GENERALINIO ADVOKATO
E. TANCHEV IŠVADA,
pateikta 2018 m. balandžio 10 d.[1]

Byla C-88/17

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

(*Korkein oikeus* (Aukščiausiasis Teismas, Suomija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prejudicinis sprendimas – Bendradarbiavimas civilinėse ir komercinėse bylose – Reglamentas „Briuselis I“ – Reglamentas (EB) Nr. 44/2001 – Jurisdikcija bylose dėl sutarčių – Nuostoliai – Prievolės vykdymo vietos nustatymas – Vieta, kur paslaugos buvo arba turėjo būti suteiktos – Sutartis dėl prekių gabenimo iš vienos valstybės narės į kitą, susidedančio iš kelių etapų ir daugiau nei vienos transporto rūšies (daugiarūšis vežimas)“

1. Ši byla susijusi su tarptautine jurisdikcija dėl ieškinio dėl sutartinių nuostolių atlyginimo pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką (toliau – reglamentas „Briuselis I“)[2] daugiarūšio prekių vežimo iš vienos valstybės narės į kitą kontekste.

2. Pagal sutartį, kuri buvo sudaryta su Suomijos įmone, vežėjas iš Jungtinės Karalystės įsipareigojo prekes iš Suomijos nuvežti į Jungtinę Karalystę. Tada, kai vežimo metu atitinkamos prekės buvo prarastos Jungtinėje Karalystėje, Suomijos įmonė ir prekių draudikas kreipėsi į Suomijos teismą su ieškiniu dėl nuostolių atlyginimo.

3. Šis ginčas pasiekė *Korkein oikeus* (Aukščiausiasis Teismas, Suomija), jis prašo išaiškinti, ar Suomijos teismai turi tarptautinę jurisdikciją pagal reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunktį.

4. Sprendimuose *Rehder*[3] ir *flightright ir kt.*[4] Teisingumo Teismas konstatavo, kad keleivių vežimo oro transportu kontekste jurisdikcija dėl sutartinių nuostolių atlyginimo gali priklausyti tiek įlaipinimo vietai, tiek ir galutinės paskirties vietai. Kadangi Teisingumo Teismo jurisprudencijoje nėra precedento, kuriame būtų tiesiogiai nagrinėjamas daugiarūšio prekių vežimo tarp valstybių narių sutarties pažeidimo jurisdikcijos klausimas, šioje byloje Teisingumas Teismas turi atsakyti į klausimą, ar keleivių kelionių oro transportu kontekste suformuota taisyklė yra taikytina ir dabartinei situacijai.

1 Originalo kalba: anglų.

2 2000 m. gruodžio 22 d. Reglamentas dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 12, 2001, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 19 sk., 4 t., p. 42). Nuo 2015 m. sausio 10 d. šis reglamentas buvo pakeistas 2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1215/2012 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 351, 2012, p. 1) (toliau – reglamentas „Briuselis Ia“).

3 2009 m. liepos 9 d. Sprendimas *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439.

4 2018 m. kovo 7 d. Sprendimas *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160.

5. Padariau išvadą, kad Suomijos teismai gali tvirtinti turintys jurisdikciją nagrinėti pagrindinėje byloje kilusį ginčą pagal reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunktį, nes prekių išsiuntimo vieta pagal vežimo paslaugų sutartį atitinka paslaugos suteikimo vietą pagal prekių vežimo sutartį.

I. Teisinis pagrindas

6. Reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnyje nustatyta:

„Valstybėje narėje nuolat gyvenančiam asmeniui kitoje valstybėje narėje byla dėl:

1.

a) sutarties gali būti iškelta atitinkamos prievolės vykdymo vietos teismuose;

b) pagal šią nuostatą ir jeigu nesusitariama kitaip, atitinkamos prievolės vykdymo vieta yra:

– <…>

– teikiant paslaugas – valstybėje narėje, kurioje paslaugos buvo arba turėtų [turėjo] būti suteiktos pagal sutartį;

<…>“

II. Pagrindinės bylos faktinės aplinkybės ir prejudicinis klausimas

7. *Abnormal Load Services (International) Ltd* (toliau – ALS), kuri pagrindinėje byloje yra atsakovė, yra vežėja iš Jungtinės Karalystės, jos buveinė yra Jungtinėje Karalystėje [5].

8. 2008 m. liepos mėn. ALS ir Suomijos kasybos ir statybos pramonės įrangos gamintoja *Metso Minerals Oy* (toliau – *Metso*) sudarė prekių vežimo sutartį. Cilindrinio kūgio formos smulkintuvas turėjo būti iš Suomijos Porio miesto nuvežtas į Jungtinės Karalystės Šefildo miestą. Smulkintuvą apdraudė *Zurich Insurance plc* (toliau – *Zurich*). *Metso* ir *Zurich* yra apeliantės pagrindinėje byloje.

9. ALS pasitelkus subrangovus smulkintuvas buvo vežamas toliau nurodytu būdu. Iš pradžių žemagrindžiu sunkvežimiu jis buvo vežamas iš Suomijos Porio miesto į Suomijos Raumos miestą. Raumoje jis buvo iškrautas iš sunkvežimio ir savo eiga pakrautas į laivą. Nugabentas jūra smulkintuvas vėl sava eiga iškeltas iš laivo Halo uoste ir pakrautas į kitą sunkvežimį [6]. Kadangi *Metso* gavėjas neturėjo pakankamų arba reikiamų saugojimo galimybių, jis paprašė ALS subrangovo nuvežti smulkintuvą į savo sandėlį ir laikinai palaikyti ten kelias dienas. Vis dėlto smulkintuvas buvo laikomas ten ilgiau [7], o prieš išsiunčiant jį gavėjui į Šefildą dingo.

10. *Zurich* išmokėjo *Metso* smulkintuvo vertę atitinkančią kompensaciją, atskaičius perviršį.

11. 2009 m. rugsėjo 30 d. *Zurich* ir *Metso* kreipėsi į *Satakunnan käräjäoikeus* (Satakuntos apylinkės teismas, Suomija), reikalaudamos priteisti iš ALS atlyginti joms smulkintuvo vertės dydžio nuostolius.

5 Buveinės vieta nurodyta atsakovės Teisingumo Teismui pateiktuose procesiniuose dokumentuose.

6 Kaip ALS nurodė savo procesiniuose dokumentuose, buvo naudojamas jūrų laivininkystės bendrovės *Finnlines* laivas *Birka Exporter*.

7 Kaip nurodyta ALS rašytinėse pastabose.

12. 2013 m. kovo 22 d. sprendimu *Satakunnan käräjäoikeus* (Satakuntos apylinkės teismas) priteisė iš ALS ieškinyje nurodytas sumas, padaręs išvadą, kad jis turi jurisdikciją nagrinėti bylą, nes ji susijusi su prekių vežimu keliais, o jo jurisdikcija buvo grindžiama Suomijos taisyklėmis, kuriomis įgyvendinamas Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (toliau – CMR) 31 straipsnis [8].

13. Išnagrinėjęs ALS pateiktą apeliacinį skundą, *Vaasan Hovioikeus* (Vasos apeliacinis teismas, Suomija) nusprendė, kad byla susijusi su mišriuoju vežimu, kad šalys neturėjo būti laikomos susitarusiomis dėl teismo jurisdikcijos pagal CMR, kad pastaroji konvencija negalėjo būti taikoma ir kad *Vaasan Hovioikeus* (Vasos apeliacinis teismas) neturėjo jurisdikcijos pagal reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punktą. Todėl 2015 m. kovo 30 d. teismo nutartimi ieškinys buvo atmestas kaip nepriimtinas.

14. *Zurich* ir *Metso* padavė apeliacinį skundą *Korkein oikeus* (Aukščiausiasis Teismas), jame teigė, kad *Vaasan Hovioikeus* (Vasos apeliacinis teismas) nutartis turi būti panaikinta ir iš ALS turi būti priteista atlyginti nuostolius arba byla turi būti grąžinta *Vaasan Hovioikeus* (Vasos apeliacinis teismas), kad šis priimtų sprendimą dėl esmės.

15. Būtent tokiomis aplinkybėmis *Korkein oikeus* (Aukščiausiasis Teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Kaip turi būti nustatoma paslaugos suteikimo vieta ar vietos, kaip tai suprantama pagal Tarybos reglamento Nr. 44/2001 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką, tuo atveju, kai sudaroma sutartis dėl prekių vežimo tarp valstybių narių ir prekės vežamos keliais etapais skirtingomis transporto priemonėmis?“

16. Rašytines pastabas Teisingumo Teismui pateikė atsakovė, taip pat Suomijos, Portugalijos ir Šveicarijos vyriausybės ir Europos Komisija. Nebuvo prašoma rengti teismo posėdžio ir jis nebuvo surengtas.

III. Pateiktų pastabų apibendrinimas

17. Šioje byloje nagrinėjamą klausimą pradėsiu nagrinėti iš pradžių apibendrindamas Teisingumo Teismui pateiktas pagrindines pastabas.

18. ALS ginčija Suomijos teismų tarptautinę jurisdikciją, o Suomijos, Portugalijos ir Šveicarijos vyriausybės ir Europos Komisija laikosi pozicijos, kad Suomijos teismai turi tarptautinę jurisdikciją.

19. ALS teigia, kad tik iškrovimo vieta gali būti laikoma prievolės vykdymo vieta, tvirtindama, kad tik viena vieta gali būti prievolės vykdymo vieta ir kad galutinės paskirties vieta yra daug svarbesnė nei išsiuntimo vieta. Ji teigia, kad pastaroji vargu ar yra svarbesnė nei įvairios prekių perkrovimo vietos. Priešingai nei oro transporto keleivių atveju, prekių vežimo sutarties šalims nėra svarbu, kokios transporto rūšys naudojamos prekių vežimo metu, nes jų vienintelis tikslas yra tai, kad prekės pasiektų galutinę paskirties vietą. Be to, ALS teigia, kad nagrinėjama situacija yra panaši į skirtingose valstybėse narėse dirbančio prekybos agento situaciją, dėl kurios Sprendime *Wood Floor Solutions Andreas Domberger* Teisingumo Teismas konstatavo, kad jurisdikcija nustatoma pagal agento gyvenamąją vietą [9]. ALS taip pat remiasi Teisingumo Teismo sprendimu *Réunion européenne ir kt.*, kuriame

8 1956 m. gegužės 19 d. pasirašyta Ženevoje, *United Nations Treaty Series*, 1961, Nr. 5742, p. 190. Oficialus trumpinys CMR kilęs iš konvencijos pavadinimo prancūzų kalba („Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“).

9 2010 m. kovo 11 d. Sprendimo *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, C-19/09, ES:2010:137, 42 punktas.

konstatuota, kad mišraus jūrų ir kelių vežimo atveju jurisdikcija nagrinėti civilinės teisės pažeidimus priskirtina vietos, į kurią prekės turėjo būti vežamos, teismams [10]. Tai, ALS teigimu, atitinka taikytinos teisės nustatymą prekių vežimo sutartims pagal reglamentą „Roma I“ [11], kuriame pirmenybė teikiama pristatymo vietai ir kuris turi būti aiškinamas atsižvelgiant į reglamentą „Briuselis I“.

20. Tiek Suomijos, tiek ir Portugalijos vyriausybės remiasi Teisingumo Teismo jurisprudencija dėl to, jog vieta, kurioje vežėjas perėmė prekes, ir vieta, kur prekės turi būti pristatytos, yra vienodai glaudžiai susijusi su sutartinių įsipareigojimų vykdymu pagal prekių vežimo sutartį. Suomijos vyriausybė daugiausia remiasi Teisingumo Teismo sprendimu *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, o Portugalijos vyriausybė cituoja sprendimus *Rehder*, *Nickel & Goeldner Spedition* [12] ir *Color Drack* [13] ir remiasi sąvoka „pagrindinė paslaugų teikimo vieta“.

21. Komisija, remdamasi Teisingumo Teismo sprendimais *Rehder*, *Wood Floor Solutions Andreas Domberger* ir *Color Drack*, pripažįsta, kad bet kuriuo atveju prievolės vykdymo vieta yra atvykimo vieta, nes ji yra galutinė vieta vežimo grandinėje. Vis dėlto Komisija teigia, kad atsižvelgiant į artumo, nuspėjamumo ir teisinio saugumo principus, prievolės vykdymo vieta būtų tinkama papildomai pripažinti ir išsiuntimo vietą. Pasak Komisijos, tokiu atveju šioje byloje nagrinėjama situacija būtų prilyginama tai, kuri susiklostė byloje *Rehder*. Todėl Komisija siūlo, kad šiuo atveju apeliantė galėtų laisvai rinktis iš prekių išsiuntimo vietos pagal prekių vežimo sutartį ir sutartyje nurodytos prekių pristatymo vietos.

22. Šveicarijos vyriausybė teigia, kad aiškinant jurisdikcijos taisyklę būtina atsižvelgti į taisyklės tikslą. Be to, Šveicarijos vyriausybė tvirtina, kad sutartinės jurisdikcijos pagal reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunktį nustatymo tikslai yra artumas ir nuspėjamumas. Šveicarijos vyriausybė mano, kad tiek prekių išsiuntimo vieta, tiek ir prekių pristatymo vieta turi būti laikomos prievolės vykdymo vietomis. Jei, pavyzdžiui, prekės būtų sugadintos arba prarastos išsiuntimo vietoje, būtų netikslinga suteikti jurisdikciją tik paskirties šalies teismams, ypač atsižvelgiant į sunkumus, su kuriais būtų susidurta renkant atitinkamus įrodymus. Šveicarijos vyriausybė priduria, kad vietos, kuriose prekių vežimo metu prekės yra perkraunamos, prekių perkrovimo vietos prekių vežimo metu neturi būti laikomos prievolės vykdymo vietomis, nes, pirma, jų negali numatyti nė viena iš sutarties šalių, nes jų pasirinkimas paprastai priklauso tik nuo vežėjo, ir, antra, jurisdikciją turinčių teismų skaičius turi būti ribojamas.

IV. Analizė

23. Pirmiausia reikėtų pažymėti, kad pagrindinė byla, kurią nagrinėja prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs Suomijos teismas, susijusi su ginču dėl to, ar tarptautinio daugiarūšio prekių vežimo atveju prekių išsiuntimo valstybės narės teismai turi tarptautinę jurisdikciją. Nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą pateikiama platesnė formuluotė, apimanti paskirties valstybės narės jurisdikciją ir valstybių narių, kuriose yra vežamų prekių tranzito punktai, jurisdikciją. Tačiau, norint atsakyti į taip suformuluotą klausimą, atsakant į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimą šių aspektų įtraukti nebūtina. Vis dėlto, atsižvelgiant į pirma minėtą jurisdikciją turinčių teismų skaičiaus ribojimo aspektą, jie turi netiesioginę reikšmę, todėl ne kartą juos aptarsiu tame kontekste.

10 1998 m. spalio 27 d. Sprendimo *Réunion européenne ir kt.*, C-51/97, EU:C:1998:509, 35 punktas.

11 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (Roma I) (OL L 177, 2008, p. 6).

12 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimas *Nickel & Goeldner Spedition*, C-157/13, EU:C:2014:2145.

13 2007 m. gegužės 3 d. Sprendimas *Color Drack*, C-386/05, EU:C:2007:262.

A. Įžanga

24. Teisingumo Teismas nagrinėjo tarptautinės jurisdikcijos klausimą tarptautinio prekių vežimo kontekste keliose bylose. Tačiau nė viena iš jų nebuvo susijusi su specialiąja jurisdikcija dėl prekių vežimo sutarties pagal reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunktį, t. y. su situacija, kuri nagrinėjama šiame prašyme priimti prejudicinį sprendimą.

25. Tiek, kiek teismų sprendimuose nagrinėjamas klausimas yra susijęs su prekių vežimu sausuma, jos daugiausia susijusios su CMR ir jos taikymo sritimi. Vis dėlto Teisingumo Teismas konstatavo, kad sprendimą dėl to, ar ginčas patenka į CMR taikymo sritį [14], privalo priimti nacionaliniai teismai, o šioje byloje *Vaasan Hovioikeus* (Vasos apeliacinis teismas) nusprendė, kad CMR nėra taikytina *ratione materiae*, nes nagrinėjama byla susijusi su mišriuoju transportu.

26. Dėl šios priežasties *Korkein oikeus* (Aukščiausiasis Teismas) suformulavo prejudicinį klausimą, prašydamas išaiškinti reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunktį, remdamasis tuo, kad CMR yra netaikytina [15].

27. Reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunktyje numatyta „specialioji jurisdikcija“, kuri pateikiama kaip alternatyva „bendrajai jurisdikcijai“. Pasak atsakovės pagrindinėje byloje, pagal reglamento „Briuselis I“ 2 straipsnio 1 dalį, siejamą su reglamento „Briuselis I“ 60 straipsnio 1 dalimi, bendroji jurisdikcija tenka Jungtinės Karalystės, kurios teritorijoje yra ALS buveinė, teismams. Todėl apeliantės pagrindinėje byloje gali pasirinkti pareikšti ieškinį Suomijos teismuose tik tuo atveju, jeigu Suomija tenkina reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunktyje nustatytas specialiosios jurisdikcijos sąlygas, t. y. jeigu Suomija buvo „prievolės vykdymo vieta“, kaip suprantama pagal šį straipsnį.

28. Tarptautinės jurisdikcijos klausimas iškilo pagrindinėje byloje dėl to, kad byla yra susijusi ne tik su Suomija, bet ir su kitomis valstybėmis: Suomija yra prekių išsiuntimo šalis ir siuntėjo buveinės adreso šalis, o prekių paskirties šalis ir vežėjo buveinės adreso šalis yra Jungtinė Karalystė, kurioje, be kita ko, prekės ir prarastos. Galiausiai tam, kad smulkintuvas iš Suomijos būtų nuvežtas į Jungtinę Karalystę, jį teko gabenti per kitoms valstybėms narėms priklausančius vandenis arba per jokiai valstybei nepriklausančius vandenis. Bendrinėje kalboje visos šios teritorijos ir visi šie vandenys yra vietos, kuriose ir buvo vykdoma sutartis.

29. Kadangi, siekiant nustatyti tarptautinę jurisdikciją dėl paslaugų sutarties, reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunktyje numatyta, kad pagal sutartį prievolės vykdymo vieta yra „vieta <…>, kurioje paslaugos buvo arba turėtų [turėjo] būti suteiktos pagal sutartį“, kyla klausimas, ar jurisdikciją turi visos valstybės, kuriose prievolė buvo vykdoma iš dalies, ar tik viena, ar tik kai kurios iš jų.

30. Remiantis reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b ir a papunkčių formuluotėmis, abu papunkčiai susiję su „vykdymo *vieta*“, o b papunkčio atveju ir su „*vieta* valstybėje narėje“ [16]. Atsižvelgiant į tai, kad vartojama vienaskaita, atrodo, kad tik viena vienintelė vieta gali būti laikoma turinčia specialiąją jurisdikciją dėl sutartinių klausimų. Tačiau tokio pobūdžio išvados nėra numatyta jurisprudencijoje.

14 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *Nickel & Goeldner Spedition*, C-157/13, EU:C:2014:2145, 36 punktas.

15 Žr. šios išvados 13 ir 14 punktus.

16 Išskirta mano.

31. Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad jei neįmanoma nustatyti vienos pagrindinės prievolės vykdymo vietos, visos prievolės vykdymo vietos yra gana glaudžiai susijusios su bylos materialiais elementais, taigi ir turi reikšmingą ryšį teismų jurisdikcijos prasme. Nagrinėdamas ginčą dėl prekių pardavimo, Teisingumo Teismas nusprendė, kad tokiu atveju ieškovas, remdamasis reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio pirma įtrauka, gali pareikšti ieškinį atsakovui pasirinktos prievolės vykdymo vietos teisme [17].

32. Tai atitinka jurisprudenciją dėl jurisdikcijos civilinės teisės pažeidimų srityje, kurioje Teisingumo Teismas taip pat nusprendė, kad galima svarstyti daugiau nei vieną vietą, kai vieta, kurioje buvo patirta nuostolių, nėra ta pati vieta, kurioje įvyko įvykis, dėl kurio kilo atsakomybė dėl nuostolių atlyginimo [18].

33. Sprendime *Réunion européenne ir kt.* [19] Teisingumo Teismas, nagrinėdamas prekių vežimą jūra ir po to sausuma [20], konstatavo, kad byla susijusi su civilinės teisės pažeidimu, deliktu arba kvazideliktu, todėl nesprendė dėl jurisdikcijos bylose dėl sutarties.

34. Dėl keleivių vežimo oro transportu Teisingumo Teismas yra priėmęs du sprendimus, kuriuose išaiškintos sąlygos dėl jurisdikcijos nustatymo iš sutarčių kylančiose bylose pagal reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką, juos dabar panagrinėsiu išsamiau.

B. Jurisprudencija dėl keleivių vežimo oro transportu

1. Sprendimas „Rehder“

35. Sprendime *Rehder* [21] Teisingumo Teismo buvo prašoma priimti sprendimą dėl tarptautinės jurisdikcijos dėl ieškinių, teikiamų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 261/2004 dėl oro transporto keleivių teisių [22]. Ieškovas minėtoje byloje Vokietijos teisme siekė gauti nuostolių atlyginimą dėl atšaukto skrydžio iš Miuncheno (Vokietija) į Vilnių (Lietuva), nors oro linijų bendrovės buveinės adresas buvo Rygoje (Latvija). Teisingumo Teismas konstatavo, kad jurisdikciją turi orlaivio išvykimo vietos *ir* atvykimo vietos valstybių narių teismai. Ieškovas galiausiai gali pasirinkti vieną iš šių dviejų variantų.

36. Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad, atsižvelgiant į atitinkamų paslaugų, kurios teikiamos keleiviams vežimo metu, pobūdį, abi šios vietos užtikrina pakankamą artumo ryšį, susijusį su materialiais ginčo elementais. Taip pat Teisingumo Teismas konstatavo, kad tai netaikoma orlaivio tarpinio nusileidimo vietoms, nes jos nėra „pakankamai susijusios su esminėmis tokios sutarties paslaugomis“ [23].

17 2007 m. gegužės 3 d. Sprendimo *Color Drack*, C-386/05, EU:C:2007:262, 42 punktas. Ši byla susijusi su prekių pardavimo sutarties, pagal kurią atsakovė, Vokietijoje įsteigta bendrovė, įsipareigojo pristatyti prekes įvairiems ieškovės perpardavėjams Austrijoje, įvykdymu. Teisingumo Teismas nusprendė, kad gali būti kelios prekių pristatymo vietos.

18 Pavyzdžiui, 1976 m. lapkričio 30 d. Sprendimo *Bier / Mines de Potasse d'Alsace*, 21/76, EU:C:1976:166, 24 ir 25 punktai ir 1998 m. spalio 27 d. Sprendimo *Réunion européenne ir kt.*, C-51/97, EU:C:1998:509, 28 punktas.

19 1998 m. spalio 27 d. Sprendimo *Réunion européenne ir kt.*, C-51/97, EU:C:1998:509, 26 punktas.

20 Teisingumo Teismas sprendimą priėmė remdamasis Briuselio konvencija, tai yra iki reglamento „Briuselis I“ galiojęs teisės aktas, į kurį atsižvelgiant turi būti aiškinamas šis reglamentas, žr. reglamento „Briuselis I“ 19 konstatuojamosios dalies antrą sakinį ir 2010 m. gegužės 4 d. Sprendimo *TNT Express Nederland*, C-533/08, EU:C:2010:243, 36 punktą.

21 2009 m. liepos 9 d. Sprendimas *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439.

22 2004 m. vasario 11 d. Reglamentas, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

23 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 40 punktas.

37. Nagrinėdamas skrydžio išvykimo ir atvykimo vietų svarbą, Teisingumo Teismas atskyrė šią situaciją nuo situacijos, kai sudaroma pardavimo sutartis numatant „prekių pristatymus, kurie pagal ekonominius kriterijus nustatant pagrindinę pristatymo vietą yra aiškios ir išmatuojamos operacijos, į skirtingas vietas“. Teisingumo Teismas pažymėjo, kad „savo esme oro transportas yra nuo lėktuvo išvykimo iki atvykimo vietos teikiamos nedalomos ir vientisos paslaugos, ir todėl tokiais atvejais remiantis ekonominiais kriterijais negalima išskirti tam tikros paslaugos dalies, kuri būtų pagrindinė ir teikiama konkrečioje vietoje“ [24].

38. Be to, Teisingumo Teismas konstatavo, kad jo išvada atitinka artumo ir nuspėjamumo ir teisinio saugumo principus. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas pažymėjo, kad galėdamos rinktis tik iš dviejų teismų, abi šalys galėjo nesunkiai nustatyti teismą, kuriame būtų galima reikšti ieškinį ir įvertinti visą susijusią riziką.

2. Sprendimas „flightright ir kt.“

39. Anksčiau minėti principai patvirtinti ir Sprendime *flightright ir kt.* [25], kuriame Teisingumo Teismas nagrinėjo tris sujungtas bylas dėl skrydžių, kuriuos sudarė keli etapai ir kurių kiekvieną etapą vykdė skirtingas oro transporto vežėjas.

40. Pirmoje iš šių bylų *flightright GmbH*, kuri veikė kaip dviejų keleivių reikalavimų, pareikštų dėl atidėtų skrydžių, perėmėja, pareiškė ieškinį *Air Nostrum* Vokietijos teismuose. Reikalavimų perleidėjai įsigijo iš *Air Berlin* kelionę iš Ibisos (Ispanija) į Diuseldorfą (Vokietija) per Maljorkos Palmą (Ispanija), kuriai buvo suteiktas vienas registracijos numeris. Pirmasis etapas, kurį vykdė *Air Nostrum*, buvo atidėtas ir keleiviai pavėlavo į skrydį iš Maljorkos Palmos į Diuseldorfą. Kilo klausimas, ar Vokietijos teismas, į kurį kreipėsi *flightright GmbH*, turi jurisdikciją.

41. Teisingumo Teismas konstatavo, kad reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antra įtrauka [26] turi būti aiškinama taip, kad tuo atveju, kai keleiviai vežami vykdant jungiamuosius skrydžius, to skrydžio „vykdymo vieta“ minėtos nuostatos tikslu yra antrojo etapo atvykimo vieta. Teisingumo Teismas padarė tokią išvadą esant aplinkybėms, kai keleiviai buvo vežami vykdant du jungiamuosius skrydžius, kuriuos vykdė du skirtingi oro vežėjai, o ieškinys dėl kompensacijos išmokėjimo už per ilgai atidėtą jungiamąjį skrydį pagal Reglamentą Nr. 261/2004 buvo paremtas pažeidimu, kuris įvyko pirmajame iš dviejų skydžių, kurį vykdė oro vežėjas, su kuriuo keleiviai neturėjo sutartinių santykių (*Air Nostrum*) [27].

42. Teisingumo Teismas pažymėjo, kad nors Sprendime *Rehder* nustatyta sąvoka „vykdymo vieta“ susijusi su tiesioginiu skrydžiu, kurį vykdė atitinkamo keleivio sudarytos sutarties šalis, ji taip pat *mutatis mutandis* taikoma ir tokiose situacijose, kurios nagrinėjamos ir Sprendime *flightright ir kt.*, kur, pirma, jungiamąjį skrydį sudarė du etapai ir, antra, atitinkamą skrydį vykdęs oro vežėjas su atitinkamais keleiviais nebuvo tiesiogiai sudaręs sutarties [28].

24 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 42 punktas.

25 2018 m. kovo 7 d. Sprendimas *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160.

26 Kadangi byla *flightright ir kt.* buvo susijusi su trimis atskiromis bylomis, kurios buvo pradėtos per tam tikrą laikotarpį, Teisingumo Teismas privalėjo aiškinti reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką ir jį pakeitusio reglamento „Briuselis Ia“ 7 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką, kurio formuluotė yra tokia pati.

27 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 56 punktas.

28 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 69 punktas.

43. Atsižvelgiant į tai, kad antrojo etapo atvykimo vieta turėjo pakankamai glaudų ryšį su bylos materialiais elementais, todėl užtikrino glaudų ryšį tarp vežimo oro transportu sutarties ir jurisdikciją turinčio teismo, kurio reikalaujama pagal specialiosios jurisdikcijos taisyklę, nustatytą reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkte, tai atitiko artimumo tikslus [29]. Šis sprendimas taip pat atitiko ir minėtose taisyklėse numatytą nuspėjamumo principą, leidžiantį tiek ieškovui, tiek ir atsakovui nustatyti teismą, kuriame būtų galima reikšti ieškinius, pagal antrojo skrydžio atvykimo vietą, kaip ji nurodyta sutartyje dėl vežimo oro transportu [30].

3. Santrauka

44. Apibendrindamas, kiek tai yra susiję su atidėtais skrydžiais arba atsisakymu vežti ir nuostolių, patirtų dėl tokios rūšies vežimo sutarties pažeidimo, atlyginimu, Teisingumo Teismas mano, kad pagal sutartį vienodai reikšminga yra ir išvykimo vieta, ir galutinės paskirties vieta ir kad tarp šių vietų ir bet kokio su sutartimi susijusio proceso egzistuoja pakankamas teritorinis ryšys.

45. Todėl Teisingumo Teismas abi šias vietas apibūdina kaip „vykdymo vietas“ pagal reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką, turinčias pakankamai glaudų ryšį su materialiais ginčo elementais, susijusiais su tokiais sutartiniais įsipareigojimais, kaip nuostolių atlyginimas.

46. Teisingumo Teismas pateisina tokį apibūdinimą, remdamasis kitais principais, įtvirtintais suformuotoje jurisprudencijoje dėl specialiosios jurisdikcijos, būtent nuspėjamumo ir rizikos įvertinimo principais.

47. Be šių dviejų pagrindinių vykdymo vietų, Teisingumo Teismas yra nustatęs dar vieną vietą, kuri taip pat galėtų būti laikoma reikšminga prekių vežimo sutarčiai vykdyti. Tai vieta, kurioje baigiasi dviejų skrydžių kelionės pirmasis etapas. Vis dėlto, remiantis Teisingumo Teismo sprendimu *flightright ir kt.*, ši vieta neatitinka artimumo kriterijaus.

C. Taikytinumas daugiarūšiam prekių vežimui

48. Mano nuomone, šie argumentai gali būti perkeliami į daugiarūšio prekių vežimo situacijas, kaip nagrinėjama ir šioje byloje.

49. Šiuo atveju nagrinėjama situacija skiriasi nuo tų, kurios susijusios su oro linijomis tuo, kad jos susijusios ir su skirtingais vežimo objektais, ir su skirtingomis transporto priemonėmis. Išnagrinėsiu visus šiuos skirtumus paeiliui ir paaiškinsiu, kodėl, mano nuomone, sprendimai *Rehder* ir *flightright ir kt.* yra taikytini.

1. Prekės prieš keleivius

50. Tai, kad nagrinėjamu atveju buvo gabenamos prekės, reikšmingai nekeičia situacijos, susijusios su išvykimo vieta. Ši vieta lieka reikšminga sutarties vykdymui ir turi pakankamą panašumą, palyginti su vietomis, kurios buvo kertamos tuo metu, kai prekės buvo vežamos iš Suomijos į Jungtinę Karalystę sunkvežimiu ir laivu.

29 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 74 punktas. Šiuo klausimu taip pat žr. 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 44 punktą.

30 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 75 punktas. Šiuo klausimu taip pat žr. 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 45 punktą ir 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *Nickel & Goeldner Spedition*, C 157/13, EU:C:2014:2145, 41 punktą.

51. Teisingumo Teismas Sprendime *Rehder* pažymėjo, kad keleivio įlaipinimo į lėktuvą metu atitinkamos paslaugos, kurios teikiamos vykdant iš keleivių vežimo oro transportu sutarties kylančias prievoles, yra „keleivių registravimas, įlaipinimas ir pasitikimas lėktuve oro transporto sutartyje numatytoje lėktuvo pakilimo vietoje, lėktuvo išvykimas numatytu laiku, keleivių ir jų bagažo skraidinimas iš išvykimo vietos į atvykimo vietą, rūpinimasis keleiviais per skrydį“. Šių argumentų pagrindu galimos lėktuvo tarpinio nusileidimo vietos neatitinka vietų, kuriose teismas gali turėti jurisdikciją, nes jos nėra „pakankamai susijusios su esminėmis tokios sutarties paslaugomis“ [31].

52. Kadangi prekes privalo siųsti asmuo, nepriklausomai nuo to, ar jis siuntėjas, ar vienas iš jo atstovų, panašią lemiamą reikšmę turi ir išvykimo vietoje esanti situacija, jei prekių pristatymas būna sėkmingas.

53. Dėl šios priežasties sprendimai dėl asmenų vežimo oro transportu gali būti pritaikyti ir šioje byloje. Prekių vežimo atveju siuntėjas yra suinteresuotas, kad prekės atvyktų į paskirties vietą laiku, nebūtų prarastos arba sugadintos. Dėl šios priežasties siuntėjas išvykimo vietoje privalo imtis atsargumo priemonių, t. y. perduoti prekes tinkamu laiku ir tinkamoje vietoje, tinkamai jas supakuoti, suvynioti ir apsaugoti nuo galimo pažeidimo vežant. Be to, kita sutarties šalis – vežėjas – privalo atlikti svarbią išsiuntimo vietoje suderintos paslaugos dalį, t. y. priimti prekes ir tinkamai jas laikyti ir saugoti nuo pažeidimo.

54. Dar daugiau, nors CMR ir netaikoma pagrindinėje byloje, pažymėtina, kad, kaip nurodė Šveicarijos vyriausybė ir Komisija, ji taip pat pagrįsta tuo, kad tarp prekių vežimo ir valstybės, kuri gali turėti jurisdikciją, egzistuoja pakankamai glaudus ryšys. CMR 31 straipsnio 1 dalies b punkte nustatyta, kad tiek išvykimo vieta, tiek ir atvykimo vieta yra priklausomi siejamieji veiksniai [32], galintys nustatyti tarptautinę jurisdikciją. Panaši taisyklė dėl jurisdikcijos taip pat nustatyta ir Jungtinių Tautų konvencijos dėl krovinių gabenimo jūra [33] 21 straipsnio 1 dalies c punkte.

55. Reglamentas „Roma I“, kuriuo rėmėsi ALS, nėra tiesiogiai susijęs su pateiktu klausimu, nes jis susijęs su taikytina teise. Tačiau tarptautinės privatinės teisės taisyklės taip pat grindžiamos tuo, jog egzistuoja glaudus ryšys. Siekiant nustatyti prekių vežimo sutartims taikytiną teisę, reglamento „Roma I“ 5 straipsnio 1 dalyje derinama vežėjo įprasta gyvenamoji vieta, „gavimo vieta“, „pristatymo vieta“ ir siuntėjo įprasta gyvenamoji vieta. Tai patvirtina nuomonę, kad visos šios vietos turi reikšmės nustatant, ar tarp atvejų, susijusių su prekių vežimu, egzistuoja glaudus ryšys, kai viena iš tokių vietų yra išsiuntimo vieta („gavimo vieta“).

2. Daugiarūšis vežimas keliais / jūra prieš vežimą oro transportu

56. Teisingumo Teismo sprendime *flightright ir kt.* buvo nagrinėta daugiarūšiam vežimui būdinga savybė, t. y. tai, kad prekės yra vežamos keliais skirtingais etapais.

57. Tokio pobūdžio atskiri etapai buvo byloje *flightright* nagrinėtu atveju; toje byloje Teisingumo Teismas konstatavo, kad tokio vežimo pobūdis nekeičia išvykimo ir paskirties vietų svarbos, nors byloje *flightright ir kt.*, kaip ir šiuo atveju, oro transporto vežėjas ir vežėjas buvo pasitelkę subrangovus.

31 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 40 punktas.

32 CMR 31 straipsnio 1 dalyje numatyta: „Visais ginčytinais klausimais, kilusiais dėl vežimo, patenkančio į šios Konvencijos veikimo sritį, ieškovas, be teismų, esančių Konvencijos šalyse dalyvėse, gali kreiptis į teismus valstybės, kurios teritorijoje <…> (b) yra krovinio priėmimo vežti vieta arba numatyta pristatymo vieta <…>“

33 Pasirašyta 1978 m. kovo 31 d. Hamburge, 1992 m. Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys, Nr. 29215, p. 3. Ši konvencija plačiau žinoma kaip Hamburgo taisyklės. Jos 21 straipsnio 1 dalyje numatyta: „Teisminėje procedūroje, susijusioje su prekių vežimu pagal šią konvenciją, ieškovas savo nuožiūra gali pareikšti ieškinį teisme, kuris pagal valstybės, kurioje vyksta teismas, įstatymus yra kompetentingas ir kurio jurisdikcijai priklauso viena iš šių vietų: <…> (c) pakrovimo uostas arba iškrovimo uostas; <…>“

58. Kalbant tiek apie daugiarūšį prekių vežimą, tiek ir apie skrydžius keliais etapais, reikia pasakyti, kad abi pagrindines vietas, kuriose teikiamos paslaugos, tarpusavyje sieja įlaipinimo kortelė vežimo oro transporto atveju ir sutartis tarp siuntėjo ir vežėjo daugiarūšio vežimo atveju. Tokios sutarties tikslas – būtent perkelti daiktą iš vienos apibrėžtos vietos į kitą vietą, t. y. nuvežti jį iš vietos A į vietą B, daro šias dvi vietas dviem vieno spektro kraštutiniais variantais, net jei tarp jų yra laiko tarpas ir atstumas. Sutartimi tiesiog siekiama įveikti tą atstumą. Išvykimo ir paskirties vietos yra labai svarbios prekių vežimo sutarties atžvilgiu ir tik kartu sudaro jos esminių ir būdingų elementų dalį.

59. Šiuo atveju, kai prekių vežimui naudojamos priemonės keičiamos prekių vežimo metu, būtent – uostuose, pats prekių vežimo keliais skirtingais etapais faktas taip pat yra dar viena neišvengiama tokio vežimo ypatybė. Vis dėlto, manau, netgi tai, jog buvo būtina perkrauti tokį sunkų ir didelių gabaritų krovinį kaip smulkintuvas ir gabenti jį sausuma savo eiga, prisiimant tokiai procedūrai būdingą praradimo arba sugadinimo (įskaitant ir vagystės) riziką, nekeičia aplinkybių taip, kad perkrovimo vietoms būtų suteikta tokia pati svarba, kaip ir išsiuntimo vietai. Todėl pastarąją vietą kartu su paskirties vieta pripažinus kaip vieną iš dviejų „prievolės įvykdymo vietų“, nepadidėja jurisdikciją turinčių teismų skaičius taip, kad kiltų susirūpinimas dėl palankesnio teisinio reglamentavimo ieškojimo.

60. Be to, paprastai tokio pobūdžio, kuris yra nagrinėjamas ir pagrindinėje byloje [34], sutartyse nėra nurodomos perkrovimo vietos. Nuspėjamumo elementas, kurį Teisingumo Teismas akcentavo sprendimuose *Rehder* ir *flightright ir kt.*, ir poreikis apriboti galimybes ieškoti palankesnio teisinio reglamentavimo reiškia, kad perkrovimo vietos neatitinka sąvokos „vykdymo vieta“ pagal reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką. Remiantis Teisingumo Teismo jurisprudencija, kiek tai įmanoma, vykdymo vieta turi būti numanoma iš pačios sutarties nuostatų [35].

61. Esminis sutarties vaidmuo nustatant jurisdikciją taip pat reiškia, kad ne toks reikšmingas tampa faktas, kad smulkintuvas buvo prarastas Jungtinėje Karalystėje, o ne Suomijoje. Tuo metu, kai šalys sudarė sutartį, nebuvo įmanoma numatyti, kur gali kilti su sutarties vykdymu susijusių problemų. Taigi, nors įrodymų rinkimo galimybės yra vienas iš tikslų, kurių siekiama reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunkčiu, jį lenkia nuspėjamumo tikslas, kuris yra vienas iš bendrų jurisdikcijos taisyklių ramsčių [36].

3. Tarpinė išvada

62. Taigi, manau, skirtumai, kurie egzistuoja tarp šioje byloje lyginamų situacijų, t. y. asmenų vežimo oro transportu ir prekių vežimo daugiarūšiu transportu, nėra tokie reikšmingi, kad pagrindinėje byloje reikėtų laikytis pozicijos, kuri skirtųsi nuo pozicijos sprendimuose *Rehder* ir *flightright ir kt*. Tuose sprendimuose Teisingumo Teismas nustatė jurisdikciją „*pagrindinėse* paslaugų teikimo vietose“ [37], nes jos gana glaudžiai susijusios su to ginčo materialiais elementais [38]. Dėl situacijų, kai vežama keliais ir jūra, šį glaudų ryšį patvirtina kiti teisiniai režimai, kaip antai CMR ir Hamburgo taisyklės.

63. Taigi tiek išsiuntimo vieta, tiek paskirties vieta yra „pagrindinės paslaugų teikimo vietos“ pagal reglamento „Briuselis I“ 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką, o pakrovimo vietos paprastai tokios nėra.

34 Šveicarijos vyriausybė savo pastabose teigė, kad tai yra įprasta praktika. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nepateikė išsamios informacijos apie prekių vežimo sutarties turinį ir nepateikė Teisingumo Teismui sutarties. ALS nurodė, kad jos pagrindinė užduotis buvo imtis logistikos priemonių, reikalingų smulkintuvui nuvežti iš Porio į Šefildą. Savo pastabose ALS taip pat teigė, kad nuo 2004 m. iki 2011 m. *Metso* ir ALS sudarė 418 sutarčių dėl *Metso* įrangos vežimo.

35 Žr. 2010 m. kovo 11 d. Sprendimo *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, C-19/09, EU:C:2010:137, 38 punktą.

36 Žr. generalinio advokato M. Bobek išvados sujungtose bylose *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2017:787, 81 punktą.

37 Išskirta mano.

38 Žr. 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 73 punktą.

V. Išvada

64. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, į *Korkein oikeus* (Aukščiausiasis Teismas, Suomija) prejudicinį klausimą siūlau atsakyti taip:

Tada, kai sudaroma sutartis dėl prekių vežimo tarp valstybių narių ir prekės vežamos keliais etapais skirtingomis transporto priemonėmis, paslaugos suteikimo vieta ar vietos, kaip tai suprantama pagal 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką, apima ir išsiuntimo vietą.