



Datum van  
inontvangstneming

:

27/03/2017

**Zaak C-88/17**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

17 februari 2017

**Verwijzende rechter:**

Korkein oikeus (Finland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

15 februari 2017

**Verzoekende partijen:**

Zurich Insurance Plc

Metso Minerals Oy

**Verwerende partij:**

Abnormal Load Services (International) Limited

---

BESLISSING VAN DE KORKEIN OIKEUS

[OMISSIS]

**Datum van de beslissing**

15 februari 2017

[OMISSIS]

VERZOEKENDE PARTIJEN

Zurich Insurance Plc

Metso Minerals Oy

VERWERENDE PARTIJ

Abnormal Load Services (International) Limited

## VOORWERP

Schadevergoeding

## BESTREDEN BESLISSING

Vaasan hovioikeus, 30 maart 2015, nr. 149

BESLISSING VAN DE KORKEIN OIKEUS (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Finland)

### Voorwerp van het geding

- 1 Dit geding betreft een schadevergoeding in de context van een internationaal vervoer, waarbij een Finse onderneming met een Engelse vrachtovervoerder een overeenkomst had gesloten voor een goederenvervoer van Finland naar Engeland, tijdens welk vervoer het goed in Engeland verloren ging. De vordering tot schadevergoeding werd bij een Finse rechter ingesteld. **[Or. 2]**
- 2 De bevoegdheid in casu van de Finse rechter kan worden bepaald aan de hand van het door partijen overeengekomen forumkeuzebeding, dan wel worden gebaseerd op de Finse wet inzake overeenkomsten voor vervoer over de weg (hierna: „wegvervoersovereenkomstenwet”), waarbij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (hierna: „CMR-verdrag”) en verordening (EG) nr. 44/2001 (hierna: „Brussel I-verordening”) in nationaal recht zijn omgezet.
- 3 De Finse rechter moet oordelen of het in het geding vaststaat dat de forumkeuze tussen partijen bindend is vastgesteld, en indien dat niet het geval is of de Finse rechter op grond van de wegvervoersovereenkomstenwet bevoegd is. Wanneer de bevoegdheid van de Finse rechter niet kan worden gebaseerd op het forumkeuzebeding, en evenmin op de wegvervoersovereenkomstenwet, moet de korkein oikeus oordelen of de Finse rechter bevoegd is op grond van artikel 5, nr. 1, onder b), van de Brussel I-verordening.

### Voorgeschiedenis van het geding

Aanhangig geding

- 4 Metso Minerals Oy (hierna: „Metso”), afzender, en Abnormal Load Services (International) Limited (hierna: „ALS”), vrachtovervoerder, sloten een overeenkomst voor het vervoer van een rupsmobiele kegelbreker, vanuit Pori (Finland) naar Sheffield (Engeland). De breker werd eerst op een oplegger van Pori naar Rauma vervoerd, waar hij van de oplegger werd afgeladen en vervolgens zelf **[Or. 3]** op een schip is gereden. Na het zeevervoer reed de breker in Hull opnieuw zelf van het schip af, en werd hij op een andere vrachtwagen

geladen. De breker werd vanuit Hull over land verder vervoerd en ging verloren alvorens hij kon worden overhandigd aan de ontvanger in Sheffield.

- 5 Zurich Insurance Plc (hierna: „Zurich”) betaalde Metso de waarde van de breker, verminderd met de franchise.
- 6 Zurich en Metso daagden ALS in Finland voor de Satakunnan kärjaoikeus (rechter in eerste aanleg Satakunta) tot betaling van schadevergoeding ter waarde van de breker. ALS vordert primair de vordering niet-ontvankelijk te verklaren omdat de rechter onbevoegd is.

#### Beslissingen van de Satakunnan kärjaoikeus

- 7 De kärjaoikeus stelde in zijn tussenvonnis van 5 april 2012 vast dat ALS niet had aangetoond dat partijen een forumkeuzebeding hadden gesloten. Op het vervoer dient § 42 van de wegvervoersovereenkomstenwet, die overeenstemt met artikel 31 van het CMR-verdrag, te worden toegepast, op grond waarvan de Satakunnan kärjaoikeus in deze zaak bevoegd is. De kärjaoikeus heeft het hoofdgeding onderzocht en veroordeelde ALS op 22 maart 2013 tot betaling van het gevorderde bedrag. **[Or. 4]**

#### Beslissing van de hovioikeus (rechter in tweede aanleg) van 30 maart 2015

- 8 Wat het hoger beroep van ALS betreft, oordeelde de hovioikeus dat er niet van kon worden uitgegaan dat partijen een overeenkomst hadden gesloten over de bevoegde rechter. De hovioikeus oordeelde dat er sprake was van een gecombineerd vervoer, dat geen internationaal vervoer in de zin van de wegvervoersovereenkomstenwet vormde, aangezien de breker voor het vervoer over zee van het motorrijtuig werd afgeladen, en na het vervoer over zee op een ander motorrijtuig werd geladen. Om die reden kan de kärjaoikeus zich niet bevoegd verklaren op grond van § 42 van de wegvervoersovereenkomstenwet.
- 9 De hovioikeus oordeelde eveneens dat de Satakunnan kärjaoikeus evenmin op grond van artikel 5 van de Brussel I-verordening bevoegd was. De vordering werd door de hovioikeus niet-ontvankelijk verklaard.

#### Hogere voorziening bij de korkein oikeus

- 10 Zurich en Metso vorderden de beslissing van de hovioikeus te vernietigen, en ALS te veroordelen tot de betaling van schadevergoeding, of de zaak voor afdoening van het hoofdgeding terug te verwijzen naar de hovioikeus.

## Bepalingen

### Unierecht

- 11 De rechterlijke bevoegdheid wordt geregeld door verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke **[Or. 5]** bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken. Volgens artikel 66 van die verordening is deze slechts van toepassing op rechtsvorderingen die zijn ingesteld op of na 10 januari 2015. Het onderhavige geding werd op 30 september 2009 bij de Satakunnan käräjäoikeus aanhangig gemaakt, zodat niet de genoemde verordening op het geschil van toepassing is, maar wel 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 (Brussel I). Artikel 5 van de verordening bepaalt onder meer:

„Een persoon die woonplaats heeft op het grondgebied van een lidstaat, kan in een andere lidstaat voor de volgende rechten 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 koop en verkoop van roerende lichamelijke zaken, de plaats in een lidstaat waar de zaken volgens de overeenkomst geleverd werden of geleverd hadden moeten worden,
- voor de verstrekking van diensten, de plaats in een lidstaat waar de diensten volgens de overeenkomst verstrekt werden of verstrekt hadden moeten worden, **[Or. 6]**

c) punt a) is van toepassing indien punt b) niet van toepassing is.”

### CMR-Verdrag

- 12 Artikel 1, lid 1, van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer over de weg (CMR-Verdrag), luidt als volgt:

„Dit verdrag is van toepassing op iedere overeenkomst onder bezwarende titel voor het vervoer van goederen over de weg door middel van voertuigen, wanneer de plaats van inontvangstneming der goederen en de plaats bestemd voor de aflevering, zoals deze zijn aangegeven in de overeenkomst, gelegen

zijn in twee verschillende landen, waarvan tenminste één een bij het Verdrag partij zijnd land is, ongeacht de woonplaats en de nationaliteit van partijen.”

13 Artikel 2, lid 1, van het verdrag bepaalt het volgende:

„Wanneer het voertuig, waarin de goederen zich bevinden, over een gedeelte van het traject wordt vervoerd over zee, per spoor, over de binnenwateren of door de lucht, zonder dat de goederen – behoudens ter toepassing van de bepalingen van artikel 14 – uit dat voertuig worden uitgeladen, blijft dit verdrag niettemin van toepassing op het gehele vervoer. Voor zover evenwel wordt bewezen dat verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering van de goederen, ontstaan tijdens het vervoer op andere wijze dan over de weg, **[Or. 7]** niet is veroorzaakt door een daad of nalatigheid van de wegvervoerder en voortspuit uit een feit, dat zich alleen heeft kunnen voordoen tijdens en tengevolge van het vervoer anders dan over de weg, wordt de aansprakelijkheid van de wegvervoerder niet bepaald door dit verdrag, maar op de wijze waarop de aansprakelijkheid van de niet-wegvervoerder zou zijn bepaald, zo een vervoerovereenkomst tussen de afzender en de niet-wegvervoerder tot vervoer van de goederen alleen zou zijn afgesloten overeenkomstig de wettelijke bepalingen van dwingend recht betreffende het vervoer van goederen op die andere wijze. Bij gebreke van dergelijke bepalingen wordt de aansprakelijkheid van de wegvervoerder echter bepaald door dit verdrag.”

14 Artikel 31, lid 1, van het verdrag, dat de rechterlijke bevoegdheid regelt, luidt:

„Alle rechtsgedingen, waartoe het aan dit verdrag onderworpen vervoer aanleiding geeft, kunnen door de eiser behalve voor de gerechten van de bij dit verdrag partij zijnde landen, bij beding tussen partijen aangewezen, worden gebracht voor de gerechten van het land op het grondgebied waarvan:

- a. de gedaagde zijn gewone verblijfplaats, zijn hoofdzetel of het filiaal of agentschap heeft, door bemiddeling waarvan de vervoerovereenkomst is gesloten, of **[Or. 8]**
- b. de plaats van inontvangstneming der goederen of de plaats bestemd voor de aflevering der goederen, is gelegen. Zij kunnen voor geen andere gerechten worden gebracht.”

Wegvervoersovereenkomstenwet

15 De bepalingen van het CMR-verdrag zijn door de wegvervoersovereenkomstenwet in Fins recht omgezet. § 1, lid 1, van die wet luidt als volgt:

„Deze wet is van toepassing op overeenkomsten onder bezwarende titel voor het vervoer van goederen door middel van een motorvoertuig in Finland (nationaal vervoer) of tussen Finland en een derde land of tussen dergelijke landen wanneer ten minste één van hen partij bij het verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR-verdrag) is (internationaal vervoer). Deze wet geldt echter niet voor internationaal vervoer waarop volgens de algemene beginselen van het internationale privaatrecht het recht van een ander land, dat partij bij het genoemde verdrag is, van toepassing is.”

16 § 4, lid 1, van deze wet regelt het gecombineerd vervoer als volgt:

„Wanneer het motorvoertuig, zonder dat het goed dat het voorwerp van de vervoerovereenkomst uitmaakt wordt verladen, over een gedeelte van het traject wordt vervoerd per boot, per spoor of door de lucht, is deze wet ook op [Or. 9] dat deel van het vervoer van toepassing. Wanneer het goed tijdens een dergelijk vervoer wordt afgeladen van een motorvoertuig omdat de afgesproken uitvoering van de overeenkomst middels een motorvoertuig onmogelijk blijkt te zijn, dan is deze wet eveneens van toepassing.”

17 § 42, lid 1, van deze wet, waarin de rechterlijke bevoegdheid wordt geregeld, bepaalt:

„Vorderingen betreffende internationaal vervoer kunnen slechts worden ingesteld hetzij in een land waar het in § 1, lid 1, genoemde verdrag geldt op grond van een overeenkomst tussen partijen, hetzij in een land waar

- 1) de gedaagde zijn gewone verblijfplaats of zijn hoofdzetel heeft;
- 2) de gedaagde een filiaal of agentschap heeft, door bemiddeling waarvan de vervoerovereenkomst is gesloten,
- 3) de plaats van inontvangstneming der goederen, of
- 4) de plaats bestemd voor de aflevering der goederen is gelegen.”

### **Noodzaak van een prejudiciële beslissing**

18 Wanneer de korkein oikeus van oordeel is dat de partijen geen forumkeuzegeding hebben afgesloten, en de rechtelijke bevoegdheid ook niet gebaseerd kan worden op de wegvervoersovereenkomstenwet, moet hij [Or. 10] oordelen over de vraag of de bevoegdheid op artikel 5 van de Brussel I-verordening kan worden gegrond. Voor het antwoord op deze vraag dient de regeling van artikel 5 inzake de plaats van uitvoering van de verbintenis, in het bijzonder de plaats van de dienstenverstrekking, te worden uitgelegd.

19 Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft in de arresten C-204/08 (█  
█ EU:C:2009:439) en C-157/13 (█ █ █ Spedition,  
EU:C:2014:2145) reeds geoordeeld over vervoerovereenkomsten. In het arrest  
█ dat betrekking heeft op luchtvervoer van personen tussen twee lidstaten  
en waarin het gaat om de compensatie wegens annulering van een vlucht, heeft het  
Hof onder meer het volgende geoordeeld:

„38 Bijgevolg moet ook in het geval dat diensten op meerdere plaatsen in  
verschillende lidstaten moeten worden verstrekt, worden nagegaan welke  
plaats de nauwste band verzekert tussen de betrokken overeenkomst en het  
bevoegde gerecht, met name op welke plaats volgens die overeenkomst de  
hoofddienst moet worden verstrekt.

40 De diensten die ter uitvoering van de verbintenissen uit een  
overeenkomst voor het vervoer van personen door de lucht worden verstrekt,  
betreffen namelijk 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, de zorg voor  
de passagiers tijdens de vlucht, en, ten slotte, [Or. 11] het uitstappen van de  
passagiers in veilige omstandigheden op de plaats en het tijdstip van landing  
die in die overeenkomst zijn overeengekomen. In dit opzicht hebben ook de  
plaatsen waar het toestel eventueel een tussenlanding maakt geen  
toereikende band met de voornaamste uit deze overeenkomst voortvloeiende  
diensten.

41 De enige plaatsen die een rechtstreekse band hebben met de genoemde  
diensten, die worden verstrekt ter uitvoering van de met het voorwerp van de  
overeenkomst verband houdende verbintenissen, zijn de plaats van vertrek  
en die van aankomst van het vliegtuig, met dien verstande dat onder ‚plaats  
van vertrek en plaats van aankomst’ de plaatsen moeten worden verstaan die  
zijn overeengekomen in de betrokken vervoerovereenkomst welke is  
gesloten met één enkele luchtvaartmaatschappij, die de vlucht uitvoert.

42 In dit verband zij evenwel erop gewezen dat het bij luchtvervoer –  
anders dan bij 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 – 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 [Or. 12] de op een  
welbepaalde plaats verstrekte hoofddienst zou vormen.



43 In die omstandigheden moeten zowel de plaats van vertrek als de plaats van aankomst van het vliegtuig gelijkelijk worden beschouwd als de plaatsen waar de diensten die het voorwerp van een luchtvervoerovereenkomst uitmaken, hoofdzakelijk worden verstrekt.”

Bovendien heeft het Hof (in de punten 44 en 45) geoordeeld dat met een dergelijke keuzemogelijkheid niet alleen het criterium van nabijheid in acht wordt genomen, maar ook aan de vereisten van voorspelbaarheid en rechtszekerheid wordt voldaan.

- 20 In het eerder genoemde arrest C-157/13 (■■■■■ punt 41), heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie voorts het volgende geoordeeld:

„41 Op grond van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van verordening nr. 44/2001, dat slechts in één plaats van uitvoering voorziet, heeft de verzoeker weliswaar een beperktere keuze dan op grond van artikel 31, lid 1, CMR, volgens hetwelk hij kan kiezen tussen de plaats van inontvangstneming en de plaats van aflevering der goederen. Die omstandigheid kan echter niet afdoen aan de verenigbaarheid van artikel 31, lid 1, CMR met de beginselen die aan de justitiële samenwerking in burgerlijke en handelszaken binnen de Unie ten grondslag liggen. Het Hof heeft inzake vervoersovereenkomsten immers erkend dat de verzoeker in bepaalde [**Or. 13**] situaties kan kiezen tussen de gerechten van de plaats van vertrek en die van de plaats van aankomst. Dienaangaande heeft het benadrukt dat met een dergelijke keuzemogelijkheid voor de eiser niet alleen het criterium van nabijheid in acht wordt genomen, maar ook wordt voldaan aan het vereiste van voorspelbaarheid, aangezien daardoor zowel de eiser als de verweerder gemakkelijk kan uitmaken voor welke gerechten het geding aanhangig kan worden gemaakt. Voorts is deze keuzemogelijkheid in overeenstemming met het doel van rechtszekerheid, omdat de keuze van de eiser in het kader van artikel 5, punt 1, onder b), tweede streepje, van verordening nr. 44/2001 beperkt is tot twee gerechten (arrest ■■■■■ EU:C:2009:439, punt 45).”

- 21 In het voorliggende geval, waarin volgens de goederenvervoerovereenkomst vertrekpunt en eindbestemming in verschillende lidstaten liggen, rijst de vraag of artikel 5, lid 1, onder b), tweede streepje, van de Brussel I-verordening aldus dient te worden uitgelegd dat er slecht één plaats van verstrekking van de diensten is, en dat dan de meest aannemelijke keuze de plaats is waar het vervoer eindigt en het goed aan de ontvanger wordt overhandigd, dan wel of de vervoerovereenkomst dezelfde bijzondere kenmerken heeft als in het arrest ■■■■■ waar verzoeker de mogelijkheid had tussen minstens twee verschillende rechters te kunnen kiezen.
- 22 Nagegaan dient ook te worden of het voor de uitlegging van de genoemde verordening van belang is dat, wanneer op de wegvervoerovereenkomst zowel het CMR-verdrag als de daarop voortbouwende nationale [**Or. 14**] bepalingen kunnen

worden toegepast, verzoeker de keuzemogelijkheid heeft tussen de plaats waar verweerder gewoonlijk verblijft, de zetel van het filiaal door bemiddeling waarvan de vervoerovereenkomst is gesloten, het vertrekpunt van het vervoer, en de plaats van bestemming.

- 23 Voorts moet worden beoordeeld of het voor de beslechting van het geding relevant is dat het hier niet om een vervoer over de weg met hetzelfde vervoermiddel gaat, maar dat het goed eerst over land in Finland werd vervoerd, daarna voor het zeevervoer van de vrachtwagen werd afgeladen, en tot slot na dat deeltraject over zee, van het schip werd gelost en opnieuw op een vrachtwagen werd geladen en over land in Engeland werd vervoerd.

### **Prejudiciële vraag**

Na partijen in de gelegenheid te hebben gesteld hun standpunt met betrekking tot de inhoud van het prejudiciële verzoek kenbaar te maken, schorst de korkein oikeus de behandeling van de zaak en verzoekt hij het Hof om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

Hoe worden de plaats dan wel de plaatsen van de verstrekking van diensten in de zin van artikel 5, lid 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 gebruik wordt gemaakt? **[Or. 15]**

[OMISSIS]