

Antopäivä

15.2.2017

Nro

297

MUUTOKSENHAKIJAT Zurich Insurance Plc
Metso Minerals Oy

VASTAPUOLI Abnormal Load Services (International)
Limited

ASIA Vahingonkorvaus

RATKAISU, JOHON ON HAETTU MUUTOSTA

Vaasan hovioikeus 30.3.2015 nro 149

KORKEIMMAN OIKEUDEN RATKAISU

Oikeudenkäynnin kohde

1. Asiassa on kyse kansainväliseen kuljetukseen liittyvästä vahingonkorvausasiasta, jossa suomalainen yritys on sopinut englantilaisen rahdinkuljettajan kanssa tavaran kuljetuksesta Suomesta Englantiin ja jossa tavara on kuljetuksen aikana Englannissa kadonnut. Vahingonkorvauskanne on nostettu suomalaisessa tuomioistuimessa.

2. Kansallisen tuomioistuimen toimivalta tässä asiassa voi määräytyä osapuolten tekemän oikeuspaikkasopimuksen perusteella tai se voi perustua kansalliseen tiekuljetussopimuslakiin, jolla on saatettu voimaan tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävää rahtisopimusta koskeva yleissopimus (CMR-sopimus), taikka Neuvoston asetukseen (EY) N:o 44/2001 (Bryssel I -asetus).

3. Kansallisen tuomioistuimen asiana on ratkaista, onko asiassa näytetty, että osapuolet ovat sopineet sitovasti oikeuspaikasta, ja jollei siitä ole sovittu, onko kansallinen tuomioistuin toimivaltainen tiekuljetussopimuslain nojalla. Siinä tapauksessa, että kansallisen tuomioistuimen toimivalta ei määräydy oikeuspaikkasopimuksen eikä tiekuljetussopimuslain nojalla, Korkeimman oikeuden ratkaistavana on kysymys siitä, onko kansallinen tuomioistuin toimivaltainen Bryssel I -asetuksen 5 artiklan 1 alakohdan b alakohdan perusteella.

Asian tausta

Vireillä oleva kanne

4. Metso Minerals Oy (Metso) lähettäjänä ja Abnormal Load Services (International) Limited (ALS) rahdinkuljettajana olivat sopineet telakartiomurskaimen kuljettamisesta Porista Suomesta Sheffieldiin Englantiin. Murskain oli kuljetettu ensin kuorma-auton lavetilla Porista Raumalle, missä se oli purettu kuorma-autosta ja ajettu omalla

konevoimalla laivaan. Merikuljetuksen jälkeen murskain oli jälleen omalla konevoimalla ajettu Hullin satamassa pois laivasta ja lastattu toiseen kuorma-autoon. Murskainta oli lähdetty kuljettamaan Hullista maanteitse, ja se oli kadonnut ennen kuin se oli toimitettu vastaanottajalle Sheffieldissä.

5. Zurich Insurance Plc (Zurich) on korvannut Metsolle murskaimen arvon omavastuusuutta lukuun ottamatta.

6. Zurich ja Metso ovat vaatineet Satakunnan käräjäoikeudessa Suomessa, että ALS velvoitetaan suorittamaan niille vahingonkorvauksena murskaimen arvoa vastaava määrä. ALS on vaatinut ensisijaisesti, että kanne jätetään tutkimatta tuomioistuimelta puuttuvan toimivallan perusteella.

Satakunnan käräjäoikeuden ratkaisut

7. Käräjäoikeus katsoi välituomiossaan 5.4.2012, että ALS ei ollut näyttänyt, että osapuolet olisivat sopineet oikeuspaikasta. Kuljetukseen oli sovellettava CMR-sopimuksen 31 artiklan mukaisia tiekuljetussopimuslain 42 §:n säännöksiä, joiden nojalla Satakunnan käräjäoikeus oli toimivaltainen käsittelemään asian. Käräjäoikeus tutki pääasian ja velvoitti tuomiollaan 22.3.2013 ALS:n suorittamaan kanteessa vaaditut määrät.

Hovioikeuden päätös 30.3.2015

8. ALS:n valituksesta hovioikeus katsoi, että osapuolten ei ollut katsottava sopineen toimivaltaisesta tuomioistuimesta. Hovioikeus totesi, että koska murskain oli purettu merimatkan ajaksi moottoriajoneuvosta ja lastattu merimatkan jälkeen toiseen moottoriajoneuvoon, kysymyksessä oli yhdistetty kuljetus, joka ei ollut tiekuljetussopimuslaissa tarkoitettu kansainvälinen kuljetus. Käräjäoikeus ei siis voinut perustaa toimivaltaansa tiekuljetussopimuslain 42 §:ään.

9. Hovioikeus päätyi edelleen siihen, että Satakunnan käräjäoikeus ei ollut toimivaltainen myöskään Bryssel I -asetuksen 5 artiklan perusteella. Hovioikeus jätti kanteen tutkimatta.

Valitus Korkeimmassa oikeudessa

10. Zurich ja Metso ovat vaatineet, että hovioikeuden päätös kumotaan ja ALS velvoitetaan suorittamaan vahingonkorvaus tai asia palautetaan pääasian osalta hovioikeuteen.

Säännökset*Unionin oikeus*

11. Tuomioistuimen toimivaltaa sääntelee Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1215/2012, annettu 12 päivänä joulukuuta 2012, tuomioistuimen

toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla. Asetuksen 66 artiklan mukaan asetusta sovelletaan ainoastaan sellaisiin oikeudenkäynteihin, jotka on pantu vireille 10 päivänä tammikuuta 2015 tai sen jälkeen. Nyt käsiteltävä asia on tullut vireille Satakunnan käräjäoikeudessa 30.9.2009, joten mainitun asetuksen sijasta asiaan sovelletaan Neuvoston asetusta (EY) N:o 44/2001, annettu 22 päivänä joulukuuta 2000, tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla (Bryssel I). Asetuksen 5 artiklassa säädetään muun muassa seuraavasti:

Jos henkilön kotipaikka on jäsenvaltiossa, häntä vastaan voidaan nostaa kanne toisessa jäsenvaltiossa:

1) a) sopimusta koskevassa asiassa sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä kanteen perusteena oleva velvoite on täytetty tai täytettävä,

b) jollei toisin ole sovittu, tätä säännöstä sovellettaessa kanteen perusteena olevan velvoitteen täytäntöönpanopaikka on:

- irtaimen tavaran kaupassa se paikkakunta jäsenvaltiossa, missä tavarat sopimuksen mukaan toimitettiin tai oli toimitettava,
- palvelujen osalta se paikkakunta jäsenvaltiossa, missä palvelut sopimuksen mukaan suoritettiin tai oli suoritettava,

c) jollei sovelleta b alakohtaa, sovelletaan a alakohtaa.

CMR-sopimus

12. Tavarán kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävää rahtisopimusta koskevan yleissopimuksen (CMR) 1 artiklan 1 kohta kuuluu seuraavasti:

Tätä yleissopimusta sovelletaan jokaiseen sopimukseen, joka koskee ajoneuvolla korvausta vastaan tiellä suoritettavaa tavarán kuljetusta, kun paikkakunta, jolla tavara on otettu kuljetettavaksi ja määräpaikka, niin kuin ne on sopimuksessa ilmoitettu, sijaitsevat eri valtioissa, joista ainakin toinen on sopimusvaltio. Mitä tässä on sanottu, on noudatettava osapuolten kotipaikasta ja kansalaisuudesta riippumatta.

13. Yleissopimuksen 2 artiklan 1 kohta kuuluu seuraavasti:

Jos ajoneuvoa kuormineen osa matkasta kuljetetaan meritse, rautateitse, sisävesiteitse tai ilma-aluksessa matkan aikana kuormaa ajoneuvosta purkamatta muulloin kuin 14 artiklassa tarkoitetuissa tapauksissa, tätä yleissopimusta on kuitenkin sovellettava koko kuljetukseen. Sikäli kuin näytetään, että tavarán katoaminen, vähentyminen tai vahingoittuminen tahi sen luovuttamisen

viivästyminen, mikä on sattunut muun kuin tiekuljetuksen aikana, ei ole aiheutunut tierahdinkuljettajan toimenpiteestä tai laiminlyönnistä vaan tapahtumasta, joka on voinut sattua ainoastaan tällä toisella kuljetusmuodolla tapahtuneen kuljetuksen aikana ja sen vuoksi, tierahdinkuljettajan vastuu ei määräydy tämän yleissopimuksen mukaan, vaan siten kuin tuon toisen kuljetusmuodon rahdinkuljettajan vastuu olisi määräytynyt, jos tavaroiden kuljetussopimus lähettäjän ja rahdinkuljettajan välillä olisi tehty yksinomaan tätä toista kuljetusmuotoa koskevaksi laissa kyseisellä kuljetusmuodolla suoritettaville tavarakuljetuksille määrättyjen ehtojen mukaisesti. Ellei tällaisia ehtoja ole määrätty, tierahdinkuljettajan vastuu kuitenkin määräytyy tämän yleissopimuksen mukaisesti.

14. Yleissopimuksen tuomioistuimen toimivaltaa koskevan 31 artiklan 1 kohta kuuluu seuraavasti:

Tämän yleissopimuksen määräysten alaista kuljetusta koskeva kanne voidaan panna vireille, paitsi siinä sopimusvaltion tuomioistuimessa, mistä asianosaiset ovat sopineet, sen valtion tuomioistuimessa, jonka alueella:

a) vastaajalla on kotipaikka, pääkonttorinsa tai se haaraliikkeensä tai asioimistonsa, jonka välityksellä rahtisopimus on tehty, taikka

b) paikkakunta, missä tavara otettiin kuljetettavaksi tai missä kuljetuksen määräpaikka on, eikä sitä voida nostaa muussa tuomioistuimessa.

Tiekuljetussopimuslaki

15. Suomessa CMR-sopimuksen säännökset on saatettu voimaan tiekuljetussopimuslailla. Lain 1 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

Tätä lakia sovelletaan vastikkeelliseen sopimukseen moottoriajoneuvolla tapahtuvasta tavarankuljetuksesta Suomessa (*kotimainen kuljetus*) taikka Suomen ja vieraan valtion välillä tai sellaisten vieraiden valtioiden välillä, joista ainakin toinen on tavarankuljetuksen kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CMR) osapuoli (*kansainvälinen kuljetus*). Tätä lakia ei kuitenkaan sovelleta kansainväliseen kuljetukseen, johon yleisten kansainvälisen yksityisoikeuden periaatteiden mukaan on sovellettava toisen sanottuun yleissopimukseen liittyneen valtion lakia.

16. Lain 4 §:n 1 momentissa säädetään yhdistetyistä kuljetuksista seuraavasti:

Jos moottoriajoneuvoa kuljetetaan, kuljetussopimuksen tarkoittamaa tavaraa siitä purkamatta, osa matkasta aluksella, rautateitse tai ilma-aluksessa, sovelletaan tätä lakia myös

kuljetuksen tähän osaan. Jos tavara sanotunlaisen kuljetuksen aikana puretaan moottoriajoneuvosta siitä syystä, että sopimuksen täyttäminen sovitulla tavalla moottoriajoneuvolla on osoittautunut mahdottomaksi, on tätä lakia myös sovellettava.

17. Lain toimivaltaista tuomioistuinta koskevan 42 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

Kansainvälistä kuljetusta koskeva kanne voidaan tutkia ainoastaan joko asianosaisten tekemän sopimuksen perusteella 1 §:n 1 momentissa mainittuun yleissopimukseen liittyneessä valtiossa taikka valtiossa, jossa

- 1) vastaajan kotipaikka tai pääkonttori sijaitsee;
- 2) vastaajan haaraliike tai asioimisto, jonka välityksellä kuljetussopimus on tehty, sijaitsee;
- 3) tavara otettiin kuljetettavaksi; tai
- 4) määräpaikka on.

Ennakkoratkaisupyynnön tarve

18. Siinä tapauksessa, että Korkein oikeus katsoo, että osapuolet eivät ole sopineet oikeuspaikasta ja että tuomioistuimen toimivaltaa ei voi perustaa tiekuljetussopimuslakiin, Korkeimman oikeuden

ratkaistavana on kysymys toimivallan perustumisesta Bryssel I -asetuksen 5 artiklaan. Tämän kysymyksen ratkaisemiseksi on tulkittava 5 artiklan säännöstä velvoitteen täytäntöönpanopaikasta, erityisesti palvelujen suorituspaikasta.

19. Euroopan unionin tuomioistuin on käsitellyt kuljetussopimuksia ratkaisussa C-204/08 (Peter Rehder, EU:C:2009:439) ja C-157/13 (Nickel & Goeldner Spedition, EU:C:2014:2145). Rehder-ratkaisussa, joka koski kahden jäsenmaan välillä tapahtuvaa matkustajalentoliikennettä ja jossa oli esitetty lennon peruuttamiseen perustuva korvausvaatimus, tuomioistuin totesi muun ohessa seuraavaa:

38 Siten jos palvelujen suorittamispaikkoja on useita eri jäsenvaltioissa, on myös selvitettävä paikka, jossa sopimuksen ja toimivaltaisen tuomioistuimen välinen liittymä on läheisin ja joka on erityisesti se, jossa pääasiallisen palvelujen suorituksen on tämän sopimuksen perusteella tapahduttava.

40 Palvelut, joiden suorittaminen vastaa matkustajien ilmakuljetuksia koskevasta sopimuksesta johtuvien velvoitteiden täyttämistä, ovat lähtöselvitys sekä matkustajien koneeseen nousu ja vastaanottaminen lentokoneessa kyseisessä kuljetussopimuksessa sovitussa lähtöpaikassa, koneen lähteminen aikataulun mukaisessa ajassa, matkustajien ja heidän matkatavaroidensa kuljettaminen lähtöpaikasta saapumispaikkaan, matkustajista huolehtiminen lennon aikana ja

vielä heidän poistumisensa koneesta turvallisissa olosuhteissa tässä sopimuksessa sovitussa laskeutumispaikassa sovittuun aikaan. Tältä kannalta koneen mahdollisten välilaskujen paikoilla ei myöskään ole riittävää yhteyttä mainitusta sopimuksesta seuraavien palvelujen olennaiseen osaan.

41 Ainoat paikat, joilla on välitön yhteys mainittuihin, sopimuksen kohteeseen liittyvien velvoitteiden täyttämiseksi suoritettaviin palveluihin, ovat lentokoneen lähtö- ja saapumispaikka, sillä täsmennyksellä, että termit "lähtö- ja saapumispaikka" on ymmärrettävä niin, että niillä tarkoitetaan kyseisessä, yhden lentoyhtiön, joka on lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, kanssa tehdyssä kuljetussopimuksessa sovittuja paikkoja.

42 Tältä osin on kuitenkin mainittava, että toisin kuin eri paikoissa tapahtuvat tavarantoimitukset, jotka ovat erillisiä ja määrältään eriteltävissä olevia toimia siten, että pääasiallinen toimitus voidaan ratkaista taloudellisin arviointiperustein, ilmakuljetukset koostuvat niiden luonteesta johtuen palveluista, jotka suoritetaan erottamattomalla ja yhteenkuuluvalla tavalla lentokoneen lähtöpaikasta saapumispaikkaan siten, ettei tällaisissa tapauksissa voida erottaa taloudellisten arviointiperusteiden mukaan suorituksen erillistä osaa, joka

muodostaisi pääasiallisen suorituksen, joka suoritettaisiin tietyssä paikassa.

43 Tässä tilanteessa sekä lentokoneen lähtöpaikkaa että sen saapumispaikkaa on pidettävä samalla perusteella ilmakuljetussopimuksen kohteen muodostavien palvelujen pääasiallisena suorituspaikkana.

Tuomioistuin on vielä todennut (kohdat 44 ja 45), että tällainen kantajalle annettu valintaoikeus täyttää läheisyyttä, ennakoitavuutta ja oikeusvarmuutta koskevat edellytykset.

20. Euroopan unionin tuomioistuin on vielä mainitussa ratkaisussa C-157/13 (Nickel, kohta 41) todennut seuraavasti:

41 Asetuksen N:o 44/2001 5 artiklan 1 alakohdan b alakohdan toinen luetelmakohta - jonka sanamuoto viittaa vain yhteen täytäntöönpanopaikkaan - antaa tosin kantajalle suppeamman valintamahdollisuuden kuin CMR:n 31 artiklan 1 kappale, jonka mukaan on mahdollista valita joko tavaran kuljetettavaksi ottamisen tai kuljetuksen määräpaikan paikkakunta. Tällä seikalla ei kuitenkaan voida kyseenalaistaa CMR:n 31 artiklan 1 kappaleen yhteensoveltuvuutta niiden periaatteiden kanssa, jotka unionissa ovat siviili- ja kauppaoikeudellisissa asioissa tapahtuvan oikeudellisen yhteistyön taustalla. Unionin tuomioistuin on näet hyväksynyt kuljetussopimusten osalta sen, että tietyissä

tilanteissa kantaja voi valita lähtöpaikan tai saapumispaikan tuomioistuimien väliltä. Se on tässä yhteydessä korostanut, että paitsi että tällainen kantajalle annettu valintaoikeus on läheisyysedellytyksen mukainen, se täyttää myös ennakoitavuutta koskevan edellytyksen, koska niin kantaja kuin vastaajakin voivat sen ansiosta määrittää helposti ne tuomioistuimet, joissa kanne voidaan nostaa. Lisäksi se on oikeusvarmuutta koskevan tavoitteen mukainen, koska kantajan valinta on asetuksen N:o 44/2001 5 artiklan 1 alakohdan b alakohdan toisessa luetelmakohtassa rajattu kahteen mahdolliseen tuomioistuimeen (tuomio Rehder, EU:C:2009:439, 45 kohta).

21. Arvioitaessa nyt ratkaistavana olevaa tapausta, jossa tavaran kuljettamista koskevan sopimuksen mukainen lähtöpaikka ja saapumispaikka sijaitsevat eri jäsenvaltioissa, pohdittavaksi tulee se, onko Bryssel I -asetuksen 5 artiklan 1 alakohdan b alakohdan toista luetelmakohtaa tulkittava niin, että palvelun suorittamispaikkoja on vain yksi, ja onko tällöin luontevin valinta se paikkakunta, jolle kuljetus päättyy ja jossa tavara luovutetaan vastaanottajalle, vai onko kuljetussopimuksessa samanlaisia erityispiirteitä kuin Rehder-ratkaisun tilanteessa, jolloin kantajalla olisi mahdollisuus valita ainakin kahden eri tuomioistuimen välillä.

22. Arvioitavaksi tulee myös, onko edellä mainittua asetusta tulkittaessa merkitystä sillä, että silloin, kun tiekuljetussopimukseen voidaan soveltaa CMR-sopimusta ja siihen perustuvia kansallisia

säännöksiä, kantajalla on mahdollisuus valita vastaajan kotipaikan, kuljetussopimuksen tehneen haaraliikkeen toimipaikan, kuljetuksen lähtöpaikan tai määräpaikan välillä.

23. Arvioitavana on myös, onko asian ratkaisussa merkitystä sillä, että kyse ei ole ollut yhdestä samalla kuljetusvälineellä tapahtuvasta tiekuljetuksesta, vaan tavara on ensin kuljetettu maanteitse Suomessa, minkä jälkeen tavara on purettu kuorma-autosta merikuljetusta varten ja lopuksi merikuljetusosuuden jälkeen purettu laivasta ja lastattu sitten uudelleen kuorma-autoon ja kuljetettu maanteitse Englannissa.

Ennakkoratkaisukysymys

Korkein oikeus on varattuaan asianosaisille tilaisuuden lausua ennakkoratkaisupyynnön sisällöstä päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

Miten palvelun suorittamispaikka tai -paikat määräytyvät Neuvoston asetuksen (EY) N:o 44/2001 5 artiklan 1 alakohdan b alakohdan toisen luetelmakohdan mukaan silloin, kun kyse on jäsenvaltioiden välistä tavarankuljetusta koskevasta sopimuksesta ja kun kuljetus muodostuu useista osuuksista, joissa käytetään eri kuljetusmuotoja?

Saatuaan ennakkoratkaisun Korkein oikeus antaa asiassa tuomion.

KORKEIN OIKEUS

Timo Esko

Juha Häyhä

Tuomo Antila

Päivi Hirvelä

Tatu Leppänen

Katariina Sorvari