Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
EVGENI TANCHEV
esitatud 10. aprillil 2018[1]

Kohtuasi C-88/17

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

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Korkein oikeus (Soome kõrgeim kohus))

Eelotsus – Koostöö tsiviil- ja kaubandusasjades – „Brüsseli I määrus“ – Määrus (EÜ) nr 44/2001 – Kohtualluvus lepingutega seotud asjades – Kahju – Kohustuse täitmise koha kindlaksmääramine – Koht, kus teenused osutati või kus neid oleks tulnud osutada – Leping kauba vedamiseks ühest liikmesriigist teise mitmes etapis, milleks on vaja rohkem kui üht transpordiliiki (multimodaalne vedu)

1. Käesolev kohtuasi puudutab rahvusvahelist kohtualluvust lepingulise kahju nõude puhul nõukogu määruse (EÜ) nr 44/2001 („Brüsseli I määrus“) artikli 5 punkti 1 alapunkti b teise taande alusel[2] seoses juhtumiga, milles on tegemist kauba multimodaalse veoga ühest liikmesriigist teise.

2. Vastavalt Soome ettevõtjaga sõlmitud kokkuleppele vedas Suurbritannia vedaja kaupa Soomest Suurbritanniasse. Pärast seda, kui asjaomane kaup läks veo ajal Suurbritannias kaduma, esitasid Soome ettevõtja ja kauba kindlustusandja kahju hüvitamise hagi Soome kohtule.

3. Kohtuvaidlus on jõudnud Korkein oikeusse (Soome kõrgeim kohus) ning see kohus soovib teada, kas Soome kohtutel on Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b alusel rahvusvaheline kohtualluvus.

4. Euroopa Kohus leidis oma otsustes Rehder[3] ja Flightright jt[4] seoses reisijate lennutranspordiga, et lepingulise kahju puhul võib kohtualluvus olla nii pardalemineku kohas kui ka lõppsihtkohas. Kuivõrd puudub täielikult Euroopa Kohtu praktika, mis käsitleks otseselt kohtualluvust liikmesriikide vahelist multimodaalset vedu puudutava lepingu rikkumise korral, peab Euroopa Kohus käesolevas asjas vastama küsimusele, kas reisijate lennutranspordiga seoses välja kujundatud reegel võib kehtida käesoleva olukorra suhtes.

5. Olen jõudnud järeldusele, et põhikohtuasjas käsitletav vaidlus saab kuuluda Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b alusel Soome kohtute alluvusse, sest koht, kust kaup veoteenuste lepingu alusel teele saadetakse, on koht, kus kaubaveolepingu kontekstis teenust osutatakse.

1 Algkeel: inglise.

2 22. detsembri 2000. aasta määrus kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusasjades (EÜT 2001, L 12, lk 1; ELT eriväljaanne 19/04, lk 42). Alates 10. jaanuarist 2015 asendab seda määrust Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2012. aasta määrus (EL) nr 1215/2012 kohtualluvuse ning kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusasjades (ELT 2012, L 351, lk 1) („Brüsseli Ia määrus“).

3 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus Rehder C-204/08, EU:C:2009:439.

4 7. märtsi 2018. aasta kohtuotsus Flightright jt, C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160.

I. Õiguslik raamistik

6. Brüsseli I määruse artikkel 5 on sõnastatud järgmiselt:

„Isiku, kelle alaline elukoht on liikmesriigis, võib teises liikmesriigis kaevata:

1.

(a) lepingutega seotud asjades selle paiga kohtusse, kus tuli täita asjaomane kohustus;

(b) kui ei ole kokku lepitud teisiti, käsitatakse käesoleva sätte kohaldamisel asjaomase kohustuse täitmise kohana:

– […]

– teenuste osutamise puhul kohta liikmesriigis, kus lepingu kohaselt teenuseid osutati või kus neid oleks tulnud osutada;

[…]“.

II. Põhikohtuasja asjaolud ja eelotsuse küsimus

7. Põhikohtuasja vastustaja Abnormal Load Services (International) Ltd (edaspidi „ALS“) on Suurbritannia vedaja, kelle asukoht on Ühendkuningriigis. [5]

8. ALS sõlmis 2008. aasta juulis kaubaveolepingu Soome mäe- ja ehitustööstuse seadmete tootjaga Metso Minerals Oy (edaspidi „Metso“). Selle ese oli silinderpurusti vedamine Porist Soomes Sheffieldi Suurbritannias. Purusti oli kindlustatud Zurich Insurance plc poolt (edaspidi „Zurich“). Nii Metso kui ka Zurich on põhikohtuasjas kaebajad.

9. ALS vedas alltöövõtjate abiga purustit järgmiselt. See veeti kõigepealt veoki madalraamhaagisel Soomes Porist Raumasse. Raumas laaditi see veokilt maha ja lastiti seadme oma veomootorit kasutades laeva. Pärast merevedu Ühendkuningriiki lossiti purusti jällegi seadme oma veomootorit kasutades [6] Hulli sadamas ja laaditi teisele veokile. Kuna Metso vastuvõtjal puudus piisav või sobiv ladustamismaht, palus ta ALSi alltöövõtjal viia purusti viimase enda lattu ja hoida seda ajutiselt mõni päev seal. Kuid purustit hoiti seal pikemat aega [7] ja see läks kaduma enne, kus see jõuti Sheffieldis asuvale vastuvõtjale kätte toimetada.

10. Zurich hüvitas Metsole purusti väärtuse, millest enne arvati maha omavastutusega kaetud summa.

11. Zurich ja Metso esitasid 30. septembril 2009 Satakunnan käräjäoikeusele (Satakunta maakonna esimese astme kohus, Soome) nõude mõista ALS-ilt nende kasuks välja kahjuhüvitusena summa, mis vastab purusti väärtusele.

5 Asukoht on märgitud seisukohtades, mis vastustaja Euroopa Kohtule esitas.

6 Nagu ALS oma seisukohtades täpsustas, kasutati mereveoettevõtte Finnlines laeva „Birka Exporter“.

7 Vastavalt ALSi kirjalikele seisukohtadele.

12. Satakunnan käräjäoikeus (Satakunta maakonna esimese astme kohus) mõistis 22. märtsi 2013. aasta kohtuotsusega ALS-ilt välja hagis nõutud summa, olles esmalt järeldanud, et see kohus oli pädev asja arutama, sest see puudutas maanteevedu ning kohtualluvuse aluseks olid Soome õigusnormid, millega rakendati rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni (edaspidi „CMR“)[8] artiklit 31.

13. ALSi esitatud apellatsioonkaebuse alusel otsustas Vaasan Hovioikeus (Vaasa apellatsioonikohus, Soome), et tegemist oli kombineeritud veoga, pooled ei olnud CMRi alusel sõlminud kokkulepet kohtualluvuse kohta, viimati nimetatud konventsioon ei olnud kohaldatav ning asi ei kuulunud Vaasan Hovioikeuse (Vaasa apellatsioonikohus) alluvusse ka Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alusel. Oma 30. märtsi 2015. aasta otsuses jättis see kohus seega asja vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata.

14. Korkein oikeusele (Soome kõrgeim kohus) esitatud kassatsioonkaebuses väitsid Zurich ja Metso, et Vaasan Hovioikeuse (Vaasa apellatsioonikohus) otsus tuleb tühistada ja ALS-ilt tuleb mõista välja kahjuhüvitis, või et kohtuasi tuleb saata tagasi uueks sisuliseks arutamiseks Vaasan Hovioikeusele (Vaasa apellatsioonikohus).

15. Neil asjaoludel otsustaski Korkein oikeus (Soome kõrgeim kohus) põhikohtuasjas menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kuidas tuleb määrata teenuse osutamise koht või kohad nõukogu määruse (EÜ) nr 44/2001 artikli 5 punkti 1 alapunkti b teise taande tähenduses siis, kui tegemist on liikmesriikide vahel toimuvat kaubavedu käsitleva lepinguga, mille kohaselt vedu toimub mitmes etapis ja erinevat liiki veovahenditega?“

16. Vastustaja ning Soome, Portugali ja Šveitsi valitsus ning Euroopa Komisjon esitasid Euroopa Kohtule kirjalikud seisukohad. Kohtuistungit ei taotletud ja seda ei toimunud.

III. Kokkuvõte esitatud seisukohtadest

17. Küsimust lahendama asudes teen kõigepealt kokkuvõtte põhilistest Euroopa Kohtule esitatud seisukohtadest.

18. ALS vaidleb vastu Soome kohtute rahvusvahelisele kohtualluvusele, samas kui Soome, Portugali ja Šveitsi valitsus ning komisjon on seisukohal, et Soome kohtutel on rahvusvaheline kohtualluvus.

19. ALS väidab, et kohustuse täitmise kohaks saab pidada ainult mahalaadimise kohta, leides, et kohustuse täitmise koht saab olla üksainus koht ning lõppsihtkoht on oluliselt suurema tähtsusega kui lähtekoht. Tema väitel ei ole viimati nimetatud koht eriti olulisem kui erinevad ümberlaadimise kohad. Erinevalt lennureisijatest ei ole kaubaveolepingu pooled huvitatud mitte sellest, milliseid transpordiliike teekonnal kasutatakse, vaid üksnes sellest, et kaup jõuaks lõppsihtkohta. Lisaks väidab ALS, et olukord on sarnane erinevates liikmesriikides tegutseva müügiesindaja olukorraga, millega seoses on Euroopa Kohus otsustanud kohtuotsuses Wood Floor Solutions Andreas Domberger, et pädevad on müügiesindaja alalise elukoha kohtud.[9] Veel viitab ALS Euroopa Kohtu otsusele Réunion européenne jt, mille kohaselt kuulub kombineeritud mere- ja maanteeveo korral lepinguvälise kahju

8 Allkirjastatud 19. mail 1956 Genfis, *United Nations Treaty Series* 1961, nr 5742, lk 190. Ametlik lühend „CMR“ on tuletatud konventsiooni prantsuskeelsest pealkirjast (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*).

9 11. märtsi 2010. aasta kohtuotsus Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:2010:137, punkt 42.

alaste asjade lahendamine selle koha kohtute alluvusse, kuhu kaup tuleb kohale toimetada.[10] See oleks ALSi hinnangul kooskõlas veolepingute suhtes kohaldamisele kuuluva õiguse kindlaksmääramise reeglitega Rooma I määruse alusel,[11] mille kohaselt on määravaks kauba saajale üleandmise koht ja mida tuleb tõlgendada Brüsseli I määrust arvestades.

20. Nii Soome kui ka Portugali valitsus tuginevad Euroopa Kohtu praktikale, mille kohaselt koht, kus vedaja kauba veoks vastu võttis, ja kauba üleandmiseks ette nähtud koht on samavõrra tihedalt seotud lepingulise kohustuse täitmisega veolepingu kontekstis. Soome valitsus viitab põhiliselt Euroopa Kohtu otsusele Wood Floor Solutions Andreas Domberger, samas kui Portugali valitsus viitab kohtuotsustele Rehder, Nickel & Goeldner Spedition[12] ja Color Drack[13] ning tugineb mõistele „peamine teenuste osutamise koht“.

21. Komisjon, kes viitab Euroopa Kohtu otsustele Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger ja Color Drack, möönab, et igal juhul on saabumiskoht kohustuse täitmise kohaks, kuna see on viimane koht veoahelas. Komisjon väidab siiski seejärel, et lähedust, etteaimatavust ja õiguskindlust silmas pidades oleks kohane tunnustada kohustuse täitmise kohana ka lähtekohta. Komisjon leiab, et olukord oleks siis sarnane kohtuasjas Rehder esinenud olukorraga. Komisjon arvab sellest tulenevalt, et käesolevas asjas võib kaebaja valida veolepingust tuleneva lähtekoha ja selles lepingus määratud saabumiskoha vahel.

22. Šveitsi valitsus märgib, et kohtualluvusnormi tõlgendamisel tuleb arvesse võtta normi eesmärki. Muude argumentide hulgas väidab Šveitsi valitsus, et Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunktis b lepinguga seotud asjade kohta sätestatud kohtualluvuse kindlaksmääramise eesmärgid on lähedus ja etteaimatavus. Šveitsi valitsus on seisukohal, et kohustuse täitmise kohaks võib pidada nii lähte- kui ka üleandmiskohta. Kui kaup oleks näiteks kahjustatud või läinud kaduma lähtekohas, ei tunduks olevat kohane piirata kohtualluvust nii, et pädevad on ainult sihtkoha riigi kohtud, arvestades raskusi, mis tekiksid seal asjasse puutuvate tõendite kogumisega. Šveitsi valitsus lisab, et ümberlaadimise kohti kogu teekonna vältel ei peaks seevastu käsitama kohustuse täitmise kohtadena, sest esiteks ei saa mõlemad lepingu pooled neid ette näha, kuna nende kohtade valik jäetakse tavaliselt ainuüksi vedajale, ning teiseks peaks võimalike kohtualluvuste hulk olema piiratud.

IV. Analüüs

23. Kõigepealt tuleks märkida, et eelotsusetaotluse esitanud Soome kohtus arutatav põhikohtuasi puudutab vaidlust selle üle, kas rahvusvahelise multimodaalse kaubaveo puhul on kauba lähtekoha liikmesriigi kohtutel rahvusvaheline kohtualluvus. Eelotsusetaotlus on sõnastatud laiemalt, et hõlmata vajaduse korral sihtliikmesriigi ning transiidipunktide liikmesriikide kohtualluvust. Selleks et lahendada tõstatud probleem eelotsuses sõnastatud kujul, ei ole aga eelotsusetaotluse esitanud kohtu esitatud küsimusele vastamisel tarvis neid punkte käsitleda. Kuid arvestades eespool mainitud kohtualluvuste hulga piiratuse aspekti, on need siiski kaudselt asjasse puutuvad, nii et ma puudutan nende teemat selles kontekstis ettepaneku eri kohtades.

10 27. oktoobri 1998. aasta kohtuotsus Réunion européenne jt, C-51/97, EU:C:1998:509, punkt 35.

11 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta määrus (EÜ) nr 593/2008 lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta („Rooma I”) (ELT 2008, L 177, lk 6).

12 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145.

13 3. mai 2007. aasta kohtuotsus Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262.

A. Sissejuhatus

24. Euroopa Kohus on mitmes kohtuasjas käsitlenud rahvusvahelist kohtualluvust rahvusvahelise kaubaveo kontekstis. Siiski ei puuduta ükski neist kohtuasjadest Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b kohast valikulist kohtualluvust kaubaveolepingu puhul, mis on käesolevas eelotsusetaotluses tõstatatud küsimus.

25. Kaupade maismaaveo osas käsitlevad need kohtulahendid põhiliselt CMRi ja selle konventsiooni kohaldamisala. Euroopa Kohus on siiski otsustanud, et liikmesriikide kohtute ülesandeks on otsustada, kas vaidlus kuulub CMRi kohaldamisalasse,[14] ning käesolevas asjas on Vaasan Hovioikeus (Vaasa apellatsioonikohus) otsustanud, et CMR ei ole *ratione materiae* kohaldatav, sest käesolev kohtuasi puudutab kombineeritud vedu.

26. Sel põhjusel esitabki Korkein oikeus (Soome kõrgeim kohus) CMRi kohaldamatusest lähtudes[15] eelotsuse küsimuse, paludes tõlgendada Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b.

27. Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkt b sätestab „valikulise kohtualluvuse“ alternatiivina „üldisele kohtualluvusele“. Põhikohtuasja vastustaja osas on Brüsseli I määruse artikli 2 lõike 1 kohaselt koostoimes selle määruse artikli 60 lõikega 1 üldine kohtualluvus Ühendkuningriigi kohtutel, kus on ALSi asukoht. Põhikohtuasja kaebajad võivad seega otsustada esitada kaebuse Soome kohtule üksnes juhul, kui Soome vastab Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunktis b sätestatud valikulise kohtualluvuse tingimustele, st kui Soome oli selle artikli tähenduses „kohustuse täitmise koht“.

28. Põhikohtuasjas esitati rahvusvahelise kohtualluvuse küsimus sellepärast, et asi ei ole seotud mitte üksnes Soomega, vaid ka teiste riikidega: Soome on riik, kust kaup teele saadeti ja kus on saatja asukoht, samas kui kaubaveo sihtkoht ning vedaja asukoht on Ühendkuningriigis, kus kaup pealegi lõpuks kaduma läks. Peale selle tuli käesolevas asjas purusti vedada Soomest Ühendkuningriiki läbi teiste liikmesriikide territoriaalvete või mitte ühegi riigi territoriaalvee. Lihtsamalt öeldes on kõik need territooriumid ja veed kohad, kus veolepingut täideti.

29. Kuna teenuselepinguga seotud rahvusvahelise kohtualluvuse kindlaksmääramise kohta sätestab Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkt b, et lepingulise kohustuse täitmise kohana käsitletakse „kohta […], kus lepingu kohaselt teenuseid osutati või kus neid oleks tulnud osutada“, tekib küsimus, kas kohtualluvus on kõikide nende riikide kohtutel, kus osa kohustusest täideti, või nendest riikidest ainult ühe või mõne riigi kohtutel.

30. Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunktide a ja b sõnastuse kohaselt viitavad need alapunktid „selle[le] *paiga[le]* […], kus tuli täita […] kohustus“ ning alapunktis b ka „*koh[ale]* liikmesriigis“.[16] Arvestades, et kasutatud on ainsust, näib, et lepingutega seotud asjades võib valikulise kohtualluvuse kohaks pidada ainult üht kohta. Seda järeldust ei toeta aga kohtupraktika.

31. Euroopa Kohus on otsustanud, et juhul kui ühtainsat kohustuse täitmise kohta ei ole võimalik kindlaks määrata, on igal kohustuse täitmise kohal piisavalt tihe lähedusseos kohtuvaidluse faktiliste asjaoludega ja sellest tulenevalt oluline seos kohtualluvuse vaatepunktist. Kauba müüki puudutavas vaidluses leidis Euroopa Kohus, et niisugusel juhul võib hageja kaevata kostja Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b esimese taande alusel omal valikul ühte kohustuse täitmise koha järgsetest kohtutest.[17]

14 4. septembri 2014. aasta otsus Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, punkt 36.

15 Vt eespool punktid 13 ja 14.

16 Kohtujuristi kursiiv.

17 3. mai 2007. aasta kohtuotsus Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262, punkt 42. Kohtuasi puudutas niisuguse müügilepingu täitmist, mille kohaselt kostja, kes oli Saksamaal asutatud äriühing, kohustus kauba üle andma hageja eri edasimüüjatele Austrias. Euroopa Kohus otsustas, et kauba üleandmise kohti sai olla mitu.

32. See on kooskõlas kohtupraktikaga, mis käsitleb kohtualluvust õigusvastaselt tekitatud kahju puhul ja milles Euroopa Kohus on samuti leidnud, et see kohtualluvus võib olla rohkem kui ühes kohas, kui koht, kus kahju tekkis, ei ole sama, mis koht, kus kahju tekitanud sündmus aset leidis.[18]

33. Kohtuotsuses Réunion européenne jt[19], kus käsitleti kaubavedu merd ja siis maismaad pidi[20], otsustas Euroopa Kohus, et tegemist oli õigusvastase käitumisega tekitatud kahjuga, mistõttu ei laiene vaidlusele kohtualluvus, mis on ette nähtud lepingutega seotud asjade puhul.

34. Reisijate lennuveolepingute kohta on Euroopa Kohus teinud kaks lahendit, milles on selgitatud Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b teisest taandest tuleneva lepingutega seotud asjade kohtualluvuse tingimusi ning mida ma asun nüüd üksikasjalikult vaatlema.

B. Reisijate lennuvedu käsitlev kohtupraktika

1. Rehder

35. Kohtuotsuses Rehder[21] paluti Euroopa Kohtul otsustada lennureisijate õigusi käsitleval Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusel (EÜ) nr 261/2004[22] põhinevate nõuetega seotud rahvusvahelise kohtualluvuse üle. Selles kohtuasjas esitas hageja tühistatud Müncheni (Saksamaa) – Vilniuse (Leedu) lennu tõttu kahju hüvitamise hagi Saksa kohtule, kuigi lennuettevõtja asukoht oli Riias (Läti). Euroopa Kohus otsustas, et kohtualluvus on nende liikmesriikide kohtutel, kus on lennuki väljumis- *või* saabumiskoht. Nende kahe võimaluse vahel lõpliku valiku tegemise õigus kuulub hagejale.

36. Euroopa Kohus järeldas, et mõlemal neist kohtadest on piisav lähedusseos vaidluse faktiliste asjaoludega, arvestades marsruudil reisijatele osutatud asjakohaste teenuste laadi. Samas leidis Euroopa Kohus, et lennuki vahemaandumiskohtadel ei ole „piisavat seost [asjaomasest] lepingust tulenevate teenuste sisuga“.[23]

37. Kaaludes lennu väljumis- ja saabumiskoha asjakohasust, eristas Euroopa Kohus seda olukorda müügilepingust, märkides, et „erinevalt kaupade tarnimisest erinevatesse kohtadesse, mis kujutab endast eristatavaid ja kvantitatiivselt väljendatavaid toiminguid, nii et peamise tarne kohta on võimalik määratleda majanduslike kriteeriumide alusel“. Euroopa Kohus täheldas, et „õhutransport on oma olemuse tõttu teenus, mida osutatakse lennuki väljumiskohast saabumiskohani jagamatul ja ühtsel viisil nii, et sellisel juhul ei ole võimalik eristada majandusliku kriteeriumi alusel teenuse üht osa, mis kujutaks endast põhiteenust, mida tuleb osutada mõnes kindlas kohas“.[24]

38. Lisaks märkis Euroopa Kohus, et tema järeldus on kooskõlas läheduse, etteaimatavuse ning õiguskindluse nõuetega. Euroopa Kohus märkis sellega seoses, et kahe kohtuga piirduv kohtualluvuse valik võimaldab mõlemal poolel hõlpsasti kindlaks määrata kohtud, kuhu võib pöörduda, ja ka asjasse puutuvat riski hinnata.

18 Nt 30. novembri 1976. aasta kohtuotsus Bier *vs.* Mines de Potasse d'Alsace, 21/76, EU:C:1976:166, punktid 24 ja 25, ning 27. oktoobri 1998. aasta kohtuotsus Réunion européenne jt, C-51/97, EU:C:1998:509, punkt 28.

19 27. oktoobri 1998. aasta kohtuotsus Réunion européenne jt, C-51/97, EU:C:1998:509, punkt 26.

20 Euroopa Kohus tegi otsuse Brüsseli konventsiooni alusel, mis on Brüsseli I määruse õiguseellane ja millega kooskõlas tuleb viimast tõlgendada, vt Brüsseli I määruse põhjenduse 19 teine lause ja vt nt 4. mai 2010. aasta kohtuotsus TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, punkt 36.

21 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439.

22 11. veebruari 2004. aasta määrus, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT 2004, L 46, lk 1).

23 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 40.

24 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 42.

2. Flightright jt

39. Eespool esitatud põhimõtteid kinnitati kohtuotsuses Flightright jt,[25] kus Euroopa Kohus käsitles kolme liidetud kohtuasja, mis puudutasid mitmeosalisi lende, mille puhul iga osa teostas pealegi erinev lennuettevõtja.

40. Nendest kohtuasjadest esimeses loovutasid kaks reisijat oma nõude seoses hilinenud lendudega Flightright GmbH-le, kes esitas hagi Saksamaa kohtus Air Nostrumi vastu. Nõude loovutajad olid broneerinud lennuettevõtjalt Air Berlin sama broneeringunumbri all kohad lennule Eivissalt (Hispaania) Düsseldorfi (Saksamaa), ümberistumisega Palmas (Hispaania). Esimene lend Eivissa ja Palma vahel, mida teostas Air Nostrum, hilines ning reisijad jäid seetõttu maha Palma–Düsseldorfi lennust. Küsimus oli selles, kas asi oli Saksa kohtu alluvuses, mille poole Flightright GmbH oli pöördunud.

41. Euroopa Kohus otsustas, et Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b teist taanet[26] tuleb tõlgendada nii, et see tähendab, et ümberistumisega lennu puhul on kogu lennu „kohustuse täitmise koht“ nimetatud sätte tähenduses teise lennu saabumiskoht. Euroopa Kohus jõudis sellele järeldusele kontekstis, milles vedu kahel ümberistumisega lennul teostas kaks erinevat lennuettevõtjat, ning selle ümberistumisega lennu pikaajalise hilinemise eest määruse nr 261/2004 alusel esitatud hüvitise saamise nõue põhines vahejuhtumil, mis leidis aset esimesel lennul, mida teostas lennuettevõtja, kellega asjaomastel reisijatel ei olnud lepingulist suhet (Air Nostrum).[27]

42. Euroopa Kohus märkis, et kuigi kohtuotsuses Rehder esitatud mõiste „kohustuse täitmise koht“ käsitus viitas asjaomase reisija lepingupartneri teostatud otselennule, kehtib see *mutatis mutandis* ka niisuguste olukordade suhtes nagu kohtuasjas Flightright jt käsitletavad olukorrad, kus esiteks oli probleem seotud vaid jätkulennuga ning teiseks ei olnud asjaomast lendu teostav lennuettevõtja asjaomaste reisijatega otse lepingut sõlminud.[28]

43. Kuna teise lennu saabumiskohal oli piisavalt tihe seos kohtuvaidluse faktiliste asjaoludega ja sellest tulenevalt tagas see tiheda seose lennuveolepingu ja pädeva kohtu vahel, mida nõuavad Brüsseli I määruse artikli 5 punktis 1 sätestatud eeskirjad valikulise kohtualluvuse kohta, siis vastas see läheduse eesmärgile.[29] See lahendus vastas ka nendesamade normidega silmas peetud etteaimatavuse põhimõttele selles osas, et see võimaldas nii hagejal kui ka kostjal määrata kindlaks kohtuna, kuhu võib pöörduda, teise lennu saabumise koha kohtu, nagu on kirjas lennuveolepingus.[30]

3. Kokkuvõte

44. Kokkuvõttes peab Euroopa Kohus hilinenud lendude või lennureisist mahajätmise ning sedalaadi veolepingu rikkumise eest makstava hüvitise osas lepingu alusel võrdselt oluliseks nii väljumis- kui ka lõppsaabumiskohta, luues seega piisava territoriaalse seose nende kohtade ja lepingulisest olukorrast tulenevate võimalike kohtuvaidluste vahel.

25 7. märtsi 2018. aasta kohtuotsus Flightright jt, C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160.

26 Kuna kohtuotsus Flightright jt puudutas kolme liidetud kohtuasja, mis algatati erineval ajal, oli Euroopa Kohus sunnitud tõlgendama nii Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b teist taanet kui ka selle järel kehtima hakanud Brüsseli Ia määruse artikli 7 punkti 1 alapunkti b teist taanet, mille sõnastus on identne.

27 7. märtsi 2018. aasta kohtuotsus Flightright jt, C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 56.

28 7. märtsi 2018. aasta kohtuotsus Flightright jt, C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 69.

29 7. märtsi 2018. aasta kohtuotsus Flightright jt, C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 74. Vt selle kohta ka 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 44.

30 7. märtsi 2018. aasta kohtuotsus Flightright jt, C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 75. Vt selle kohta ka 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 45, ning 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, punkt 41.

45. Seega peab Euroopa Kohus neid mõlemat kohta Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b teise taande tähenduses „kohustuse täitmise kohtadeks“, millel on piisavalt tihe seos lepingulisi kohustusi – näiteks kohustust hüvitada kahju – puudutavate kohtuvaidluste faktiliste asjaoludega.

46. Euroopa Kohus põhjendab seda kvalifitseerimist valikulist kohtualluvust käsitlevast kindlalt väljakujunenud kohtupraktikast tulenevate täiendavate põhimõtetega, nimelt etteaimatavuse ja riskihindamise põhimõtetega.

47. Euroopa Kohus on lisaks neile kahele põhilisele kohustuse täitmise kohale eristanud veel ühte kohta, mis võib samuti olla veolepingu täitmise jaoks oluline. See on koht, kus lõpeb kahest osast koosneva reisi esimene lend. Euroopa Kohtu otsuse Flightright jt kohaselt *ei* vasta see koht aga läheduse eesmärgile.

C. Kohaldatavus multimodaalse kaubaveo suhtes

48. Olen seisukohal, et need kaalutlused saab üle kanda käesolevas kohtuasjas käsitletavale multimodaalse kaubaveo olukorrale.

49. Käesolev olukord erineb lennuettevõtjaid käsitlevatest juhtumitest veo eseme ja veoliigi poolest. Käsitlen neid erinevusi järgemööda ning selgitan, miks on kohtuotsused Rehder ja Flightright jt minu arvates siiski kohaldatavad.

1. Kaup vs. *reisijad*

50. Asjaolu, et käesolevas asjas veeti kaupa, ei muuda märkimisväärselt olukorda lähtekoha osas. See koht on endiselt lepingu täitmise aspektist asjasse puutuv ning piisavalt lähedal ka võrreldes kohtadega, läbi mille veeti kaupu veoki ja laevaga Soomest Ühendkuningriiki.

51. Nagu Euroopa Kohus märkis kohtuotsuses Rehder, kui lennureisija läheb lennukile, on teenusteks, mida osutatakse seoses reisijate lennuveolepinguga, „asjaomases transpordilepingus kokku lepitud lennuki õhkutõusmise kohas reisijate lennule registreerimine ja lennukisse saatmine ning nende lennuki pardal vastuvõtmine, lennuki plaanijärgne väljumine, reisijate ja nende pagasi vedamine väljumiskohast saabumiskohta ning reisijate eest hoolitsemine lennureisi ajal“. Nende kaalutluste kohaselt on välistatud lennuki võimalike vahemaandumiskohtade kohtualluvus, sest neil ei ole „piisavat seost [asjaomasest] lepingust tulenevate teenuste sisuga“. [31]

52. Kuivõrd kauba peab lähetama isik, olgu selleks siis saatja või mõni tema esindaja, on olukord väljumiskohas selle kauba eduka veo jaoks niisama otsustava tähtsusega.

53. Sellepärast võibki isikute lennutransporti käsitlevatest kohtulahenditest lähtuda ka käesolevas asjas. Kaubaveo puhul on saatja huvi see, et kaup saabuks sihtkohta õigel ajal ega läheks kaduma või saaks kahjustada. Selleks on saatjal vaja võtta lähtekohas ettevaatusabinõusid, st anda kaup üle õigel ajal ja õiges kohas, ning pakendada, katta ja kaitsta seda sobival viisil, et veo jooksul ei tekiks kahjustusi. Lepingu teine pool, st vedaja, peab samuti osutama olulise osa kokkulepitud teenusest sihtkohas, nimelt võtma kauba vastu, ladustama seda sobivalt ning kaitsma seda kahjude eest.

31 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 40.

54. Ehkki CMR ei ole põhikohtuasjas asjakohane, väärib peale selle äramärkimist, et – nagu väitsid Šveitsi valitsus ja komisjon – see tugineb samuti piisavalt tiheda seose tegurile kaubaveo ja selle riigi vahel, mille kohtud võivad pädevad olla. CMRi artikli 31 lõike 1 punkti b kohaselt on rahvusvahelise kohtualluvuse määramiseks sõltumatud siduvad tegurid nii väljumiskoht kui ka saabumiskoht.[32] Sarnane kohtualluvuse norm on kehtestatud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni konventsiooni kaupade mereveo kohta artikli 21 lõike 1 punktis c.[33]

55. Rooma I määrus, millele tugines ALS, ei ole eelotsuse küsimusele vastamiseks otseselt asjakohane, sest see puudutab õiguse valikut. Rahvusvahelise eraõiguse normid lähtuvad aga samuti kõige tihedamast seosest. Kaubaveolepingute suhtes kohaldatava õiguse kindlaksmääramiseks on Rooma I määruse artikli 5 lõikes 1 kasutatud koostoimes vedaja hariliku viibimiskoha, „veose vedamiseks vastuvõtmise koha“, „veose saajale üleandmise koha“ ja kaubasaatja hariliku viibimiskoha kriteeriume. Seda võib pidada kinnituseks seisukohale, et kõik need kohad on asjasse puutuvad tiheda seose kindlaksmääramiseks kaubaveo puhul, kusjuures üks nendest kohtadest on lähtekoht („vedamiseks vastuvõtmise koht“).

2. Multimodaalne maantee-/merevedu versus *lennutransport*

56. Euroopa Kohtu otsus Flightright jt käsitles multimodaalse veo tüüpilist aspekti, nimelt asjaolu, et kaupu veetakse mitmes eri etapis.

57. Niisugused eri etapid esinesid kohtuasjas Flightright jt, milles Euroopa Kohus otsustas, et sellise veo laad ei muuda asjaolu, et väljumiskoht on ülekaaluka tähtsusega, kuigi kohtuasjas Flightright jt kasutasid lennuveoettevõtja ja vedaja alltöövõtjaid, nagu tehti ka käesolevas asjas.

58. Nii multimodaalse kaupade veo kui ka mitmest osast koosneva lennureisi puhul on kaks kohta, kus teenuseid peamiselt osutatakse, lennutranspordi puhul omavahel seotud pardakaardiga või multimodaalse veo puhul saatja ja vedaja vahelise lepinguga. Tulenevalt lepingu esemest, milleks on viia teatud objekt ühest kohast teise, st selle vedu punktist A punkti B, on need kaks kohta ühe jada algus- ja lõpp-punktid, kuigi nende vahel võib olla pikk vahemaa ja ajavahe. Lepingu eesmärk on lihtsalt selle vahemaa läbimine. Mõlemad kohad – väljumis- ja sihtkoht – on kaupade veolepingu jaoks põhimõttelise tähtsusega ning ainult koos kujutavad nad endast selle lepingu põhilisi ja iseloomulikke punkte.

59. Käesolevas olukorras, kus teekonna jooksul, iseäranis sadamates, kaupade vedamise vahendit muudetakse, on see, et kaupa veetakse mitmes eri etapis, samuti niisuguse veo üheks oluliseks tunnuseks. Olen siiski seisukohal, et isegi vajadus niisugune raske ja kogukas kaup nagu kõnesolev purusti maha laadida ja see veomootorit kasutades maismaad mööda üle viia ning sedalaadi toimingu käigus kauba kadumise või kahjustamisega seotud ohud (sealhulgas varguse võimalus) ei muuda olukorda sellisel viisil, et see annaks uuesti pealelaadimise või ümberlaadimise kohtadele sama suure tähtsuse kui lähtekohale. Seetõttu, kui tunnustada viimati nimetatud kohta – nagu ka sihtkohta – ühena kahest „kohustuse täitmise kohast“, ei suurenda see kohtualluvuste valiku võimalikku arvu nii, et tekiks *forum shopping*'u oht.

32 CMRi artikli 31 lõige 1 sätestab: „Kõigi käesoleva konventsiooni kohaldamisalasse kuuluvatest vedudest tekkinud vaidluste korral võib hageja pöörduda […] selle maa kohtutesse või tribunalidesse, mille territooriumil: […] (b) asub kauba veoks vastuvõtmise koht või kauba üleandmiseks ettenähtud koht; […]“.

33 Alla kirjutatud 31. märtsil 1978 Hamburgis, *United Nations Treaty Series* 1992, nr 29215, lk 3. See konventsiooni on laiemalt tuntud nimetusega „Hamburgi reeglid“. Konventsiooni artikli 2l lõige 1 näeb ette: „Selleks et algatataks käesoleva konventsiooni alusel toimuva kaupade veoga seotud kohtumenetlus, võib hageja oma valikul esitada hagi kohtule, mis on pädev selle riigi õiguse alusel, kus kohus asub, ja kelle jurisdiktsiooni alla kuulub üks järgmistest kohtadest: […] (c) laadimis- või lossimissadam; […]“.

60. Lisaks on sedalaadi lepingutes, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, väljakujunenud tavaks jätta uuesti pealelaadimise või ümberlaadimise kohad nimetamata.[34] Tulenevalt etteaimatavuse aspektist, mida Euroopa Kohus rõhutas kohtuotsustes Rehder ja Flightright jt, ning meelepärase kohtualluvuse valimise piiramise kohustusest jäävad ümberlaadimise kohad Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b teises taandes sisalduva mõiste „kohustuse täitmise koht" alt välja. Euroopa Kohtu praktika kohaselt peab kohustuse täitmise koha tuletama võimaluse piires lepingu tingimustest endist.[35]

61. Tulenevalt lepingu suurest tähtsusest kohtualluvuse kindlaksmääramisel tuleb vähem kaalukana käsitleda ka asjaolu, et purusti läks kaduma Ühendkuningriigis, mitte Soomes. Ajal, mil pooled lepingu sõlmisid, ei olnud võimalik ette näha, kus võib tekkida probleem lepingu täitmisega. Kuigi Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b eesmärk on ka tõendite kogumise hõlbustamine, on see eesmärk siiski vähem oluline kui etteaimatavus, mis on üks kohtualluvuse ühiseeskirjade alussammastest[36].

3. Vahejäreldus

62. Seega olen seisukohal, et erinevused nende olukordade vahel, mida käesoleval juhul võrreldakse – ühelt poolt isikute lennuvedu ja teiselt poolt kaupade multimodaalne vedu – ei ole nii olulised, et põhikohtuasjas oleks põhjendatud erineva lähenemisviisi kasutamine võrreldes sellega, mida kasutati kohtuotsustes Rehder ja Flightright jt. Nendes otsustes järeldas Euroopa Kohus, et kohtualluvus on „teenuste *peamistel* osutamise kohtadel"[37], sest neil on piisavalt tihe seos kohtuvaidluse faktiliste asjaoludega.[38] Maismaa- ja mereveo puhul kinnitavad seda tihedat seost muud õigusnormid, nagu CMR ja Hamburgi eeskirjad.

63. Lähte- ja sihtkoht on seega mõlemad „peamised kohustuse täitmise kohad" Brüsseli I määruse artikli 5 punkti 1 alapunkti b teise taande tähenduses, kuid ümberlaadimise kohad seda üldjuhul ei ole.

V. Ettepanek

64. Esitatud põhjendustest lähtudes teen ettepaneku, et Korkein oikeuse (Soome kõrgeim kohus) eelotsuse küsimusele tuleks vastata järgmiselt:

Lähtekoht kuulub teenuse osutamise koha või kohtade mõiste alla nõukogu 22. detsembri 2000. aasta määruse (EÜ) nr 44/2001 kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusasjades artikli 5 punkti 1 alapunkti b teise taande tähenduses, kui tegemist on liikmesriikide vahel toimuvat kaubavedu käsitleva lepinguga, mille kohaselt toimub kaubavedu mitmes etapis ja mitut eri liiki veovahendiga.

34 Šveitsi valitsus märkis oma seisukohtades, et see on väljakujunenud tava. Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei ole täpsustanud üksikasju kaupade veolepingu sisu koha ega esitanud lepingut Euroopa Kohtule. ALS täpsustas, et tema põhikohustus oli võtta vajalikke logistilisi meetmeid purusti viimiseks Porist Sheffieldi. ALS täpsustas oma seisukohtades samuti, et 2004. kuni 2011. aastani olid Metso ja ALS sõlminud 418 lepingut Metso masinate vedamiseks.

35 Vt 11. märtsi 2010. aasta kohtuotsus Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, punkt 38.

36 Vt kohtujuristi ettepanek, Bobek, liidetud kohtuasjad Flightright jt, C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2017:787, punkt 81.

37 Kohtujuristi kursiiv.

38 Vt 7. märtsi 2018. aasta kohtuotsus Flightright jt, C-274/16, C-447/16 ja C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 73.