Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA JEVGENIJA TANČEVA [*EVGENI TANCHEV*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2018. gada 10. aprīlī [1]

Lieta C-88/17

Zurich Insurance Plc
Metso Minerals Oy
pret
Abnormal Load Services (International) Limited

(*Korkein oikeus* (Augstākā tiesa, Somija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Prejudiciāls nolēmums – Sadarbība civillietās un komerclietās – Briseles I regula – Regula (EK) Nr. 44/2001 – Jurisdikcija lietās, kas attiecas uz līgumiem – Zaudējumu atlīdzība – Pienākuma izpildes vietas noteikšana – Pakalpojumu sniegšanas vieta vai vieta, kur tie bija jāsniedz – Līgums par preču pārvadājumu no vienas dalībvalsts uz citu, kas ietver vairākus posmus un vairākus pārvadājumu veidus (multimodālie pārvadājumi)

1. Šī lieta ir saistīta ar starptautisko jurisdikciju attiecībā uz prasību par līgumisko zaudējumu atlīdzību saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 44/2001 [2] (turpmāk tekstā – "Briseles I regula") 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otro ievilkumu saistībā ar preču multimodālajiem pārvadājumiem starp dalībvalstīm.

2. Saskaņā ar vienošanos, kura tika noslēgta ar Somijas uzņēmumu, britu pārvadātājs apņēmās veikt preču pārvadājumus no Somijas uz Apvienoto Karalisti. Kad attiecīgās preces tika pazaudētas pārvadājumu Apvienotajā Karalistē laikā, Somijas uzņēmums un preču apdrošinātājs iesniedza Somijas tiesā prasību par zaudējumu atlīdzību.

3. Šis strīds ir nonācis *Korkein oikeus* (Augstākā tiesa, Somija), kura vēlas noskaidrot, vai Somijas tiesām ir starptautiska jurisdikcija saskaņā ar Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

4. Spriedumos *Rehder* [3] un *flightright* u.c. [4] Tiesa uzskatīja, ka saistībā ar pasažieru gaisa pārvadājumiem jurisdikcija attiecībā uz līgumisko zaudējumu atlīdzību var būt piemērojama gan iekāpšanas vietā, gan galamērķa vietā. Tā kā Tiesas judikatūrā nav precedenta, kurā būtu tieši aplūkota jurisdikcijas noteikšana saistībā ar līguma pārkāpumu multimodālo pārvadājumu jomā starp dalībvalstīm, tad Tiesas uzdevums izskatāmajā lietā ir atbildēt uz jautājumu, vai noteikums, kas izveidojies saistībā ar pasažieru gaisa pārvadājumiem, var tikt piemērots aplūkojamajai situācijai.

1 Oriģinālvaloda – angļu.

2 Regula (2000. gada 22. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2001, L 12, 1. lpp.). No 2015. gada 10. janvāra šī regula ir aizstāta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2012, L 351, 1. lpp.) (turpmāk tekstā – "Briseles Ia regula").

3 Spriedums, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439.

4 Spriedums, 2018. gada 7. marts, *Flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160.

5. Esmu secinājis, ka Somijas tiesas var uzņemties jurisdikciju attiecībā uz pamatlietas strīdu, jo saskaņā ar Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktu preču nosūtīšanas vieta, kas ir noteikta pārvadājumu pakalpojumu līgumā, ir vieta, kurā tiek sniegts pakalpojums saistībā ar preču pārvadājumu līgumiem.

I. Atbilstošās tiesību normas

6. Briseles I regulas 5. pants ir izteikts šādi:

"Personu, kuras domicils ir kādā dalībvalstī, citā dalībvalstī var iesūdzēt:

1.

a) lietās, kas attiecas uz līgumiem, attiecīgās saistības izpildes vietas tiesās;

b) šajā noteikumā un ja vien nav citāda vienošanās, attiecīgās saistības izpildes vieta ir:

– [..]

– pakalpojumu sniegšanas gadījumā, vieta kādā dalībvalstī, kur saskaņā ar līgumu pakalpojums tika sniegts vai tas būtu bijis jāsniedz,

[..]."

II. Pamatlietas fakti un prejudiciālais jautājums

7. *Abnormal Load Services (International) Ltd* (turpmāk tekstā – "*ALS*"), atbildētājs pamatlietā, ir britu pārvadātājs, kurš ir reģistrēts Apvienotajā Karalistē [5].

8. 2008. gada jūlijā *ALS* noslēdza preču pārvadājumu līgumu par ar *Metso Minerals Oy* (turpmāk tekstā – "*Metso*") – Somijas kalnrūpniecības un būvniecības iekārtu ražotāju. Cilindrokonisks drupinātājs bija jāpārved no Pori [*Pori*] Somijā uz Šefīldu [*Sheffield*] Apvienotajā Karalistē. Drupinātāja apdrošinātājs bija *Zurich Insurance Plc* ("*Zurich*"). Gan *Metso*, gan *Zurich* ir prasītāji pamatlietā.

9. Ar apakšuzņēmēju palīdzību *ALS* pārvadāja drupinātāju šādi. Vispirms to transportēja no Pori uz Raumu [*Rauma*] Somijā, izmantojot kravas auto ar zemo iekrāvēju. Raumā tas tika izkrauts no kravas auto un tika pārvietots uz kuģi, izmantojot paša drupinātāja jaudu. Pēc jūras pārvadājuma uz Apvienoto Karalisti drupinātājs atkal, izmantojot sava motora jaudu [6], Hallas [*Hull*] ostā nobrauca no kuģa un tika iekrauts citā kravas transportlīdzeklī. Tā kā *Metso* kravas saņēmējam nebija pietiekamu vai piemērotu uzglabāšanas iespēju, tas palūdza *ALS* apakšuzņēmēju pagaidām novietot drupinātāju savā noliktavā uz pāris dienām. Tomēr drupinātājs tur tika uzglabāts ilgāku laiku [7] un no turienes pazuda, pirms tas varēja tikt nogādāts kravas saņēmējam Šefīldā.

10. *Zurich* atlīdzināja *Metso* drupinātāja vērtību, atskaitot pašrisku.

11. 2009. gada 30. septembrī *Zurich* un *Metso* iesniedza prasību *Satakunnan käräjäoikeus* (Satakuntas pirmās instances tiesa, Somija), lai tā izdotu rīkojumu *ALS* atlīdzināt tiem zaudējumus drupinātāja vērtības apmērā.

5 Reģistrācijas vieta ir norādīta materiālos, ko atbildētājs ir iesniedzis Tiesai.

6 Kā *ALS* norādīja iesniegtajos materiālos, tika izmantots kuģniecības sabiedrības "Finnlines" kuģis "Birka Exporter".

7 Saskaņā ar *ALS* rakstveida apsvērumiem.

12. 2013. gada 22. marta spriedumā *Satakunnan käräjäoikeus* (Satakuntas pirmās instances tiesa) izdeva rīkojumu *ALS* samaksāt tiesvedībā prasītās summas pēc tam, kad tā secināja, ka tās jurisdikcijā ir izskatīt lietu, jo tā ietvēra preču autopārvadājumus, un jurisdikcijai bija jābūt balstītai uz Somijas tiesību aktiem saskaņā ar Konvencijas par kravu starptautisko autopārvadājuma līgumu (turpmāk tekstā – "*CMR*") [8] 31. pantu.

13. Izskatot apelācijas sūdzību, ko iesniedza *ALS*, *Vaasan Hovioikeus* (Vāsas apelācijas tiesa, Somija) atzina, ka lietā ir kombinēti pārvadājumi, ka nav uzskatāms, ka lietas dalībnieki būtu vienojušos par tiesu ar jurisdikciju saskaņā ar *CMR*, ka šī konvencija nav piemērojama un ka *Vaasan Hovioikeus* (Vāsas apelācijas tiesa) arī nav jurisdikcijas saskaņā ar Briseles I regulas 5. panta 1. punktu. Tādēļ tā noraidīja prasību kā nepieņemamu 2015. gada 30. marta spriedumā.

14. Iesniedzot apelācijas sūdzību *Korkein oikeus* (Augstākā tiesa), *Zurich* un *Metso* lūdza atcelt *Vaasan Hovioikeus* (Vāsas apelācijas tiesa) lēmumu, noteikt *ALS* pienākumu samaksāt zaudējumu atlīdzību vai nodot lietu atpakaļ *Vaasan Hovioikeus* (Vāsas apelācijas tiesa) lēmuma pieņemšanai pēc būtības.

15. Šajā ziņā *Korkein oikeus* (Augstākā tiesa) nolēma apturēt pamatlietas tiesvedību un uzdot tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Kā tiek noteikta pakalpojuma sniegšanas vieta vai vietas saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 44/2001 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otro ievilkumu, ja runa ir par līgumu, kura priekšmets ir preču pārvadājumi starp dalībvalstīm un kura gadījumā pārvadājumā ietilpst vairāki posmi, kuros tiek izmantoti atšķirīgi transportlīdzekļi?"

16. Rakstveida apsvērumus tiesai iesniedza atbildētājs, kā arī Somijas, Portugāles un Šveices valdības un Eiropas Komisija. Netika lūgts rīkot tiesas sēdi, un tā arī netika rīkota.

III. Iesniegto apsvērumu kopsavilkums

17. Es mēģināšu atrisināt aplūkojamo jautājumu, vispirms apkopojot galvenos Tiesai iesniegtos apsvērumus.

18. *ALS* apstrīd Somijas tiesu starptautisko jurisdikciju, turpretī Somijas, Portugāles un Šveices valdības, kā arī Komisija uzskata, ka Somijas tiesām ir starptautiskā jurisdikcija.

19. *ALS* apgalvo, ka tikai izkraušanas vieta var tikt uzskatīta par izpildes vietu, norādot uz to, ka izpildes vieta var būt tikai viena atsevišķa vieta, un galamērķa vieta ir daudz nozīmīgāka nekā nosūtīšanas vieta. Tas apgalvo, ka pēdējā no minētajām ir tikai nedaudz svarīgāka par dažādajām pārkraušanas vietām. Atšķirībā no gaisa pārvadājumu pasažieriem preču pārvadājumu līgumu puses nav ieinteresētas konkrētos pārvadāšanai izmantotajos transporta veidos, bet gan faktā, ka preces nonāk galamērķī. Turklāt *ALS* rosina domāt, ka situācija ir līdzīga tai, kādā atrodas tirdzniecības pārstāvis, darbojoties dažādās dalībvalstīs, un kurā Tiesa lietā *Wood Floor Solutions Andreas Domberger* ir atzinusi, ka jurisdikcija ir saistāma ar vietu, kur atrodas pārstāvja domicils [9]. *ALS* atsaucas arī uz Tiesas nolēmumu *Réunion européenne* u.c., kurā tika atzīts, ka kombinēto jūras un autopārvadājumu gadījumā

8 Kas tika parakstīta Ženēvā 1956. gada 19. maijā, *United Nations Treaty Series*, 1961, Nr. 5742, 190. lpp. Oficiālais saīsinājums "*CMR*" ir atvasināts no konvencijas nosaukuma franču valodā ("*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*").

9 Spriedums, 2010. gada 11. marts, *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, C-19/09, EU:2010:137, 42. punkts.

jurisdikcija deliktu lietās tiek noteikta pēc vietas, uz kurieni preces bija jātransportē[10]. Pēc *ALS* uzskatiem, tas atbilst piemērojamo tiesību aktu noteikšanai, ņemot vērā preču pārvadājumu līgumus saskaņā ar Romas I regulu[11], kurā ierašanās vieta ir izšķirošā un kura ir jāinterpretē, ņemot vērā Briseles I regulu.

20. Gan Somijas, gan Portugāles valdība balstās uz Tiesas judikatūru tādā ziņā, ka vieta, uz kuru pārvadātājs nogādā preces, un preču piegādei norādītā vieta ir līdzvērtīgi cieši saistītas ar līguma izpildi saistībā ar preču pārvadājumu līgumu. Somijas valdība galvenokārt balstās uz Tiesas spriedumu lietā *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, turpretī Portugāles valdība min spriedumus *Rehder*, *Nickel & Goeldner Spedition*[12] un *Color Drack*[13] un balstās uz "pakalpojumu sniegšanas galvenās vietas" jēdzienu.

21. Komisija, atsaucoties uz tiesas spriedumiem lietās *Rehder*, *Wood Floor Solutions Andreas Domberger* un *Color Drack*, atzīst, ka jebkurā gadījumā ierašanās vieta ir izpildes vieta, jo tā ir transportēšanas galamērķis. Tomēr Komisija arī apgalvo, ka, ņemot vērā tuvuma, paredzamības un juridiskās noteiktības prasības, būtu piemēroti papildus atzīt nosūtīšanas vietu par izpildes vietu. Komisija uzskata, ka tad aplūkojamā situācija būtu salīdzināma ar situāciju, kāda aplūkota lietā *Rehder*. Tādēļ Komisija ierosina, ka izskatāmajā lietā prasītājs var izvēlēties vai nu nosūtīšanas vietu saskaņā ar preču pārvadājumu līgumu, vai ierašanās vietu, kas noteikta tajā pašā līgumā.

22. Šveices valdība norāda, ka, interpretējot noteikumu par jurisdikciju, jāņem vērā noteikuma mērķis. Citu argumentu vidū Šveices valdība apgalvo, ka mērķi, kas ir pamatā līgumiskās jurisdikcijas noteikšanai saskaņā ar Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktu, ir tuvums un paredzamība. Šveices valdība uzskata, ka gan nosūtīšanas vieta, gan ierašanās vieta ir uzskatāmas par izpildes vietu. Piemēram, ja preces tiek sabojātas vai pazaudētas nosūtīšanas vietā, nebūtu piemēroti ierobežot jurisdikciju līdz galamērķa valsts tiesām, ņemot vērā grūtības, ko tas radīs derīgu pierādījumu iegūšanā. Šveices valdība piebilst, ka pārkraušanas vietas visā pārvadājuma laikā tomēr nevar tikt uzskatītas par izpildes vietām, jo, pirmkārt, tās nevar paredzēt tādēļ, ka to izvēle parasti paliek pārvadātāja ziņā, un, otrkārt, būtu jāierobežo pieejamo jurisdikciju skaits.

IV. Analīze

23. Vispirms ir jāatzīmē, ka pamatlieta Somijas iesniedzējtiesā attiecas uz strīdu par to, vai saistībā ar starptautiskajiem multimodālajiem pārvadājumiem preču nosūtīšanas dalībvalsts tiesām ir starptautiskā jurisdikcija. Rīkojums par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu ir formulēts plašāk, lai pēc iespējas ietvertu gan galamērķa dalībvalsts jurisdikciju, gan to dalībvalstu jurisdikciju, kurās atrodas šo preču tranzītpunkti. Tomēr, lai atrisinātu jautājumu atbilstoši tā formulējumam, nav nepieciešams aplūkot pēdējos minētos elementus, sniedzot atbildi iesniedzējtiesai. Tomēr iepriekš minētajā pieejamo jurisdikciju skaita ierobežošanas aspektā tiem ir netieša ietekme, tādēļ es tos aplūkošu šajā saistībā.

A. Ievads

24. Tiesa ir lēmusi par starptautisko jurisdikciju saistībā ar starptautiskajiem pārvadājumiem vairākās lietās. Tomēr neviena no šīm lietām neattiecas uz īpašo jurisdikciju saistībā ar preču pārvadājumu līgumu saskaņā ar Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktu, kas aplūkota šajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu.

10 Spriedums, 1998. gada 27. oktobris, *Réunion européenne* u.c., C-51/97, EU:C:1998:509, 35. punkts.

11 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 593/2008 (2008. gada 17. jūnijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I) (OV 2008, L 177, 6. lpp.).

12 Spriedums, 2014. gada 4. septembris, *Nickel & Goeldner Spedition*, C-157/13, EU:C:2014:2145.

13 Spriedums, 2007. gada 3. maijs, *Color Drack*, C-386/05, EU:C:2007:262.

25. Tiktāl, cik tas skar preču pārvadājumus pa sauszemi, šie nolēmumi galvenokārt attiecas uz *CMR* un šīs konvencijas piemērošanas jomu. Tomēr Tiesa ir atzinusi, ka valsts tiesu pienākums ir nolemt, vai strīds ietilpst *CMR* piemērošanas jomā [14], un šajā lietā *Vaasan Hovioikeus* (Vāsas apelācijas tiesa) ir atzinusi, ka *CMR* nav piemērojama *ratione materiae*, jo šajā lietā ir ietverti kombinētie pārvadājumi.

26. Šī iemesla dēļ *Korkein oikeus* (Augstākā tiesa) ir uzdevusi prejudiciālu jautājumu saistībā ar Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta interpretāciju, un šo jautājumu tā uzdod, pamatodamās uz to, ka *CMR* nav piemērojama [15].

27. Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir paredzēta "īpašā jurisdikcija" kā alternatīva "vispārējai jurisdikcijai". Atbildētājam pamatlietā saskaņā ar Briseles I regulas 2. panta 1. punktu, lasot to kopsakarā ar Briseles I regulas 60. panta 1. punktu, vispārējā jurisdikcija pieder tiesām Apvienotajā Karalistē, kur *ALS* ir reģistrēts. Tādējādi prasītāji pamatlietā var izvēlēties ierosināt lietu Somijas tiesās tikai tad, ja Somija atbilst nosacījumiem, kas reglamentē īpašo jurisdikciju saskaņā ar Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktu, proti, ja Somija ir "saistības izpildes vieta" šī panta izpratnē.

28. Jautājums par starptautisko jurisdikciju pamatlietā rodas tādēļ, ka lietai ir saistība ne tikai ar Somiju, bet arī ar citām valstīm: Somija ir valsts, no kuras preces ir nosūtītas un kurā ir reģistrēts sūtītājs, turpretī preču galamērķis, kā arī pārvadātāja reģistrācijas valsts ir Apvienotā Karaliste, kurā turklāt preces beigās ir pazudušas. Visbeidzot, lai pārvestu drupinātāju no Somijas uz Apvienoto Karalisti, tas bija jātransportē pa citām dalībvalstīm piederošiem ūdeņiem vai ūdeņiem, kas nepieder nevienai valstij. Vienkārši sakot, visas šīs sauszemes teritorijas un ūdeņi ir vietas, kurās notika pārvadājumu līguma izpilde.

29. Tā kā, lai noteiktu starptautisko jurisdikciju pakalpojumu līgumam, Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir paredzēts, ka saistību izpildes vieta saskaņā ar līgumu ir "vieta [..], kur saskaņā ar līgumu pakalpojumu sniedza vai tas būtu bijis jāsniedz", rodas jautājums, vai jurisdikcija ir visām valstīm, kurās ir veikta daļa no izpildes, vai arī tikai vienai vai dažām no šīm valstīm.

30. Saskaņā ar to formulējumu Briseles I regulas 5. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā ir minēta "izpildes *vieta*" un b) apakšpunktā papildus arī "*vieta* kādā dalībvalstī" [16]. Ņemot vērā lietoto vienskaitļa formu, šķiet, ka īpašo jurisdikciju līgumtiesību jomā var izvēlēties piešķirt tikai vienai atsevišķai vietai. Tomēr no judikatūras nevar izdarīt šādu secinājumu.

31. Tiesa ir nolēmusi, ka, ja nav iespējams noteikt vienu galveno izpildes vietu, katrai izpildes vietai ir pietiekams tuvums ar strīda materiālajiem elementiem un līdz ar to – būtiska saikne attiecībā uz jurisdikciju. Strīdā par preču pārdošanu Tiesa uzskatīja, ka šādā gadījumā prasītājs drīkst iesūdzēt atbildētāju vienā no izpildes vietām pēc savas izvēles, pamatojoties uz Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta pirmo ievilkumu [17].

32. Tas ir saskaņā ar judikatūru par jurisdikciju deliktu jomā, kurā Tiesa arī ir atzinusi, ka var ņemt vērā vairākas vietas, ja vieta, kurā nodarīti zaudējumi, nav viena un tā pati ar vietu, kurā ir nodarīti zaudējumi, par kuriem rodas atbildība [18].

14 Spriedums, 2014. gada 4. septembris, *Nickel & Goeldner Spedition*, C-157/13, EU:C:2014:2145, 36. punkts.

15 Skat. iepriekš 13. un 14. punktu.

16 Mans izcēlums.

17 Spriedums, 2007. gada 3. maijs, *Color Drack*, C-386/05, EU:C:2007:262, 42. punkts. Lieta bija par preču pārdošanas līguma izpildi, saskaņā ar kuru atbildētājs, Vācijā reģistrēta sabiedrība, uzņēmās piegādāt preces dažādiem prasītāja mazumtirgotājiem Austrijā. Tiesa atzina, ka varētu būt vairākas piegādes vietas.

18 Piemēram, spriedumi, 1976. gada 30. novembris, *Bier/Mines de Potasse d'Alsace*, 21/76, EU:C:1976:166, 24. un 25. punkts, un 1998. gada 27. oktobris, *Réunion européenne* u.c., C-51/97, EU:C:1998:509, 28. punkts.

33. Lietā *Réunion européenne* u.c.[19] Tiesa, lemjot par preču jūras pārvadājumiem un pēc tam par preču pārvadājumiem pa sauszemi[20], uzskatīja, ka šī lieta attiecas uz deliktu vai kvazideliktu, un tādēļ nelēma par jurisdikciju lietās, kas attiecas uz līgumiem.

34. Attiecībā uz pasažieru gaisa pārvadājumiem Tiesa ir izdevusi divus spriedumus, kuros ir skaidroti nosacījumi, ar kādiem tiek piešķirta jurisdikcija saskaņā ar Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otro ievilkumu, ko es tagad aplūkošu sīkāk.

B. Judikatūra attiecībā uz pasažieru gaisa pārvadājumiem

1. Spriedums Rehder

35. Lietā *Rehder*[21] Tiesai tika lūgts lemt par starptautisko jurisdikciju prasījumos, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 par aviopasažieru tiesībām[22]. Minētajā lietā prasītājs prasību par zaudējumu, kuri bija radušies atcelta avioreisa no Minhenes (Vācija) uz Viļņu (Lietuva) dēļ, atlīdzību cēla Vācijas tiesā, lai gan attiecīgā aviosabiedrība ir reģistrēta Rīgā (Latvija). Tiesa atzina, ka jurisdikcija ir tiesām abās dalībvalstīs – lidmašīnas izlidošanas vietas *un* ielidošanas vietas tiesām. Galīgā izvēle starp šīm abām vietām būs jāizdara prasītājam.

36. Tiesa secināja, ka, ņemot vērā ceļā esošajiem pasažieriem sniegto atbilstīgo pakalpojumu raksturu, abām šīm vietām ir pietiekama tuvumā esamības saikne ar strīda materiālajiem elementiem. Tajā pašā laikā Tiesa atzina, ka lidmašīnas apstāšanās vietām nav "pietiekamas saiknes ar galvenajiem pakalpojumiem, kas izriet no [attiecīgā] līguma"[23].

37. Aplūkojot lidojuma izlidošanas vietas un ielidošanas vietas nozīmi, Tiesa nošķīra šo situāciju no pirkuma līguma situācijas, kurā "preču piegād[e] atšķirīgās vietās, kas ir atsevišķas un kvantitatīvi nosakāmas darbības, lai noteiktu galveno piegādi saskaņā ar ekonomiskajiem kritērijiem". Tiesa norādīja, ka "gaisa pārvadājumi to rakstura dēļ ir pakalpojumi, kas sniegti nenodalāmi un vienoti lidmašīnas izlidošanas un ielidošanas vietā, kas nozīmē, ka šādā gadījumā saskaņā ar ekonomisko kritēriju nevar nošķirt atsevišķu pakalpojuma daļu, kas veido galveno pakalpojumu, kurš tiek sniegts konkrētā vietā"[24].

38. Turklāt Tiesa norādīja, ka tās secinājums atbilst tuvumā esamības un paredzamības un tiesiskās noteiktības prasībām. Šajā ziņā Tiesa norādīja, ka iespēja izvēlēties no tikai divām jurisdikcijām ļauj abiem lietas dalībniekiem viegli noteikt tiesas, kurās var vērsties ar prasību, un tās dēļ arī kļūst iespējams izvērtēt ar to saistītos riskus.

2. Spriedums flightright u.c.

39. Iepriekš minētie principi ir apstiprināti spriedumā *flightright* u.c.[25], kurā Tiesai nācās izskatīt trīs apvienotas lietas par segmentētiem avioreisiem, kuros katru ceļojuma posmu nodrošināja cita aviosabiedrība.

19 Spriedums, 1998. gada 27. oktobris, *Réunion européenne* u.c., C-51/97, EU:C:1998:509, 26. punkts.

20 Tiesa lēma, pamatodamās uz Briseles konvenciju, kas ir Briseles I regulas priekštece un saskaņoti ar kuru ir minētā regula ir jāinterpretē, skat. preambulas 19. apsvēruma otro teikumu Briseles I regulā un skat., piemēram, spriedumu, 2010. gada 4. maijs, *TNT Express Nederland*, C-533/08, EU:C:2010:243, 36. punkts.

21 Spriedums, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439.

22 Regula (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV 2004, L 46, 1. lpp.).

23 Spriedums, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 40. punkts.

24 Spriedums, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 42. punkts.

25 Spriedums, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160.

40. Pirmajā no šīm lietām divi pasažieri iesūdzēja *flightright GmbH* par nokavētiem avioreisiem, un tika celtas prasības Vācijas tiesās pret *Air Nostrum*. Prasītāji bija rezervējuši lidojumus aviosabiedrībā *Air Berlin* ar vienotu rezervāciju no Ibisas [*Ibiza*] (Spānija) uz Diseldorfu (Vācija) ar pieturvietu Palmā de Maļorkā [*Palma de Mallorca*] (Spānija). Pirmais ceļojuma posms, kura operators bija *Air Nostrum*, aizkavējās, un pasažieri nokavēja lidojumu no Palmas de Maļorkas uz Diseldorfu. Jautājums bija par to, vai Vācijas tiesai, kurā vērsās *flightright GmbH*, ir jurisdikcija.

41. Tiesa atzina, ka Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrais ievilkums [26] ir interpretējams tādējādi, ka savienotā lidojuma gadījumā šī lidojuma "izpildes vieta" minētās normas izpratnē bija otrā ceļojuma posma ielidošanās vieta. Tiesa izdarīja šo secinājumu apstākļos, kuros pasažieri tika pārvadāti divos savienotos lidojumos, kurus veica dažādi gaisa pārvadātāji, un prasība par kompensācijas izmaksu saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004 savienotā lidojuma ilgās kavēšanās dēļ bija balstīta uz pārkāpumu pirmajā lidojumā, kura operators bija gaisa pārvadātājs, ar kuru minētajiem pasažieriem nebija līgumisku attiecību (*Air Nostrum*) [27].

42. Tiesa norādīja, ka, lai gan lietā *Rehder* formulētais "izpildes vietas" jēdziens ietver atsauci uz tiešu lidojumu, ko veic attiecīgā pasažiera līgumslēdzējs, tas tomēr *mutatis mutandis* attiecas arī uz tādiem gadījumiem, kādi aplūkoti lietā *flightright* u.c., kurā, pirmkārt, jautājums bija tikai par savienoto lidojumu, un, otrkārt, attiecīgo lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs līgumu nebija noslēdzis tieši ar attiecīgajiem pasažieriem [28].

43. Ņemot vērā, ka otrā ceļojuma posma ielidošanas vietai ir pietiekami cieša saikne ar strīda materiālajiem elementiem un tādējādi tā nodrošina Briseles I regulas 5. panta 1. punktā paredzētajos noteikumos par īpašo jurisdikciju prasīto ciešo sasaisti starp gaisa pārvadājumu līgumu un kompetento tiesu, tā atbilst tuvuma esamības mērķim [29]. Šis risinājums atbilda arī paredzamības principam, uz ko balstītas šīs normas, jo tas ļāva gan prasītājam, gan atbildētājam noteikt otrā lidojuma ielidošanas vietas, kāda ir noteikta minētajā gaisa pārvadājumu līgumā, tiesu, kas ir tiesa, kurā var tikt celta prasība [30].

3. Kopsavilkums

44. Īsumā attiecībā uz kavētiem reisiem un zaudējumu atlīdzību par šī veida pārvadājumu līguma pārkāpumu Tiesa uzskata, ka gan izlidošanas vieta, gan galamērķa vieta ir līdzvērtīgas saskaņā ar līgumu un tādējādi veido pietiekamu teritoriālo saikni starp šīm vietām un tiesvedību, kas izriet no līgumsituācijas.

45. Tādējādi Tiesa raksturo abas minētās vietas kā "izpildes vietas" saskaņā ar Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otro ievilkumu, kuras veido pietiekami ciešu saikni ar lietas materiālajiem elementiem attiecībā uz tādām līgumsaistībām kā zaudējumu atlīdzība.

46. Tiesa pamato šo raksturojumu, norādot uz citiem principiem, kas ietverti pastāvīgajā judikatūrā par īpašo jurisdikciju, proti, paredzamības un risku novērtējuma principiem.

26 Jo *flightright* u.c. attiecās uz trijām apvienotajām lietām, kuras tika uzsāktas dažādā laikā, Tiesai nācās interpretēt gan Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otro ievilkumu, gan tās pēcteces – Briseles Ia regulas 7. panta 1. punkta b) apakšpunkta otro ievilkumu, kuram ir identisks formulējums.

27 Spriedums, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 56. punkts.

28 Spriedums, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 69. punkts.

29 Spriedums, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 74. punkts. Šajā nozīmē skat. spriedumus, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 44. punkts.

30 Spriedums, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 75. punkts. Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 45. punkts, kā arī 2014. gada 4. septembris, *Nickel & Goeldner Spedition*, C-157/13, EU:C:2014:2145, 41. punkts.

47. Papildus abām minētajām galvenajām izpildes vietām Tiesa ir norādījusi vēl vienu vietu, kura arī var tikt uzskatīta par svarīgu pārvadājumu līguma izpildē. Tā ir vieta, kurā beidzas no diviem reisiem sastāvošā ceļojuma pārvadājuma pirmais posms. Pamatojoties uz Tiesas nolēmumu lietā *flightright* u.c., šī vieta tomēr *ne*atbilst tuvuma esamības mērķim.

C. Piemērojamība multimodālajiem preču pārvadājumiem

48. Pēc manām domām, šie apsvērumi ir pārņemami preču multimodālo pārvadājumu situācijās, kā tas ir izskatāmajā lietā.

49. Šī situācija atšķiras no aviosabiedrību lietām ar pārvadājumu objektu un pārvadājuma veidu. Es aplūkošu šīs atšķirības pēc kārtas un paskaidrošu, kādēļ, neraugoties uz to, manuprāt, spriedumi *Rehder* un *flightright* u.c. ir piemērojami.

1. Preces pret pasažieriem

50. Fakts, ka šajā lietā tika pārvadātas preces, būtiski nemaina situāciju attiecībā uz izbraukšanas vietu. Šī vieta vēl joprojām ir nozīmīga līguma izpildē, un tā ir pietiekami tuva arī salīdzinājumā ar vietām, kas tika šķērsotas, ceļojot no Somijas uz Apvienoto Karalisti ar kravas auto un kuģi.

51. Kā Tiesa norāda lietā *Rehder*, kad pasažieris iekāpj lidmašīnā, tiek sniegti atbilstīgi pakalpojumi, proti, "pasažieru reģistrācija, kā arī iekāpšana lidmašīnā un viņu uzņemšana uz lidmašīnas klāja izlidošanas vietā, kas ir paredzēta attiecīgajā pārvadājuma līgumā, gaisa kuģa izlidošana paredzētajā laikā, pasažieru un viņu bagāžas pārvešana no izlidošanas vietas uz ielidošanas vietu, pasažieru apkalpošana lidojuma laikā". Ar šiem apsvērumiem no vietām, kuru tiesām var būt jurisdikcija, ir izslēgtas apstāšanās vietas, jo tām nav "pietiekamas saiknes ar galvenajiem pakalpojumiem, kas izriet no [attiecīgā] līguma" [31].

52. Tā kā preču nosūtīšana ir jāveic personai, kas ir nosūtītājs vai viens no tā pārstāvjiem, situācija izbraukšanas vietā ir līdzvērtīgi izšķiroša to veiksmīgai nogādāšanai.

53. Šī iemesla dēļ nolēmumi par pasažieru gaisa pārvadājumiem ir attiecināmi uz izskatāmo lietu. Preču pārvadājumu gadījumā nosūtītājs ir ieinteresēts, lai preces sasniegtu galamērķa vietu savlaicīgi, nerodoties zaudējumiem vai bojājumiem. Šī mērķa labad nosūtītājam ir jāveic sagatavošanas darbi izbraukšanas vietā, proti, jānodod preces noteiktajā laikā un vietā, jāiepako, jāiesaiņo un jānodrošina tās piemērotā veidā, lai pārvadājuma laikā nerastos zaudējumi. Arī pārvadātājam, kas ir otra līgumslēdzēja puse, ir jāveic nozīmīga pakalpojuma, par ko puses vienojušās, daļas izpilde ierašanās vietā, proti, jāsaņem un pienācīgi jāuzglabā, un jāaizsargā preces pret zaudējumiem.

54. Turklāt, lai arī *CMR* nav svarīga pamatlietā, ir jāpiebilst, ka saskaņā ar Šveices valdības un Komisijas apgalvojumiem tā ir balstīta uz to, ka pastāv pietiekami cieša saikne starp preču pārvadājumu un valsti, kurai var būt jurisdikcija. Saskaņā ar *CMR* 31. panta 1. punkta b) apakšpunktu gan izbraukšanas vieta, gan ierašanās vieta ir neatkarīgi saistošie faktori [32], ar kuriem var tikt piešķirta starptautiskā jurisdikcija. Salīdzināms noteikums par jurisdikciju ir atrodams Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijas par preču jūras pārvadājumiem [33] 21. panta 1. punkta c) apakšpunktā.

31 Spriedums, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 40. punkts.

32 *CMR* 31. panta 1. punktā ir paredzēts: "Par strīdīgiem jautājumiem, kas rodas, veicot pārvadājumus pēc šīs Konvencijas, prasītājs var ierosināt prāvu [..] tās valsts tiesā, kuras teritorijā atrodas: [..] b) kravas nosūtīšanas vai kravas piegādāšanas vieta, [..]."

33 Kas parakstīta Hamburgā 1978. gada 31. martā, *United Nations Treaty Series* 1992, Nr. 29215, 3. lpp. Šī konvencija ir plašāk pazīstama ar nosaukumu "Hamburgas noteikumi". Minētās konvencijas 21. panta 1. punktā ir paredzēts: "Tiesvedībā par preču pārvadājumiem saskaņā ar šo konvenciju prasītājs var izvēlēties celt prasību tiesā, kura atbilstoši tās valsts tiesībām, kurā šī tiesa atrodas, ir kompetentā tiesa un kuras jurisdikcijā ir viena no šīm vietām: [..] c) iekraušanas osta vai izkraušanas osta; [..]."

55. Romas I regula, uz kuru atsaucas *ALS*, nav tiešā veidā būtiska prejudiciālajiem jautājumiem, jo tā attiecas uz piemērojamo tiesību aktu izvēli. Tomēr starptautisko privāttiesību normas arī ir nosakāmas, pamatojoties uz ciešas saiknes esamību. Lai noteiktu preču pārvadājumu līgumiem piemērojamos tiesību aktus, Romas I regulas 5. panta 1. punktā ir izmantota kombinācija, kuru veido pārvadātāja pastāvīgā mītnesvieta, "saņemšanas vieta" un "piegādes vieta" un nosūtītāja pastāvīgā mītnesvieta. Tas apstiprina to, ka visas šīs vietas ir būtiskas, nosakot, vai pastāv cieša saikne preču pārvadājumu gadījumos, un viena no šīm vietām ir nosūtīšanas vieta ("saņemšanas vieta").

2. Multimodālie pārvadājumi pa sauszemi/jūru pret gaisa pārvadājumiem

56. Tiesas nolēmumā lietā *flightright* u.c. bija aplūkots aspekts, kas ir raksturīgs multimodālo pārvadājumu elements, proti, fakts, ka preces tiek pārvadātas vairākos atsevišķos posmos.

57. Šādi atsevišķie posmi pastāvēja lietā *flightright* u.c., kurā Tiesa konstatēja, ka šāda ceļojuma raksturs nemaina izbraukšanas vietas un mērķa vietas būtisko stāvokli, lai gan lietā *flightright* u.c., tāpat kā izskatāmajā lietā, gaisa pārvadātājs un pārvadātājs izmantoja apakšuzņēmējus.

58. Gan multimodālajos pārvadājumos, gan segmentētajos avioreisos abas galvenās vietas, kurās pakalpojumi tiek sniegti, ir savstarpēji saistītas ar lidmašīnas iekāpšanas kartēm gaisa pārvadājumu gadījumos vai ar līgumu, kas ir noslēgts starp nosūtītāju un pārvadātāju multimodālo pārvadājumu gadījumā. Līguma pamatā esošais mērķis, proti, pārvietot preci no vienas noteiktas vietas līdz citai noteiktai vietai, t.i., transportēt to no punkta A līdz punktam B, padara šīs divas vietas par viena spektra diviem galamērķiem, pat ja starp tiem pastāv attālums un laiks. Abas šīs vietas – izbraukšana un galamērķis – ir būtiskas preču pārvadājumu līgumam, un tās tikai kopā veido tā būtiskās un raksturīgās sastāvdaļas.

59. Pašreizējā situācijā, kad tiek mainīti preču pārvadājumu veidi ceļā, jo īpaši, ostās, arī fakts, ka preces tiek pārvadātas vairākos atsevišķos posmos, ir nenovēršams šādu pārvadājumu aspekts. Tomēr, pēc manām domām, pat fakts, ka tik smagas un lielas preces kā attiecīgais drupinātājs izkraušana un tā pārvietošana pa sauszemi, izmantojot paša drupinātāja jaudu, un šāda veida procedūras laikā pastāvošais nozaudēšanas vai bojājumu risks (tostarp arī zādzības iespēja) nemaina situāciju tā, lai piešķirtu pārkraušanas vai pārsūtīšanas vietām tādu nozīmi, kas būtu līdzvērtīga nosūtīšanas vietai. Tādēļ tas, ka pēdējā minētā vieta kopā ar mērķa vietu tiek atzīta par vienu no divām "izpildes vietām", nepalielina pieejamo jurisdikciju skaitu tiktāl, lai rastos bažas par labvēlīgākas tiesas izvēli.

60. Turklāt vispārpieņemtā prakse ir neminēt pārkraušanas vai pārsūtīšanas vietas tāda veida līgumos, kādi aplūkoti izskatāmajā pamatlietā [34]. Paredzamības aspekts, kuru Tiesa ir uzsvērusi lietās *Rehder* un *flightright* u.c., un obligātā nepieciešamība ierobežot labvēlīgākas tiesas izvēli nozīmē, ka pārkraušanas vietas neietilpst jēdzienā "izpildes vieta" saskaņā ar Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otro ievilkumu. Saskaņā ar Tiesas judikatūru izpildes vieta, ciktāl tas ir iespējams, ir jāsecina no paša līguma noteikumiem [35].

34 Šveices valdība savos iesniegtajos materiālos minēja, ka tā ir vispārpieņemta prakse. Iesniedzējtiesa nav norādījusi informāciju par preču pārvadājumu līgumu, kā arī nav iesniegusi šo līgumu Tiesā. *ALS* precizēja, ka tā galvenais pienākums bija veikt loģistikas pasākumus, kas ir nepieciešami drupinātāja nogādāšanai no Pori uz Šefīldu. *ALS* savos iesniegtajos materiālos arī norādīja, ka no 2004. līdz 2011. gadam *Metso* un *ALS* ir noslēguši 418 līgumus par *Metso* iekārtu pārvadājumiem.

35 Skat. spriedumu, 2010. gada 11. marts, *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, C-19/09, EU:C:2010:137, 38. punkts.

61. Nozīmīgā līguma loma jurisdikcijas noteikšanā arī nozīmē, ka faktam, ka drupinātājs tika nozaudēts Apvienotajā Karalistē, nevis Somijā, ir jāpiešķir mazāka nozīme. Laikā, kad puses noslēdza līgumu, nevarēja paredzēt, kur līguma izpildē varētu rasties problēma. Tādējādi, lai gan pierādījumu vieglas iegūšanas iespējas ir arī Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta mērķis, to pārspēj paredzamība, kas ir viens no vispārpieņemto noteikumu par jurisdikciju pīlāriem [36].

3. Starpsecinājumi

62. Tādēļ es uzskatu, ka atšķirības starp šeit salīdzinātajām situācijām – pasažieru gaisa pārvadājumiem, no vienas puses, un preču multimodālajiem pārvadājumiem, no otras puses, – nav tik būtiskas, lai neļautu pamatlietai piemērot pieeju, kas atšķiras no pieejas, kāda tika izmantota lietās *Rehder* un *flightright* u.c. Tajās Tiesa atzina "pakalpojumu sniegšanas *galveno* vietu" [37] jurisdikciju, jo tās veido pietiekami ciešu saikni ar strīda materiālajiem elementiem [38]. Autopārvadājumu un jūras pārvadājumu gadījumos šo ciešo saikni apstiprina citas juridiskās sistēmas, piemēram, *CMR* un Hamburgas noteikumi.

63. Tādējādi gan nosūtīšanas vieta, gan mērķa vieta ir "galvenās izpildes vietas" saskaņā ar Briseles I regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otro ievilkumu, bet pārkraušanas vietas prasti tādas nav.

V. Secinājumi

64. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ierosinu uz *Korkein oikeus* (Augstākā tiesa, Somija) uzdoto prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

Pakalpojuma sniegšanas vieta vai vietas saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 44/2001 (2000. gada 22. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta otro ievilkumu, ja runa ir par līgumu par preču pārvadājumiem starp dalībvalstīm, saskaņā ar kuru preces tiek pārvadātas vairākos posmos, kuros tiek izmantoti dažādi pārvadājumu veidi, ietver nosūtīšanas vietu.

36 Skat. ģenerāladvokāta M. Bobeka [*M. Bobek*] secinājumus apvienotajās lietās *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2017:787, 81. punkts.

37 Mans izcēlums.

38 Skat. spriedumu, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 73. punkts.