS δεν σχετίζεται άμεσα με το προδικαστικό ερώτημα διότι αφορά επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου. Ωστόσο, και οι κανόνες του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου στηρίζονται στην ύπαρξη στενού συνδέσμου. Για τον καθορισμό του εφαρμοστέου δικαίου επί των συμβάσεων μεταφοράς εμπορευμάτων, το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού Ρώμη Ι χρησιμοποιεί έναν συνδυασμό της συνήθους διαμονής του μεταφορέα, του «τόπου παραλαβής» του «τόπου παραδόσεως» και της συνήθους διαμονής του αποστολέα. Το γεγονός αυτό στηρίζει τη θέση ότι όλοι οι προαναφερθέντες τόποι ασκούν επιρροή για τον καθορισμό του ζητήματος αν υπάρχει στενός σύνδεσμος σε περιπτώσεις μεταφοράς εμπορευμάτων, ένας δε από τους τόπους αυτούς είναι και ο τόπος αποστολής (ο «τόπος παραλαβής»).

2. Πολυτροπική οδική/θαλάσσια μεταφορά έναντι αεροπορικής μεταφοράς

56. Η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση flightright κ.λπ. έθιξε ένα χαρακτηριστικό στοιχείο της πολυτροπικής μεταφοράς, ήτοι το γεγονός ότι τα εμπορεύματα μεταφέρονται σε πολλαπλά, χωριστά μεταξύ τους στάδια.

57. Τέτοια χωριστά στάδια υπήρχαν στην υπόθεση flightright, στην οποία το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι ο χαρακτήρας ενός τέτοιου δρομολογίου δεν αλλοιώνει τη ζωτική σημασία των τόπων αναχωρήσεως και προορισμού, έστω και αν στην απόφαση flightright κ.λπ., όπως ακριβώς και στην υπό κρίση υπόθεση, ο αερομεταφορέας και ο μεταφορέας χρησιμοποίησαν υπεργολάβους.

58. Τόσο στις πολυτροπικές μεταφορές εμπορευμάτων όσο και στις αποτελούμενες από περισσότερα τμήματα πτήσεις, οι δύο κύριοι τόποι στους οποίους παρέχονται υπηρεσίες συνδέονται μεταξύ τους με την κάρτα επιβιβάσεως, στην περίπτωση των αεροπορικών μεταφορών, και με τη σύμβαση μεταξύ αποστολέα και μεταφορέα, στην περίπτωση των πολυτροπικών μεταφορών. Ο βασικός σκοπός της συμβάσεως αυτής, δηλαδή η μετακίνηση ενός αντικειμένου από ορισμένο τόπο σε άλλον, ήτοι η μεταφορά του από τον τόπο Α στον τόπο Β, καθιστά τους δύο αυτούς τόπους δύο πόλους ενός φάσματος, έστω και αν υπάρχει μεταξύ τους εδαφική και χρονική απόσταση. Σκοπός της συμβάσεως είναι απλώς η κάλυψη της αποστάσεως αυτής. Αμφότεροι οι εν λόγω τόποι –αναχωρήσεως και προορισμού– είναι θεμελιώδεις για τη σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων και συναποτελούν, από κοινού και μόνον, τα ουσιώδη και χαρακτηριστικά στοιχεία της.

59. Στην υπό κρίση περίπτωση, όπου τα χρησιμοποιούμενα μέσα μεταφοράς αλλάζουν κατά τη διεξαγωγή του δρομολογίου, ιδίως δε στους λιμένες, το γεγονός ότι τα εμπορεύματα μεταφέρονται σε πολλά διαφορετικά στάδια αποτελεί επίσης αναπόφευκτο στοιχείο της μεταφοράς αυτής. Ωστόσο, φρονώ ότι, ακόμη και το γεγονός ότι κατέστη αναγκαία η εκφόρτωση βαρέων και ογκωδών εμπορευμάτων όπως ο επίμαχος θραυστήρας καθώς και η χερσαία μεταφορά του αυτοκινούμενου, με τους κινδύνους απώλειας ή ζημίας που είναι εγγενείς σε διαδικασία τέτοιου είδους (συμπεριλαμβανομένου του ενδεχομένου κλοπής), δεν μεταβάλλουν την κατάσταση κατά τέτοιο τρόπο ώστε να προσδίδεται στους τόπους επαναφορτώσεως ή μεταφορτώσεως σημασία αντίστοιχη εκείνης του τόπου αποστολής. Ως εκ τούτου, η αναγνώριση του τελευταίου αυτού τόπου, πλην του τόπου προορισμού, ως ενός εκ των δύο «τόπων εκπληρώσεως της παροχής» δεν αυξάνει τον αριθμό των διαθέσιμων δικαιοδοσιών κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εγείρονται προβληματισμοί για forum shopping.

60. Επιπλέον, αποτελεί συνήθη πρακτική να μην αναφέρονται οι τόποι επαναφορτώσεως ή επαναποστολής σε συμβάσεις του επίμαχου εν προκειμένω είδους [34]. Το στοιχείο της προβλεψιμότητας το οποίο υπογράμμισε το Δικαστήριο με τις αποφάσεις Rehder και flightright κ.λπ. καθώς και η απαίτηση περιορισμού της πρακτικής του forum shopping συνεπάγονται τον αποκλεισμό των τόπων επαναφορτώσεως από το πεδίο εφαρμογής της έννοιας του «τόπου εκπληρώσεως της παροχής» κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού Βρυξέλλες Ι. Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, ο τόπος εκπληρώσεως της παροχής πρέπει να προκύπτει, στο μέτρο του δυνατού, από τις διατάξεις της ίδιας της συμβάσεως [35].

61. Ο προεξάρχων ρόλος που διαδραματίζει η σύμβαση στον καθορισμό της δικαιοδοσίας συνεπάγεται ότι το γεγονός ότι ο θραυστήρας απωλέσθη στο Ηνωμένο Βασίλειο και όχι στη Φινλανδία αποτελεί ζήτημα δευτερεύουσας σημασίας. Κατά τον χρόνο συνάψεως της συμβάσεως από τους αντισυμβαλλομένους, δεν ήταν δυνατό να προβλεφθεί ο τόπος στον οποίο θα μπορούσε να ανακύψει πρόβλημα κατά την εκτέλεση της εν λόγω συμβάσεως. Ως εκ τούτου, μολονότι η διευκόλυνση της συλλογής αποδεικτικών στοιχείων συγκαταλέγεται στους σκοπούς του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού Βρυξέλλες Ι, ο σκοπός αυτός υποχωρεί έναντι της προβλεψιμότητας, η οποία αποτελεί έναν βασικό σκοπό [36] των κοινών κανόνων διεθνούς δικαιοδοσίας του εν λόγω κανονισμού.

3. Ενδιάμεσο συμπέρασμα

62. Κατά συνέπεια, φρονώ ότι οι διαφορές μεταξύ των συγκρινόμενων εν προκειμένω καταστάσεων –αεροπορικής μεταφοράς προσώπων, αφενός, και πολυτροπικής μεταφοράς εμπορευμάτων, αφετέρου– δεν είναι τόσο σημαντικές ώστε να δικαιολογούν την εφαρμογή στην υπόθεση της κύριας δίκης προσεγγίσεως διαφορετικής από την εφαρμοσθείσα με τις αποφάσεις Rehder και flightright κ.λπ. Με τις αποφάσεις αυτές, το Δικαστήριο έκρινε ότι έχουν δικαιοδοσία οι «τόποι της *κύριας* παροχής των υπηρεσιών» [37] διότι παρουσιάζουν αρκούντως στενό σύνδεσμο με τα πραγματικά στοιχεία της οικείας διαφοράς [38]. Όσον αφορά τις περιπτώσεις της χερσαίας και θαλάσσιας μεταφοράς, ο στενός αυτός σύνδεσμος επιβεβαιώνεται από άλλα νομοθετικά κείμενα όπως είναι η Σύμβαση CMR και οι Κανόνες του Αμβούργου.

63. Επομένως, ο τόπος αποστολής και ο τόπος προορισμού συνιστούν αμφότεροι «τόπους κύριας εκπληρώσεως της παροχής» σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού Βρυξέλλες Ι, ενώ οι τόποι φορτώσεως δεν συνιστούν εν γένει τέτοιους τόπους.

V. Πρόταση

64. Κατόπιν των προεκτεθέντων, προτείνω να δοθεί η εξής απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το Korkein oikeus (Ανώτατο Δικαστήριο, Φινλανδία):

Ο τόπος ή οι τόποι παροχής μιας υπηρεσίας για τον σκοπό του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις,

34 Η Ελβετική Κυβέρνηση επισήμανε με τις παρατηρήσεις της ότι τούτο αποτελεί συνήθη πρακτική. Το αιτούν δικαστήριο δεν παρέθεσε λεπτομερή στοιχεία όσον αφορά το περιεχόμενο της συμβάσεως μεταφοράς εμπορευμάτων και δεν προσκόμισε τη σύμβαση ενώπιον του Δικαστηρίου. Η ALS διευκρίνισε ότι κύρια υποχρέωσή της ήταν να λάβει τα αναγκαία οργανωτικά μέτρα για τη μεταφορά του θραυστήρα από το Pori στο Sheffield. Η ALS επισήμανε ακόμη με τις παρατηρήσεις της ότι, από το 2004 έως το 2011, η Metso και η ALS συνήψαν 418 συμβάσεις μεταφοράς μηχανημάτων της Metso.

35 Βλ. απόφαση της 11ης Μαρτίου 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:C:2010:137, σκέψη 38).

36 Βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα M. Bobek στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2017:787, σημείο 81).

37 Η υπογράμμιση δική μου.

38 Βλ. απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 73).

στην περίπτωση συμβάσεως μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών, όταν η μεταφορά πραγματοποιείται σε περισσότερα στάδια και με διαφορετικά μέσα, περιλαμβάνουν τον τόπο αποστολής.