



TALLINNA TEHNICAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA
Merenduskeskus

Alina Anikejeva

Vedaja vastutusest multimodaalsete vedude korral

Lõputöö

Juhendaja: Yrjö Saarinen

Tallinn 2019

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Alina Anikejeva

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 154494VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: alinaanikejeva@gmail.com

Juhendaja Yrjö Saarinen

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

Annotatsioon.....	5
1. Sissejuhatus	6
1 Tänapäeva teooria.....	9
1.1 Unimodaalsed konventsioonid.....	10
1.1.1 Merevedu	10
1.1.2 Autovedu.....	11
1.1.3 Öhuvedu.....	11
1.1.4 Raudteevedu.....	12
1.1.5 Sisemaa merevedu.....	12
1.1.6 Konventsioonide võrdlus	12
1.2 Vastutuse määramise süsteemid.....	13
1.2.1 Ühtse vastutuse süsteem	13
1.2.2 Võrguvastutuse printsiip.....	14
1.2.3 Muutuva vastutuse printsiip.....	16
1.3 Rotterdami reeglid.....	16
1.3.1 Rotterdami reeglite vedaja vastutuse aspekt.....	17
2 Tänapäeva praktika	20
2.1 Hiina	20
2.1.1 Multimodaalsete vedude reguleerimine.....	21
2.1.2 Hiina merekoodeks.....	21
2.1.3 Lepinguseadus.....	23
2.2 Ameerika Ühendriigid.....	24
2.2.1 Multimodaalsete vedude reguleerimine Ameerika Ühendriikides.....	24
2.2.2 Kaupade mereveo akt (<i>Carriage of Good by Sea Act</i>).....	25
2.2.3 Harter Akt	27
2.2.4 Himalaya klausel või COGSA reguleerimise laiendamine.....	27
2.2.5 Carmack Lisa	28
2.2.6 Kirby kohtuasi.....	29
2.3 Euroopa Liit.....	30
2.3.1 Multimodaalsete vedude reguleerimine Euroopa Liidus.....	30
2.3.2 Hollandi Kuningriik.....	31
2.3.3 Saksamaa	33

2.4 Eesti Vabariik.....	34
Kokkuvõte	37
Võõrkeelne lühikokkuvõte	39
Viidatud allikad	42

Annotatsioon

Lõputöö teemaks on „Vedaja vastutusest multimodaalsete vedude korral”. Antud teema on hetkel aktuaalne, sest viimasel ajal multimodaalne transpordilahendus on muutunud varasemast populaarsemaks.

Lõputöö eesmärgiks on teha ülevaadet ning tuua välja erinevused ja sarnasused võrdlevas käsitluses tänapäevase praktikas : Hiina, Ameerika Ühendriikide, Euroopa Liidu ja Eesti seadusandluste ja kohtupraktika näidetele. Eesmärgi saavutamiseks analüüsib autor kehtivaid lähenemisi multimodaalse vedaja vastutuse määramisel.

Käesolev töö on jaotatud kaheks suuremaks peatükiks. Teoreetilises osas kõneldakse kehtivatest transporti reguleerivatest konventsioonidest ning multimodaalsete vedude reguleerimise võimalustest. Metoodilises osas uuritakse Hiina, Ameerika Ühendriikide, Euroopa Liidu ning Eesti seadusandlust ja kohtupraktikat.

Võtmesõnad : multimodaalne transport, vedaja vastutus.

1. Sissejuhatus

Meie globaliseerunud maailmas kaubavahetus mängib suurt rolli.. Veel paarkümmend aastat tagasi Nõukogude ajal tarbiti Eestis enamasti omatoodet ning välismaa kaup oli imeasi. Selline lähenemine ei nõudnud keerulisi logistikalahendusi ega õigusi vedaja ja kaubasaatja vaheliste suhete kindlaksmääramiseks. Tänapäevase Eesti elanikku eriti ei üllata apelsinidega Hispaaniast, pükstega Hiinast või nutitehnikaga USA-st. Selle aja jooksul muutis rahvusvaheline kaubavahetus Eestis meremehe konterbandiga Ameerikas toodetud teksased suureks logistikaharuks, mis vajab keerulisemad lahendusi.

21. sajandil veetakse ennekuulmatu kaupade mahtu ja selle number kasvab iga minutiga. Seoses kaubavahetuse kasvuga on multimodaalsete lahenduste temaatika väga aktuaalne. Ühe transpordiliigi logistikalahendusi kasutatakse harva, selleks on kaks põhjust - esiteks ei ole see sageli mandrite vahel võimalik, teiseks ei ole see kõige arukam ja efektiivsem viis kaupade vedamiseks. Logistika ülesanne ongi leida kõige kiirem ja efektiivsem veomarsruut ning seetõttu kasutatakse üha rohkem multimodaalseid transpordilahendusi.

Multimodaalse transpordi definitsioon Rahvusvahelise multimodaalse transpordi konventsiooni järgi on järgmine : Rahvusvaheline multimodaalne transport tähendab kauba vedamist vähemalt kaht transpordiliiki kasutades ühe veolepingu alusel; ühest riigist, kus multimodaalse veo korraldaja võtab vastutuse kauba eest ja teeb tarne teise riiki.

Multimodaalsete vedude areng on tihedalt seotud konteinervedude kasutuselevõetuga, mis on selle süsteemi põhiline vedur. Konteinervedude trend sai alguse 26. aprillil 1956, kui Newarki laadimissadama kraana 58 alumiiniumist kasti laaditi tankeri „IDEALX“ ümberehitatud ülatekile ja laev väljus samal päeval, laadungiks 35-jalased konteinerid (tegelikult olid need tugevdatud ja kohaldatud kinnised autokastid). Läbinud 5 päevaga ligi 2000 meremiili, saabus laev Houstonisse, kus teda ootasid 58 veokit, toimetamaks saabunud treilerikastid sihtkohtadesse (Saarinen, 2018). Antud sündmus muutis kardinaalselt rahvusvahelist kaubandust ning veondust tervikuna. Selline läbimurre andis võimaluse pakkuda teenust mitte ainult sadamast-sadamasse, vaid ka ükselt-uksele.

Multimodaalse veo kasutamine annab uusi võimalusi ning omab mitmeid eeliseid. Esiteks säästab selline variant veoaga, mis omakorda annab võimaluse säästa nii aega kui ka raha. Lisaks sellele ei tarvitse veo saatjal sõlmida mitut lepingut erinevate veokorraldajatega, vaid ta teeb lepingu ainult

multimodaalsete vedude alal tegutseva vedajaga, kes vastutab veo eest erinevatel transpordiliikidel. Klient ei pea muretsema selle pärast, kas peale ühe transpordi kasutamist jõuab veos teisele transpordile. Kaubasaatja ei pea muretsema kauba ladustamise pärast, kui selline vajadus tekib. Multimodaalse veo tõhusust lisab fakt, et kasutatakse iga transporditüübi eeliseid - hind, kiirus, turvalisus. Viimane, kuid mitte vähem tähtis eelis on vedaja võimalus osutada uksest ukseni teenust.

Multimodaalsete vedude eelised on nüüd reaalsus, mille arenguruum on hästi suur. Miks siis ei ole multimodaalne transport nii populaarne? Autorite arvates pidurdab multimodaalsete vedude arengut selle arutult lai õiguslik keskkond. Hetkeseisuga puuduvad ühtsed rahvusvahelised reeglid, mida saab rakendada multimodaalsete vedude puhul. Kombineeritud transpordiga kaupade vedamise reguleerimiseks kasutatakse tänapäeval nii 1980. aastal ilmunud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni konventsiooni käsitlust kaubavedude multimodaalse transpordi põhimõtetest kui ka erinevaid unimodaalseid konventsioone ja ka kohalikku seadusandlust. Multimodaalsete vedude õigussuhete ebamäärasus loob soodsa keskkonna kohtuvaidluste tekkeks kaubavahetuse osapoolte vahel. Seetõttu võib parima logistikavõimaluse valiku otsimine osutada unimodaalsete vedude kasuks, mis omakorda takistab kaubavahetuse efektiivset arengut.

Viimane katse multimodaalseid vedusid ühtlustada tehti Rotterdami konventsiooniga aastal 2009. Antud konventsiooni on hetkeseisuga ratifitseerinud 4 riiki - Hispaania, Togo, Congo ja Camerun, kuid nende riikide arvust ei piisa konventsiooni jõustamiseks.

Käesolevas töös keskendub autor multimodaalsete vedude õigusliku keskkonna ebamäärasuse probleemile.

Lõputöö eesmärgiks on anda teemast ülevaade ning selgitada välja erisused ja sarnasused võrdleva käsitluse kaudu tänapäeva praktikast: Hiina, Ameerika Ühendriikide, Euroopa Liidu ja Eesti seadusandluste ja kohtupraktikate näidetel.

Lõputöö tulemusena soovib autor tuua välja multimodaalsete vedude korraldaja vastutuse reguleerimise tulevikuvõimalused.

Lõputöö eesmärkide saavutamiseks kasutab autor võrdlevat ja analüüsivat meetodit.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis jagunevad eraldi alapeatükkideks. Esimeses peatükis vaatleb autor vedaja vastutuse määramise teooriat. Teises peatükis võrdleb autor eelmises peatükis toodud vedaja vastutuse printsiipe Hiina, Ameerika Ühendriikide, Euroopa Liidu ning Eesti Vabariigi näidetest.

Kokkuvõttes esitatakse eelnevates peatükkides selgunud olulisemad seisukohad ja järeldused. Autor annab hinnangu vedaja vastutuse tuleviku kohta multimodaalsete vedude puhul ning teeb ettepanekuid, kuidas vedaja vastutust kõige efektiivsemalt määratleda.

1 Tänapäeva teooria

Multimodaalsetel vedudel vastutab veokorraldaja kauba eest algpunktist sihtpunktini. Kaubasaatja ja multimodaalse veo korraldaja vahel sõlmitakse veoleping, kus korraldajal on vedaja roll. Multimodaalste vedude korraldaja võib ise teostada veoteenuseid, juhul kui ta omab vajalikku transporti, kuigi reeglina hangib korraldaja teenuseid veoettevõtetest. Sellega sõlmib multimodaalsete vedude korraldaja omalt poolt veolepingud erinevate alltöövõtjate transpordiettevõtetega, kus korraldaja mängib kaubasaaja rolli. Tekib keeruline ja ainulaadne juriidiline situatsioon, kus multimodaalsete vedude korraldaja on nii vedaja kui ka kaubasaaja. Kuna tegelik kaubasaaja sõlmib lepingu multimodaalsete vedude korraldajaga, siis see juriidiline isik vastutab terve transpordiprotsessi jooksul kahjude eest, kauba korrashoidmise ja õigeaegse tarne eest.

Multimodaalne vedu on päris keeruline protsess, eriti kui on mitu osapoolt – siis on alati on raske nende vahel vastutust jagada. Hetkeseisuga on väga raske määrata, milline regulatsioon või seadus peaks määrama kontekstist tulenevalt multimodaalse vedaja juhtimisvastutust. Antud olukord on tingitud sellest, et multimodaalsete vedude puhul on tegu mitme transpordiliigiga. Erinevatel transpordiliikidel on vedaja vastutus erinev ja vastab konkreetse transpordi konventsioonile. Haagi otsus võib sõltuda: unimodaalsete konventsioonide piirmääradest, kohalikust seadusandlusest ja tavadest, lepingu tingimustest. Riikide seadusandlustes võib vedaja vastutuse piirmäär olla dramaatiliselt erinev, sama pilt on transpordi konventsioonide tulevates piirmäärades. Selline ebamäärasus tekitab palju mänguruumi kohtu pretsedentide ja kindlustushindade tõstmise jaoks, lisaks sellele on suur oht ressursside vahede tekkimiseks (Hoek 2009, lk 25).

Erinevad rahvusvahelised organisatsioonid püüdsid teha vedaja vastutuse määramise süsteemi selgemaks. Esimesena proovis probleemi lahendada 1973. aastal Rahvusvaheline Kaubanduskoda Ühtlaste reeglite kehtestamisega kombineeritud transpordi jaoks. 1980. aastal ilmus Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni konventsioon kaubavedudele multimodaalse transpordiga. Hetkeseisuga allkirjastati antud konventsioon 5 riigi poolt. Lootust, et sellega liitub ratifitseerimiseks piisav arv riike, aga pole. 1992. aastal tuli FIATA tuli välja tüüplepinguga FIATA Bill of Lading ja BIMCO ja 1995. aastal Multidoc lepingutega (Hoek 2009, lk 19).

Lisaks sellele kasutatakse aurusaamatuste vältimiseks kaubasaatja ja vedaja vahel Incoterm-si. “Incoterms“ – International Commercial Terms ehk Rahvusvahelised Kaubandusterminid. Enne 2011. aastat kehtis Incoterms 2000, alates 01.01.2011 on aluseks Incoterms 2010. Tarneklauseel ehk tarnetingimus reguleerib müüja ja ostja vahelisi kohustusi, õigusi ning kulude ja riskide jaotust transpordi käigus. (Kütt, 2019)

1.1 Unimodaalsed konventsioonid

Iga transpordiliigi jaoks – meretransport, autotransport, raudteetransport, õhustransport – kehtib unimodaalne konventsioon, mis reguleerib vedaja vastutust. Hetkeseisuga, seoses ühtse konventsiooni puudumisega, kasutatakse unimodaalsete konventsioonidega vedaja vastutuse piirmäärasid. Vastutuse piirmäärad on kriitiliselt erinevad, mis teeb vedaja vastutuse määramise multimodaalsete vedude puhul keerulisemaks. Enamikes konventsioonides kasutatakse vedaja vastutuse määramiseks mõistet Rahvusvahelise Valuutafondi arveldusühik ehk Special Drawing Rights (SDR). SDR on rahvusvaheline valuutakorv, mida riigid saavad kasutada omavahelistes arveldustes. SDR loomise eesmärgiks oli eemaldada valuuta sõltuvus kullast või USA dollarist. Seega SDR koosneb põhivaluutadest – USA dollar, Euro, Jaapani jeen, Suurbritannia naelsterling ning Hiina jüaan.

Kehtivad unimodaalsed konventsioonid :

- Merevedu : Haagi, Haagi-Visby reeglid, Hamburgi reeglid
- Manteevedu : CMR
- Raudteevedu : COTIF-CIM
- Õhuvedu : Varssavi ja Montreali konventsioon

1.1.1 Merevedu

Esimeseks konventsiooniks, mis püüdis reguleerida merevedusid, olid Haagi reeglid 1924. aastal. Haagi reeglite näol on tegemist esimese katsega leida rahvusvahelise üldsuse poolt aktsepteeritav, toimiv ja ühtne vahend peaesmärgiga piirata vedaja vastutust ja standardiseerida erinevaid vedajat vastutusest vabastavaid klausleid (Must, 2011 lk 12). Hetkeseisuga eksisteerib korraga 3 põhikonventsiooni: Haagi reeglid, Haag-Visby reeglid aastast 1968 ja Hamburgi reeglid aastast 1978. Haag-Visby reeglitega on ühinenud rohkem riike kui Hamburgi reeglitega ning nende hulgas on palju ajaloolisi suurmereriike.

Vastavalt Haagi - Visby reeglitele on vedaja vastutuse piirmääraks kehtestatud 2 SDR-i kilogrammi kohta või 666.7 SDR-i ühiku kohta.

Hamburgi reeglitega on vedaja vastutuse piirmääraks kehtestatud 2.5 SDR-i või 835 SDR-i ühiku kohta.

1.1.2 Autovedu

CMR konventsioon *Cononal Carriage of Goods by Road* võeti vastu Genevas 19. mail 1956 aastal. Konventsioon reguleerib rahvusvahelist maanteevedu ning hetkeseisuga on sellega liitunud 55 riiki.

Vedaja vastutuse määrab ära CMR 17 artikkel, mis sätestab, et vedaja vastutab kauba täieliku või osalise kaotsimineku või kauba vigastamise eest vastuvõtmise momendist üleandmiseni; lisaks sellele kohale toimetamisega viivitamise eest.

Artiklis 23 on vedaja vastutus piiratud 8.33 SDR-ga ühiku või kg kohta. See on maksimaalne vedaja vastutus ning sama artikli paragrahv 2 teeb selgeks, kuidas kauba kahju arvutatakse. Konventsiooni kohaselt arvestatakse arvekauba väärtust selle väärtusele kauba vastuvõtmise kohal ja ajahetkel kohaldatava turuhinna põhjal. Juhul, kui kumbagi varianti ei ole võimalik kohaldada, toimub arvestus sama liiki ning kvaliteetse normaalkauba alusel.

1.1.3 Õhuvedu

Rahvusvahelisi õhuvedusid reguleerib Varssavi konventsioon, mis allkirjastati esimest korda 1929. aastal ning hetkeseisuga on sellega ühinenud 152 riiki. Sellest ajast on konventsiooni mitu korda täiendatud. Konventsioonile vastavalt on vedaja vastutus jagatud kolme gruppi : reisijate vedu, registreeritud pagasit või kaupa ja reisijaid ja nende käsipagasit puudutav vastutus.

Antud töös vaatleb autor ainult kaupa puudutavat vedaja vastutust. Artiklis 22 on vedaja vastutus piiratud 17 SDRiga ühe kilogrammi kohta, välja arvatud juhul, kui kaubasaatja on deklareerinud kauba väärtuse. Samas artiklis on sätestatud, et vedaja vastutab üksnes tekkinud kahju eest, kui kahju tekkis õhustranspordi vältel.

1.1.4 Raudteevedu

Raudteevedusid reguleerivad 2 konventsiooni: SMGS (*Agreement on International Goods Transport by Rail*) aastast 1951 ja CMI-COTIF (*Convention concerning International Carriage by Rail*) aastast 1980. Esimene konventsioon reguleerib rahvusvahelisi raudteevedusid Aasias, Venemaal ning valitud Euroopa riikides ning teine on levinud Euroopa Liidu riikide vahel.

CIM artikli 23 kohaselt on vedaja vastutav kahju tekkimise eest juhul, kui kahju tekkis vedaja poolt kauba vastuvõtmise ja üleandmise vahelisel perioodil. Sellisel juhul vastutab vedaja kauba täieliku või osalise hävimise eest. Sama konventsiooni 30. artikkel määrab ära vedaja vastutuse piirangu ning arvutamise viisi. Vedaja vastutus on piiratud 17 SDR-iga kilogrammi kohta. Kauba väärtus määratakse sarnaselt autotranspordiga selle turuväärtuse alusel kauba vastuvõtmise ajal ja kohas. SMGS konventsioonis vedaja vastutuse maksimaalset piirmäära kehtestatud ei ole.

1.1.5 Sisemaa merevedu

Kaupade mereveo konventsioon (The Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)) on konventsioon, mis reguleerib sisemaa merevedusid. Seda konventsiooni rakendatakse juhul, kui tegemist on rahvusvaheliste merevedudega, kohalikku merevedu reguleerivad kohalikud seadused ja

tavad. Antud konventsioon võeti vastu 2005. aastal ning hetkseisuga on selle ratifitseerinud 15 riiki.

Vedaja vastutuse piirmäära määramisel on CMI konventsioon sarnane Haagi- Visby reeglitega. Konventsiooni 20. artikkel sätestab, et vedaja vastutuse piirmäär on kehtestatud 2 SDR-iga kilogrammi kohta või 666.7 SDR-iga ühiku kohta.

1.1.6 Konventsioonide võrdlus

Konventsioonid on loodud suure ajavahemikuga: esimene, Haagi reeglid, aastal 1924 ning viimane, CMNI, aastal 2005. 81 aasta jooksul on maailmas väga palju asju muutunud. Lisaks sellele kasutatakse konventsioonides erinevaid loogikaid, näiteks kuidas arvutatakse kauba väärtust või millal algab vedaja vastutus. Autori eesmärk ei olnud konventsioonide detailne võrdlus, kuid ka palja silmaga on näha kriitilisi erinevusi.

Tabel 1. Vedaja vastuse piirmäärade võrdlus

Merevedu		Sisemaa merevedu	Maantee	Raudtee	Õhk
Haagi-Visby reeglid	Hamburgi reeglid	CMNI	CMR	COTIF-CIM	Varssavi konventsioon
2 SDR/kg või 666,67 SDR/ühik	2,5 SDR/kg või 835 SDR/ühik	2 SDR/kg või 666,67 SDR/ühik	8,33 SDR/kg	17 SDR/kg	17 SDR/kg

1.2 Vastutuse määramise süsteemid

Tänapäevases praktikas on mitu viisi, kuidas saab reguleerida vastutust multimodaalsete vedude puhul: ühtse vastutuse süsteem, võrguvastutuse süsteem ja muutuva vastutuse süsteem. Enim kasutatakse kaht viimast süsteemi, nende aluseks on kehtivad unimodaalsed konventsioonid.

1.2.1 Ühtse vastutuse süsteem

Ühtse vastutuse printsiibi põhimõtteks on vedaja vastutuse piirmäära ühtlustamine, analüüsides, millises transpordiprotsessi etapis kahjum tekkis. Selline lähenemine annab võimaluse käsitleda kahjumit puudutavaid pretensioone kiiresti ja lihtsalt, kuna ei ole vaja väljaselgitamist, kus ja mis juhtus - piirmäär jääb samaks.

Ühtse vastutuse süsteemi eeliseks on selle lihtsus ja läbipaistvus. Mõlema lepingupoole õigused ja kohustused on antud süsteemi järgi kindlaks määratud. Kaubasaaja on kindel, et kui tema kaubaga midagi juhtub, siis sõltumata sellest, millises transpordiprotsessi etapis see juhtus, on vedaja vastutus kindlaks määratud ja saaja saab kompensatsiooni.

Kõige suurem puudus selle süsteemi juures on vedaja haavavatus. Antud printsiibi alusel muutub multimodaalse transpordi korraldaja lepinguliseks vedajaks – mis omakorda tähendab, et vedaja võtab endale vastutuse kogu transpordiprotsessi eest. Enamikul juhtudel multimodaalsete vedude korraldaja ainult korraldab transpordiprotsessi. Kauba tegeliku vedamisega tegelevad alltöövõtjad, kellega multimodaalsetel vedajatel on sõlmitud eraldi lepingud. Reeglina põhinevad need lepingud

unimodaalsete konventsioonide printsiipidel. Vedaja vastutuse piirmäärad võivad dramaatiliselt erineda ja see võib tekitada nii nimetatud ressursside vahe. Näiteks kui tegemist on Maantee - Õhu - Maanteeveoga, siis unimodaalsete konventsioonide järgi saame vastutuse piirmäärad : Õhu veo puhul on see 17 SDR/kg ja maanteeveo puhul on see 8,33 SDR/kg . Antud transpordiprotsessi maanteeveo etapil tekkis kauba kahjustumine. Kuna tegemist on ühtse vastutuse printsiibiga ja tegelikule vedajale kehtivad unimodaalse veo konventsiooni piirmäärad. Multimodaalne vedaja saab nõuda alltöövõtjalt ainult 8,33 SDR/kg, mis võib vabalt olla vähem kui tema vastutuse ülempiir, mille ühtse vastutuse printsiip ette näeb.

Selleks, et seda vahet võimalikult minimaliseerida, peab multimodaalne vedaja võtma kõrgema tasuga kindlustuspaketi. Jah, kindlustusteenuste pakkujatel on palju lihtsam kalkuleerida vedaja vastutust, kui vastutuse piir ei muutu. Aga kindlustuse poolt kalkuleeritud piirmäär on ühtse süsteemi kasutamise puhul tavapärasest kõrgem, kuna on võimatu ette ennustada, kus tekib kauba kahjustumine. Võttes arvesse fakti, et kindlustuskulud on üks suurimatest kuludest, siis selline variant võib tunduvalt mõjutada multimodaalse vedaja kasumit. Seetõttu kasvab ühtse vastutuse printsiibi rakendamisel multimodaalse vedaja teenuste hind.

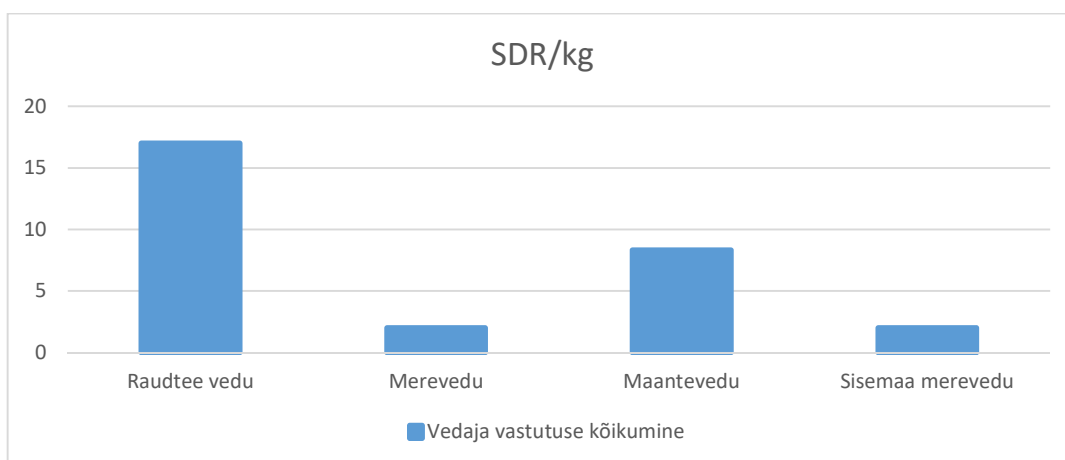
1.2.2 Võrguvastutuse printsiip

Võrguvastutuse printsiipi väljatöötamine on püüdnud kõrvaldada ühtse vastutuse süsteemi suurima puuduse, millega käesolev meetod on edukalt hakkama saanud. Kauba kahjustumise korral rakendab võrguvastutuse printsiip unimodaalseid konventsioone ja kohalikke seadusi. Juhul, kui kauba kahjustumine või kadu tekib konkreetsel transpordiliigil, siis rakendatakse vastutuse määramisel unimodaalseid konventsioone sõltuvalt transpordiliigist. Juhul, kui kauba kahjustamine või kadu tekib vahepeal, näiteks ladustamise ajal, siis rakenduvad kohalikud tavad ja seadused. Seda süsteemi on väga lihtne rakendada juhul, kui kahjustumise koht on kindlaks määratud (Osnes 2018, lk 38).

Multimodaalse transpordi areng on tihedalt seotud konteinerite kasutuselevõttuga. Kui kaupade veoks kasutatakse konteinereid, siis kontrollitakse konteinerite sisu tavapäraselt algpunktis ja järgmine kord vaadatakse need üle alles sihtpunktis. Juhul, kui kaubaga juhtub midagi transpordiprotsessi jooksul, on peaaegu võimatu kindlaks määrata, kus täpsemalt kahju tekkis. Lisaks sellele ei tohi välistada kumulatiivse kahju varianti, kui kahjud said alguse ühe alltöövõtja käe all järgmise puhul muutusid need hullemaks. . Kumulatiivse kahju puhul on keeruline jagada vastutuse taset alltöövõtjate vahel (Hoeks 2009, lk 30).

Ühe variantidest, kuidas saab kauba kadu vältida, pakkus välja The Agriculture Transportation Coalition - konteinerite kaalumine enne ja peale konteineri paigutamist transpordiliigile. Antud meetod saab aidata vältida kauba kadu, kuid mitte kauba kahjustumist. Konteinerite skaneerimine kauba seisukorra kontrollimiseks ei vasta konteinerite kasutamise põhimõtetele. Paljud kaubasaatjad valivad konteineri just sellepärast, et konteineri väärtust ei saa väliselt ennustada.

Kurt Grönfors'i sõnul on võrguvastutuse meetod nagu ameerika mäed. Tõesti, kui oletada, et transpordiprotsessi jooksul kasutatakse kõiki 3 transpordiliiki ja ümberlaadimine ning ladustamine toimub erinevates riikides, siis tuleb väga järsk kõver. Oletame, et konteiner saadetakse Venemaalt Hiinasse läbi Eesti. Venemaalt Eestisse saadetakse konteiner rongiga, Eestist Hiinasse läheb see teele laevaga ja Hiinast jõuab sihtpunkti autoga.



Joonis 1. Vedaja vastutuse kõikumine ühe veo ajal

Allikas : Autor ; COTIF-CIM, Haagi-Visby, CMR, CMNI

Kui ühtse vastutuse meetod oli ebasoodne multimodaalse vedaja jaoks, siis võrguvastutuse printsiip on ebasoodne kaubasaajale. Multimodaalse transpordi vedaja ei riski mitte millegagi, kuna tulenevalt unimodaalsete konventsioonidest ja kohalikust seadusandlusest saab alltöövõtja kompensatsiooni alltöövõtja ettevõtete käest, mis on võrdne tema vastutusega kaubasaaja ees. Kui me aga vaatame võrguvastutuse printsiipi kaubasaaja silmadega, siis tema kauba väärtus on üks ja sama kogutulu terve transpordiprotsessi jooksul, kuid kahjustuste või kao korral on vedaja vastutuse piirmäär transpordiliigist. Alguses tundub, et kauba veol on 2 osapoolt, kuid lisaks nendele on veel hall kardinal – kindlustusteenuste pakkuja. Kui multimodaalsel veol kasutakse

võrguvastuse printsiipi kindlustusteenuse pakkuja jaoks, on see kindel variant, kuna piirmäär on ennustatav. See omakorda tähendab, et multimodaalne vedaja ei pea tõstma teenuste hinnakirja.

1.2.3 Muutuva vastutuse printsiip

Muutuva vastutuse printsiibi põhimõte seisneb selles, et vältida puhta ühtse vastutuse ja puhta võrguvastutuse printsiide puudusi. Juhul, kui kahjustuste tekkimise asukoht on teada, siis rakendatakse vastutuse määramiseks võrguvastutuse printsiipi ning juhul, kui kahju tekkimise asukoht ei ole teada, siis rakendatakse ühtse vastutuse süsteemi. Muutuva vastutuse rakendamine kajastub nii kohalikus seadusandluses kui ka veolepingus.

Esmamuljeks on, et muutuva vastutuse süsteem on põhjalikult läbi mõeldud ning eemaldab teoorias teiste süsteemide puudused. Kuid praktikas asi nii ideaalne pole. Kui asi jõuab kohtuni, siis võivad osapooled tõenditega ja faktidega mängida selles suunas, mis on kasulikum, kui tegemist on ettevõttega, mis mitte ainult korraldab vedusid, vaid teostab ka tegelikku kaubavedu. Näiteks koosneb kaubaveo transpordiprotsess kahest etapist – meritsi ja maanteel. Kauba vedaja seisukohalt on palju kasulikum väita, et kauba kahjustumine tekkis merel, kaubasaatja puhul aga on see vastupidi. Selle süsteemi suurim eeldus – reeglite varieerumine – muutub selle suurimaks puuduseks (Osnes 2018, lk 45).

1.3 Rotterdami reeglid

Rotterdami reeglid (RR) on rahvusvaheline konventsioon, mille eesmärk on reguleerida veolepinguid kaupade veoks täies ulatuses või osaliselt meritsi. Konventsioon võeti vastu 2008. aastal Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni poolt. Hetkeseisuga on konventsiooni ratifitseerinud 24 riiki, mis on liiga väike arv selleks, et see jõustuks. Tegemist on päris mahuka dokumendiga, mis koosneb 18 peatükist ja 96 lõigust. Konventsiooni mahukus on seotud selle reguleerimisalaga, nagu ilmneb nimetusest – peale meretranspordietappi reguleerivad reeglid ka teisi transpordietappe (Nomann, 2017 lk 47).

Selle töö kontekstis pakuvad RR reeglid huvi, kuna nad hõlmavad mitte ainult meretranspordivedusid, vaid laienevad tervele transpordiprotsessile. Teisisõnu – kui Haagi-Visby reeglid reguleerivad transpordiprotsessi sadamast-sadamasse, siis Rotterdami reeglid uksest-ukseni. Uksest-ukseni teenuste pakkumine ongi multimodaalsete vedude ülesanne. Tuleb mainida, et selleks Rotterdami reeglid kehtiksid, peab kindlasti olema tegemist mereveoga, ehk need ei ole puhtalt

multimodaalsete vedude reeglid. Kuna reeglid reguleerivad kõiki veoetappe, siis teiseks nimetuseks on meri pluss konventsioon. Lisaks kehtivad Rotterdami reeglid kõikide veolepingute puhul, Haagi-Visby reeglid aga ainult konossementi (tingimusveokirja) puhul. Konossementi asemel kasutatakse RR transpordidokumendi termineid (Must 2011, lk 25).

Sellise konventsiooni väljatöötamise vajadus tekkis, sest kehtivad merekonventsioonid – Haagi-Visby reeglid ja Hamburgi reeglid – ilmusid juba aastatel 1968 ja 1978. Sellest ajast kuni tänase päevani on maailmas toimunud dramaatilisi muutusi. Me võtame arvesse, et 80% kaubavedudest toimub mere kaudu, siis on asjakohaste ja selgete reeglite olemasolu lausa kriitilise tähtsusega. Transpordivaldkond ei seisa samuti paigal - - uued tehnoloogiad, transpordilahendused ja üleminek konteinerite kasutamisele kiireneb ning seadusandlus ei jõua nendega sammu pidada. On selge, et mereveokonventsioonid vajavad juba pikemat aega uuendamist.. Rotterdami reeglid oli üks katse ajale järgi jõuda. Rotterdami reeglid teevad selgeks, kes vastutab mille eest ja paneb paika vastutuse piirmäärad.

Rotterdami reeglite koostajad püüdsid reguleerida vedaja vastutuse küsimusi, mis esinevad rahvusvahelise merekaubavedude puhul. RR polnud esimene katse Haagi reeglite moderniseerimiseks - Brüsseli protokoll ja Hamburgi reeglid ei leidnud toetust. Rotterdami reeglid hõlmavad parimat eelpooltööd reeglitest (Bäckden, lk 16).

1.3.1 Rotterdami reeglite vedaja vastutuse aspekt

Multimodaalse veo aspekti reguleerimiseks toovad RR reeglid välja 3 vedajaliiki:

- Avalik vedaja – isik, kellega kaubasaaja sõlmib lepingu
- Merevedaja (maritime performing party)
- Mitte-merevedaja (non maritime performing party)

RR määravad ära vedaja vastutuse algusaja. § 12 (1) Vedaja vastutuse periood algab peale vedaja või alltöövõtja poolset kauba kättesaamist ning lõpeb peale selle üleandmist. RR reeglite kohaselt vastutab vedaja kauba eest kogu transpordiprotsessi jooksul. Merevedajal on vedajaga solidaarne vastutus, kuid see vastutus on piiratud mereveo lõiguga. Mitte-merevedaja vastutab samuti enda transpordietapi eest, kuid vastava rahvusvahelise organisatsiooni reeglite järgi. Mitte-merevedaja võib olla ka merevedaja, kui ta osutab teenused ainult sadama piires.

RR reeglid on vastuolus teiste merevedusid reguleerivate aktidega. Näiteks vastavalt RR reeglite järgi vedaja vastutab §18 järgides alltöövõtjate, kapteni ja laevapere ning allhanketöö teostamise tagajärjete tegevuste eest, mis on seotud nende isikute tegevusega või tegematajätmisega. Haagi reeglid on selles küsimuses palju vedajasõbralikumad, lähtudes 4 jaost - vedaja ei vastuta laevapere ja kapteni tegevuse ega ka alltöövõtjate eest. Reeglite ülesehitus vajab samatu mainimist. Haagi reeglites on välja toodud juhtumid, mille eest vedaja ei vastuta, kuid RR reeglites on toodud juhtumid, mille eest vedaja vastutab. Seega vastavalt reeglite § 89 lõigule peab riik, mis ühineb RR-ga, denonsseerima nii Haagi kui ka Hamburgi reeglid ja Brüsseli protokoll.

Antud konventsioon käsitleb vedaja vastutust ühtse vastutuse printsiibil. Kõik transpordietapid on kehtestatud mererežiimi jaoks, kui nad ei lähe erandite alla. Seda süsteemi võib nimetada piiratud võrgustikuvastutuse lähendamiseks. Mitte-merevedaja vastutust võib osaliselt reguleerida antud transpordiliigi regulatsiooniga (Spanjaart 2016, lk 18).

RR kasutab ühtset printsiipi, terve transpordiprotsess on reguleeritud antud konventsiooni mererežiimiga, kui veo etapp ei sattu erandite nimekirja. Seda süsteemi nimetatakse piiratud võrguvastutuse süsteemiks. Mitte-mereveo etapp on reguleeritud konventsiooni reeglitega, mis sätestavad vastavale transpordiliigile rahvusvaheliste reeglite kasutamist.

RR reeglid kehtivad ainult rahvusvahelistele vedudele ehk kaubasaaja ja kaubasaatja peavad olema erinevates riikides. Seega, kui nende reeglitega lõpuks ühineb selle õigustamiseks vajalik riikide arv, ei lahenda need reeglid siiski kohalike multimodaalsete vedude reguleerimise probleemi. Eesti Vabariigi tasandil ei ole see kuigi oluline, kuna mereveoliiklus on enamasti rahvusvaheline. Inglismaa või Kanada mastaapides on see aga väga tähtis.

Kaubasaaja võib pöörduda pretensiooniga nii vedaja kui ka merevedaja poole. Kaubasaaja peab tõestama, et kauba kahjustumine tekkis vedaja vastutuse perioodil. Kaubasaaja määratleb ohu tüübi. § 17 sätestab vedaja vastutusest vabastamise, kui kaubasaaja tõestab, et kauba kahjud, kadu või hiline mine toimus või seda toetas : i) laeva mittemerekõlbulik seisund; ii) halvasti komplekteeritud laevapere või laeva varustamine; iii) trümmid või teised kaubaruumid ei vasta ohutuse ja veo normidele.

RR innovaativsus näitab § 25, mis reguleerib kauba vedu ülemises trümmis – seda ei luba ükski mereveokonventsioon. Kaupa võib vedada ülemises trümmis ainult juhul, kui a) seadus näeb ette sellist vedu; b) kaupa veetakse konteinerites või spetsiaalselt mõeldud taaras; või - 17- c) vedu toimub vastavalt veolepingule või tavadele või selle haru praktikale. Seega sellistes situatsioonides vastutab vedaja kauba kahjustumise või kaotamise eest erandjuhul, kui kahju puhul ilmneb spetsiifiliste ülemise trümmi veole omaste tagajärgedena. Kuigi tuleb mainida, et juhul kui ülemisse trümmi paigutamine ei vasta veolepingu tingimustele, siis vedaja kaotab vedaja vastutuse piiri.

§ 12 määrab vedaja vastutuse piiri. Vedaja vastutuse piir kahjude, kaotuse puhul on 875 SDR taara või veotüksuse kohta või 3 SDR kilogrammi kohta. Kuigi juhul, kui kaubasaaja avaldab kauba väärtuse ja väärtus on olemas lepingu tingimustes või vedaja ja kaubasaatja on kokku leppinud teisiti, siis sellele paragrahvile piirmäär ei laiene. Sama paragrahv sätestab vedaja piirmäära hilineamise puhuks, ja hilineamise tõttu tekkinud majanduskahjumi puhul on vedaja vastutuse ülemäär 2,5 korda prahihinnast.

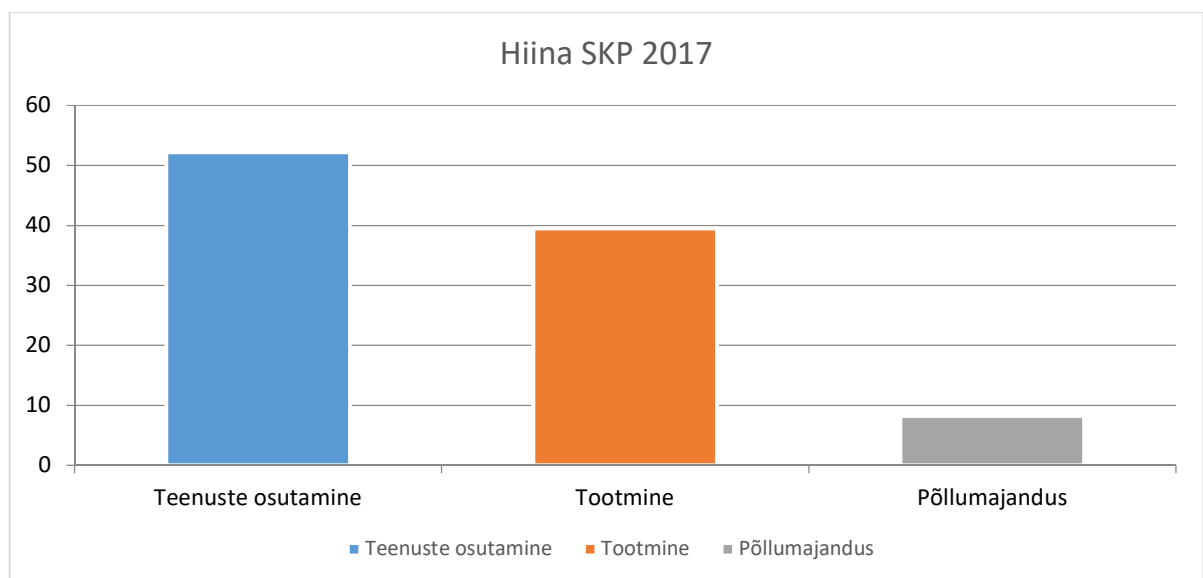
Nagu näha, on RR väga kaubasaajasõbralikud. Autori arvates on see on üheks peamistest põhjustest, miks sellega on ühinenud nii vähe riike.

2 Tänapäeva praktika

Metoodilises osas analüüsib autor multimodaalsete vedude korraldaja vastutuse määramisel lähtumisviise 3 kõige aktiivsemas kauplemispiirkonnas. Vastavalt WTO aruandele on nendeks piirkondadeks Hiina \$ 1,9 triljoniga, USA \$ 1,4 triljoniga ja \$ Saksamaa \$ 1,3. Kuna Saksamaa on Euroopa Liidu osa, analüüsib autor Euroopa Liidu reguleerimist. Lisaks sellele vaatleb autor kohalikke reegleid ehk kuidas Eesti Vabariik läheneb multimodaalse vedaja vastutuse määramise küsimusele.

2.1 Hiina

Hiina on kindlalt otsustanud võtta tagasi suurriigi staatus, nagu see oli siiditee ajal. Hiina majandus kasvab jõudsasti. Aastatel 2013-2017 oli riigi SKP (Sisemajanduse koguprodukt turuhindades) kasv 45,9 %. See tulemus on teinud Hiinast kõige kiirema arenguga riigi maailmas. Viimasel aastal aga on Hiina tegelik kasv olnud tagasihoidlik võrreldes eelmise perioodiga, kuna riik ei taha enam loota ainult ekspordi ja investeringute peale, vaid pigem elanike tarbimise, teenuste ning uuenduste peale majanduse arengus. Selline lähenemine aitab riigil mitte sattuda nii nimetatud „*middle-income trap*“ („keskmise sissetuleku lõks“), kui riikides toimub majanduslangus, sest riik ei jõua adapteerida uusi ressursse majanduskasvu toetamiseks. (Morrison, 2018, lk 23)



Joonis. 2. Hiina SKP

Allikas : CIA World Factbook

Joonis 2 näitab, et Hiina SKP moodustab 3 majandusharu: teenuste pakkumine, tootmine ja põllumajandus. Kõigi nende harude ühiseks tunnuseks on infrastruktuur ja transport. Tootmist ja põllumajandust mõjutab see otseselt, kuna on vaja kuidagi tooteid tarnida. Teenuste osakaal on seotud e-kaubanduse trendi kasvamisega, tellitud kaupa on vaja samamoodi kuidagi kohale toimetada. Tänapäevane tarbija nõuab kohale toimetamist uksest- ukseni ning teda ei huvita, kuidas seda tehakse. Multimodaalne vedu ongi vedu uksest ukseni, seega on selge, Hiina majanduse jaoks on multimodaalse transpordi läbipaistev reguleerimine kriitilise tähtsusega.

2.1.1 Multimodaalsete vedude reguleerimine

Multimodaalsete vedude reguleerimist Hiinas käsitlevad 2 seadust :

- Lepinguseadus § 317 - § 321
- Merekoodeks § 102 - § 106
-

Antud seadused määratlevad multimodaalse veolepingu mõisteid ning määravad poolte suhted. Juhul, kui tegemist on rahvusvahelise veoga, siis ei välista Hiina seadusandlus rahvusvaheliste reeglite ja nendest tulenevate vastutuse piirmäärade rakendamist, kuid see punkt peab olema lepingus kirjas. (Zhu L., Guner-Ozbek M. D. 2011, lk 1)

Rahvusvahelisi vedusid reguleerivad konventsioonid, millega Hiina on ühinenud :

- Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR) - Maanteevedude puhul
- Rahvusvahelise raudteeveo konventsioon (COTIF) – Raudteevedude puhul
- Haagi või Haagi-Visby reeglid – Merevedude puhul
- Rahvusvahelise õhu veo nõuete ühtlustamise konventsioon (Varssavi konventsioon) – Õhuvedu

Juhul, kui pooled ei ole valinud reguleerivaid konventsioone või vedu, mis ei hõlma rahvusvahelist elementi, siis rakenduvad Hiina kohalikud tavad . (Lepingu seadus § 126).

2.1.2 Hiina merekoodeks

Hiina merekoodeks võeti vastu 1993 aastal ning selle väljatöötamine võttis rohkem kui 40 aastat. Selle väljatöötamise ajal kaaluti Haagi reegleid, Haag-Visby reegleid ning Hamburgi reegleid. Koodeks koosneb 15 jaost, mis on omakorda jaotatud 278 paragrahviks. Hiina merekoodeksi põhieesmärgiks on meretranspordi osapoolte õiguste reguleerimine ning huvide kaitsmine.

Teisejärguliseks eesmärgiks on edendada meretransporti, majandust ja kaubandust. (Li K. X. 2012, lk 1)

Hiina merekoodeksi 4. jagu on pühendatud multimodaalsele transpordile, § 102 on välja toodud multimodaalse veolepingu mõiste. Multimodaalse transpordi veoleping selle koodeksi mõistes on leping, mille põhjal multimodaalse transpordi operaator teostab kogu kaubaveo transpordiprotsessi tasu vastu, kohast kus kaup oli vastu võetud kuni sihtkohani, kus kaup tuleb üle anda kaubasaajale, kasutades kahte või enamat transpordiliiki, millest üks peab olema meretransport. Seega saab Hiina seaduse järgi nimetada multimodaalseks veoks ainult sellist transpordilahendust, kus on hõlmatud meretransport. (Tai S. K. 2011, lk 2)

Koodeksi § 104 artikkel sätestab, et multimodaalne vedaja vastutab kogu transpordiprotsessi eest. Kuigi multimodaalsel vedajal ei ole keelatud kasutada alltöövõtjate teenuseid, kuid selline tegevus ei võta vedajalt vastutust kogu protsessi eest. Koodeks sätestab: multimodaalse transpordi operaator võib sõlmida eraldi lepingu teiste vedajatega, mis määrab nende vastutuse erinevate veoliikide ulatuses; eralepingud ei mõjuta multimodaalsete veoste korraldaja vastutust kogu veoprotsessi eest. See tähendab, et Hiina seaduse järgi võib multimodaalne vedaja kasutada oma transporti, kuid ei pea seda tegema ning terve tegelik vedu on võimalik teostada all hankena.

Galanz sõlmis multimodaalse veo lepingu Xinge Logistics, FOB tingimustel. Esimeseks veoetapiks oli kaubaveo korraldamine kaubasaatja laost laevale maanteetranspordiga. Selle jaoks sõlmis multimodaalne vedaja vajaliku lepingu maanteveo operaatoriga. Selles transpordi etapis kadus osa kaubast. Kaubasaatja esitas hagi multimodaalse vedaja vastu. Multimodaalne vedaja omalt poolt eitas süüdistust ning rõhus FOB tingimustele, püüdes sellega panna vastutuse maanteeetapi vedaja peale. Kohus otsustas, et maanteevedaja ja kaubasaatja vahel ei olnud sõlmitud lepingut, kuigi nad suhtlesid e-posti teel, ning Hiina siseriikliku maanteevedude seaduse järgi multimodaalne vedaja vastutab kaubasaatja eest terve veoprotsessi ulatuses.

Merevedaja vastutuse piir on sätestatud § 56: vedaja vastutus kauba kaotamise või kahjustamise eest on piiratud 666.7 kontoühikuga paki või teise kaubaühiku kohta või 2 kontoühikuga kilogrammi kohta, juhul kui kaubasaatja on määratud ja teist piirväärtust sel juhul antud artikkel ei kehtesta.

Hiinas kasutatakse võrgustikuprintsiibi vastutuse määramist § 105: Juhul kui kadu juhtus konkreetse transpordiliigil, siis kehtib vastutuse määramisel selle transpordiliigi jaoks sätestatud regulatsioon. Siin tuleb mainida, et koodeks ei unusta mittelokaliseeritud kaubakahju juhtumit: Juhul, kui kauba kadu või kahjustusi ei ole võimalik lokaliseerida, on multimodaalse veo operaator kohustatud kahju kompenseerima antud seaduses määratud ulatuses.

Yandangshan ostis kauba Wenzhou impordi- ja ekspordiettevõttelt. Oma sõnul edastas Wenzhou kauba Futian Shipping Co. LTDle kauba vedamiseks Hiinast Ungarisse. Kaup oli pakitud konteinerisse ning vedu pidi toimuma Xiamenist Hong Kongi laevaga, seejärel Hong Kongist Keboli ning viimaseks etapiks oli raudteevedu Budapesti raudteeterminali. Konteineri avamisel avastati, et konteiner on tühi ning kaubasaaja esitas hagi nii multimodaalse vedaja kui ka vahendaja vastu. Huvitaks muudab selle asja asjaolu, et konteiner seisis 52 päeva sihtkohas, enne kui kaubasaaja sellele järgi tuli. Kohus otsustas asja, kuna Futian Shipping väljastas multimodaalse konossementi, mille järgi ettevõtte on vastutav multimodaalse vedajana ning vahendajana, samuti oli olemas kehtiv konossement Star Shipping Companyga, Star Company vastutab kauba eest kauba kättesaamisest kuni tegeliku veoni kaubasaajale. Kohtu otsuse aluseks oli solidaarne vastutus vedajate vahel. Lõpptulemuseks jõudsid mõlemad vedajad vabatahtlikult kokkuleppele - multimodaalne vedaja maksis 50 000 USD kuid nõudis 68 180 USD ehk väga suure osa hagitud summast. Antud kohtulahend näitab, et vastavalt Hiina Merekoodeksile võtab multimodaalse transpordi korraldaja enda peale vastutuse uksest-ukseni.

Lisaks sellele sätestab Merekoodeksi § 50 väga aktuaalse küsimuse helenemise kohta: Juhul, kui vedaja tõttu kauba vedu hilineb, siis vedaja vastutab selle eest isegi kui tegelikku kauba kahjustumist või kadu ei toimunud.

2.1.3 Lepinguseadus

Hiina lepinguseadus reguleerib kõiki transpordilepinguid, sealhulgas multimodaalse transpordi lepinguid. Selleks, et reguleerida multimodaalseid vedusid Hiina sisemaal, kasutatakse lepinguseadust. (Tai S. K. 2011, lk 1)

§ 319 - 320 Antud seaduse järgi on multimodaalse transpordi korraldaja kohustatud väljastama multimodaalse veo dokumendi ning vastutama selle alusel kaubasaaja ees kogu transpordiprotsessi vältel. Antud seadused on Merekoodeksi kõrval multimodaalse veo teine definitsioon. Vedu

muutub Multimodaalseks ainult siis, kui see toimub multimodaalse dokumendi alusel. § 321 sätestab: Juhul kui kauba kadu või kahjustusi ei ole võimalik lokaliseerida, on multimodaalse veo operaator kohustatud kompenseerima kahju antud seadusega määratud ulatuses.

Vedaja vastutus määrakse teise loogika alusel. Hiina seadusandlus on palju sõbralikum rahvusvaheliste vedude puhul. § 113 sätestab, kuidas arvutada kauba kahjustusi ning kadu; vedaja on kohustatud kompenseerima kaubasaajale kauba kahjustused või kao täis ulatuses.

2.2 Ameerika Ühendriigid

Ameerika kontinenti hakati aktiivselt asustama XV sajandil. Esimesed avastajad oli euroopa meresõitjad. Ettevõtlikud inimesed nägid kohe Ameerikas suurepärase võimalust oma jõukuse tõstmiseks. Viie sajandi jooksul tekkisid Ameerika Ühendriigid ning tänase päevani on see üks suurimad kauplemissriike.

Ajalooliselt on meretransport olnud ameerika elanike jaoks oluline, kuna enamus vajalikest kaupadest kaugematest aegadest alates kuni tänase päevani veetakse meritsi. Kuna Ühendriikide elanike koloniseerimist on ajas laiendatud, siis ei ela inimesed ainult ranniku lähedal. Selleks, et vedada kaupa Ameerika Ühendriikidest, on hästi arendatud logistikasüsteemid.

Ameerika Ühendriikides elab vähem kui 5 % maailma elanikkonnast ja Ameerika Ühendriigid genereerivad rohkem kui 20 % maailma sissetulekust. Ameerika Ühendriigid on maailma kõige suurem ja tõhusam majandus ning juhtiv ülemaailmne kaupleja. Pealegi, võttes arvesse Ameerika Ühendriikide geograafilist asukohta on ohutu, tõhus, jätkusuutlik ja turvaline kaubavedu kriitilise tähtsusega.

2.2.1 Multimodaalsete vedude reguleerimine Ameerika Ühendriikides

Ameerika Ühendriikide (USA) seaduslik reguleerimine on täiesti erinev sellest, mida me näeme nii Euroopas kui ka Aasias. Endise Inglismaa kolooniana kasutatavad Ühendriigid üldise õiguse süsteemi. Lisaks sellele on USA seadusandlus unikaalne, kuna see koosneb föderaalringkondade ning 50 osariigi seadustest. Hetkeseisuga multimodaalseid vedusid reguleerivaid õigusnorme eraldi ei eksisteeri ning osapoolte suhete määramine toimub pretsedendipõhiselt. Ameerika Ühendriikide eripära transpordiõiguse osas seisneb selles, et Ühendriigid ei ole ühinenud ühegi rahvusvahelise transpordikonventsiooniga. Veelgi enam, USAs ei kasutata SDR süsteemi ning

kõik arvutatakse USA dollarites. Selline seis muudab vedude multimodaalse reguleerimise segaseks, eriti rahvusvahelisest vaatenurgast.

Põhiline probleemiasetus rajaneb ajalooliselt kolmel aspektil. Esiteks ei olnud pikka aega selge, kas multimodaalse veo lepingust tulenevatele vaidlustele laieneb föderaalne või osariigi jurisdiktsioon, teiseks on palju kohtuid seisnud probleemi ees, kas käsitleda maismaavedajaid Himlaya klausli alusel või kohaldatavaks loetakse Paramounti klausel. Seega on sageli poolte kokkuleppes tulenevaid vedaja vastutuse piiranguid kohaldatud üksnes sedavõrd, kuivõrd need ei ole vastuolus konkreetset veolõiku reguleeriva õigusnormiga (Keres 2009, lk 47).

Vaatamata sellele, et USAs puudub seadusandlus multimodaalsete vedude reguleerimiseks, kehtivad veo üldaspektid: mereveo puhul Carriage of Goods by Sea Act, maante transpordi puhul Carmack Act ning Harter Act.

2.2.2 Kaupade mereveo akt (*Carriage of Good by Sea Act*)

Kaupade mereveo akt (COGSA) põhineb Haagi reeglitel ning kehtestab US lastivedusid konossementi või sarnase dokumendi alusel kas USA sadamast või USA sadamasse. Akt reguleerib vedu ainult sellest hetkest, kui kaup on laevale laaditud kuni hetkeni, kui see on lossitud. COGSA ei laiene elusloomadele, trümmikaupadele ega kahjudele enne laadimist ning peale lossimist. Selle töö kontekstis reguleerib antud määrus merevedusid. (Yang D.Y. 2016)

Vedaja vastutus on kindlaks määratud 1304(5), mis sätestab: vedaja vastutus kauba kahjustumise või kaotsimineku puhul ei tohi ületada \$500.00 paki kohta või juhul kui kaup saadetakse pakendamata kujul, siis hariliku kaubaühiku kohta. See peatükk tekitab palju vastuolusid USA kohtupraktikas, kuna paki mõiste ei ole defineeritud, ning erinevad kohtud interpreteerivad seda mõistet erinevalt, mis tekitab omakorda ebakindlust.

COGSA ratifitseeriti enne konteinerite kasutuselevõttu ja siis see küsimus ei olnud veel nii aktuaalne. Tänapäeval on see muutunud kriitilise tähtsusega küsimuseks. Kas konteinerit tuleb võtta pakiühikuna või tuleb iga konteineris oleva paki kohta teostada eraldi arvutus? Seda teemat käsitleti Ameerika kohtupraktikas kümneid kordi ning erinevad kohtud pakkusid välja erinevaid otsuseid.(Yang D.Y. 2016)

Üheks esimestest kohtuasjadest sellel teemal oli Royal Typewriter C. v. M/V Kulmerland. Kauba saaja saatis 3 konteinerit Saksamaalt USAsse. Konossementis oli märgitud - sees on masinad 350 karbis, kuid tegelik masinate arv jäi märkimata. Kaup konteineris sai kahjustada ning vedaja süü oli tunnistatud. Kohtu eest tekkis küsimus, mida lugeda pakendiks. Kohus lähenes antud asjale pakendi funktsioonalsuse aspektist. Kohus täheldas, karbid olid mõeldud pigem ilu jaoks mitte kauba kaitsmiseks, kaitse ehk funktsionaalsuse eesmärki täitis ainult konteiner. Konteineri tegelik väärtus oli \$10 000, kuid kaubasaaja sai sellest ainult \$500. Vedaja huvid oli kaitstud, kuid kaubasaaja sai suure kahjumi osaliseks.

Antud juhtum kujundas kirjutamata reeglit kaubasaatjate vahel: selleks, et vältida konteineri ühe paki määramist ja seega võimalust kohtu otsus enda poole kallutada, peab kaubasaaja konossementis detailselt välja kirjutama pakendite arvu konteineris (Larry A. DiMatteo , p 401).

Antud lähenemine aitas hulgal kaubasaajatel end kaitsta, kuigi vahel ei aita isegi selline teguviis. Seguros "Illimani" S.A. v. M/V Popi P asjas antud väljund leiab tõendust. 8 996 valuplokki oli saadetud Tšiilist New Yorki 18 konteineriga. Valuplokkid oli pakitud 600 kimpu, igas kimbus oli 15 plokki. Plokkide arv oli märgitud konossementis pakina. Kolm päeva pärast peale kohale toimetamist tehti konteinerid lahti ning avastati, et 2 konteinerit, kus oli 1005 valuplokki ehk 67 pakki, olid tühjad. Kohus jõudis otsusele, kaubasaatja poolelt oli pakside arv märgitud valesi ning eraldi plokki ei ole võimalik arvestada pakiühikuna. Kohus võttis järgmiseks mõistlikuks pakiindikaatoriks kimbu kui pakiühiku. Lõpptulemuseks maksis kaubasaatja plokkide eest \$500 tuhat ning kohus limiteeris vedaja vastutuse \$35ni tuhatani.

Autori arvates tekib selline olukord segaduse tõttu, mitte ainult multimodaalsete vedude aspektist, vaid lihtsalt merevedude osapoolte suhtumise määramiseks.

Üks võimalustest, kuidas kaubasaatja saab oma huve kaitsta, on sätestatud § 1304(5): Vedaja vastutuse piirmäära saab vältida lihtsa linnukesega konossementis, kus kaubasaaja määrab ära kauba tegeliku väärtuse, ning vedaja on kohustatud maksma määratud summa, klausliga, et summa ole kõrgem kui tegelik kahju. Reeglina kaubasaatja seda võimalust ei kasuta, kuna see mõjutab veose veohinda.

2.2.3 Harter Akt

Harter akt on üks esimesi merevedusid reguleerivatest normatiivsetest dokumentidest. See võeti vastu 1893. aastal. Harter Akt aitab reguleerida osapoolte suhteid, juhul kui COGSA reguleerimist ei saa rakendada. Näiteks kohalikud veod laadimis- ja lossimisperioodil. Harteri Akti rakendamisel ei ole vedaja vastutuse piirmäär limiteeritud. Ühest küljest on seadusega kindlaks määratud, et piirmäär puudub, kuid tegelikult oli antud teema mitme kohtupretsedendi keskmeks.

Hanover Ins. Co. v. Shulman Trans. Enterprises asjas leidis kohus, et kaubasaatja kindlustusfirma nõuab vedaja käest ebamõistlikku summat. Kindlustusfirma sai ainult \$8 tuhat nõutud \$300 tuhande asemel.

2.2.4 Himalaya klausel või COGSA reguleerimise laiendamine

Multimodaalse vedaja vastutuse analüüsimisel USA seadusandluses mängib suurt rolli Himalaya klausel. Himalaya klausel on konossementi tingimus, mis laiendab vedajavastutuse piiramäära kolmandatele isikutele, näiteks stevidoorid (sadamatöölised), terminalioperaatorid või maismaa operaatorid. (Force, R., Yiannopoulos. A. N., Davies. M, 2005, lk 50)

Granite State Insurance Co. v. Hanjin Shipping asjas jõudis kohus otsusele, et juhul kui merevedu ei ole võimalik ilma maanteeveota, siis ei ole mereveo teostamine üldse võimalik. Kaubasaaja ja vedaja vahel tehtud konossementis oli Himalaya klausel toodud järgmise sisuga : konossementi tingimused laienevad kõikidele teenusepakkujatele, agentidele ja alltöövõtjatele. Kauba kahjustumine toimus maismaatranspordi etapil ning vedaja vastutus ei pidanud olema piiratud. Antud asjas Himalaya klausel laienes ning vedaja vastutust piirati.

Veel üks huvitav kohtuasi lõppes hiljuti Himalaya klausli laiennemisega. Royal Smit Transformers BV v Onego Shipping & Chartering, esimene sõlmis lepingu multimodaalse konossementiga eesmärgiga vedada masinad Hollandist Louisianasse. Kuigi oli tehtud multimodaalne konossement, sõlmis vedaja omalt poolt veel 3 lepingut erinevaid transpordiliike esindavate firmadega. Konossementis kasutati järgmist Himalaya klauslit : kaubasaatjal on keelatud tegelikku vedajat kohtusse kaevata. Kui kaup tuli kohale, avastati, et kaup oli kahjustatud vibratsiooni tõttu. Kaubasaatja esitas kohtusse kaebuse nii multimodaalse veo operaatori kui ka tegelike vedajate peale, nõudes üle \$1.6 miljoni kahjustasu, kuna maismaaveo puhul ei ole vedaja

vastutuse piirmäära. Antud kohtu otsus on oluline multimodaalsete vedude reguleerimise arengu osas USAs.

2.2.5 Carmack Lisa

The Carmack Lisa (Carmack) põhieesmärgiks on vedaja ja kaubasaatja suhte reguleerimine riigisisisel tasandil.

Carmack on eripärane säte, kuna sellega ei pea kaubasaatja tõestama vedaja süüd, vaid ainult seda, et kaup on kahjustatud. Kui kõigis teistes poolte suhteid reguleerivates aktides peab kaubasaaja tõestama, et kahju juhtus vedaja vastutuse ajal, siis Carmacki puhul on vastupidi, vedaja peab tõestama oma süütust.

Tegelik või multimodaalse veo korraldaja vabastatakse vastutusest antud juhtumitel :

- Vääramatud jõud ehk looduslik õnnetus;
- Vaenlase avalik rünnak
- Kaubasaaja süü
- Riigi sekkumine
- Kauba loomulik käitumine

Vedaja vastutusel ei ole piirmäära ning vedaja vastutab terves ulatuses kaubasaatja ees. Kahjumi kompenseerimisel väärtuse arvutamisel lähtutakse turuhinnast. Seega on Carmacki vastutusrežiim vedaja jaoks koormavam kui COGSAst tulenev süül baseeruv vastutusrežiim, mille alusel võib vedaja välistada oma vastutuse sisuliselt igal juhul, kui ta tõendab, et asjaolu, mis tingis kauba kahjustumise, hävinemise või kaotsimineku, ei esinenud või tekkinud vedaja süül või osalusel (Keres 2009, lk 50).

Multimodaalsete vedude kontekstis on oluline märgata, et Carmack rakendub ainult eraviisilise konossementi puhul. Antud pretsedent oli Atladis USA, Inc ja Sea Star Line vahel. Tegemist on konteinerveoga San Juanist, Puerto Rico, Tampasse, Florida. Vedu koosnes 2 etapist – merevedu ja autovedu, mis on multimodaalsete vedude tunnus. Konteinerid varastati autoveoetapis. COGSA järgi saab hagi esitada ühe aasta jooksul peale kahju tuvastamist, kuid hagi oli esitatud hiljem. Kohus jõudis otsusele, et ei saa rakendada Carmacki 2. aasta vaidluste esitamise õigust, kuna puudus eraldi koostatud autoveokonossement.

2.2.6 Kirby kohtuasi

Norfolk Southern Railway Company v. James N. Kirby, Pty Ltd on väga oluline pretsedent Ühendriikide multimodaalsete vedude korraldaja vastutuse reguleerimiseks. See vaidlus võtab kokku kogu autori poolt analüüsitud USA seadusliku reguleerimise: COGSA, Himalaya klausli ning Carmacki. Autor otsustas, et analüüsib seda vaidlust detailsemalt, et luua seos selle väärtusega.

Austraalia firma Kirby Pty LTD müüs USA firmale General Motorsile masinaid väärtusega üle \$ 1,5 miljoni. Masinad pidid kaubasaajani jõudma 10 konteineris Austraaliast Hunstville, Alabama, USAsse. Veo korraldamiseks sõlmis Kirby lepingu Austraalia International Cargo Control (ICC)-ga. Veoleping oli teostatud konossementiga ning ekspedeerimisfirma andis võimaluse Kirbyle avaldada kauba väärtus. Kaubasaaja seda ei teinud, kuna muidu oleks prahihind osutunud mitu korda kõrgemaks. Selle asemel sõlmis Kirby kindlustuslepingu Allianz LTD kindlustusfirmaga. Ekspedeerimiskonossementis oli maismaa transpordi vedaja piirvastutuse määr 666,67 SDR ühe paki kohta.

Tuleb mainida, et ICC firma ei ole teostanud tegelikku vedu. Ekspedeerimisfirma sõlmis omalt poolt veolepingu Hamburg Sud-iga, mis on vastutav merevedajana. Merevedaja väljastas multimodaalse konossementi, kus Hunstville, Alabama oli tarne lõpp-punkt ning Savannah, Georgia oli märgitud sihtsadamana. Seda konossementi reguleeris COGSA ehk siis vedaja vastutus oli piiratud \$ 500 dollarile pakiühiku kohta. Mõlemas konossementis kasutati Himalay klauslit : samad tingimused rakenduvad kõigile teenusepakkujatele, agentidele ja kolmandatele isikutele, kui need osutavad teenuseid eesmärgiga täita lepingu tingimusi.

Hamburg Sud merevedajana teostas veo sihtsadamasse vastavalt lepingule, ning tarnis kauba Savannasse, Georgiasse ilma vigadeta. Maismaaveo teostas Norfolk Southern Ltd rongidega. Maismaaveo etapil kaldus rong kursist kõrvale ning selle tulemusena sai kaup vigastatud. Kirbyle kompenseeriti kahju täies ulatuses tema enda kindlustusfirma poolt Allians Insurens LTD kaudu. Kirby ja selle kindlustusfirma esitas kohtusse kahju hüvitamise nõude kogu ulatuses ning Norfolk Southern taotles kohtult oma vastutuse vähendamist summani \$ 5000, kuna oli vedamiseks vastu võtnud kümme konteinerit ning iga konteiner on COGSA järgi kaubaühik (Keres 2009, lk 54)

Kohus seisis raske ülesande ees: kas kohaldada Himalaya klauslit, mille kohaselt vedaja vastutus on piiratud 500-le või Carmack Acti, kus vedaja vastutab kauba eest täies ulatuses. Ameerika Ühendriikide Ülemkohus tegi otsuse, et Himalaya klausel laieneb ka maismaavedudele, ehk siis kuigi oli võimalik kasutada võrgustiku piirmäära printsiipi, oli lõppotsuseks ühe vastutuse printsiibi valik. Ekspertide sõnul on see vaidlus hea näide sellest, et reguleerimine peab olema üldine ei tohi sõltuda kohalikust seadusandlusest.

2.3 Euroopa Liit

Euroopa Liit on riikidevaheline ühendus, mis tähendab, et selle liikmesriigid kannavad osa oma suveräänsetest õigustest Euroopa Liidule ning selle institutsioonidele. Liikmed tunnistavad, et paljudes poliitikavaldkondades langetatakse otsused ühise edu saavutamiseks, isegi kui see on vastuolus konkreetse riigi huvidega.

Euroopa Liidu majandus on väljapoole orienteeritud majandus. Lisaks sellele on EL maailma kõige suurem ühtse turu piirkond, mis koosneb 28 riigist. Vaba kauplemine liikmete vahel on üks Euroopa Liidu põhimõtteid ning kaubavedu liikmesriikide vahel mängib suurt rolli Euroopa Liidu majandusliku kasvu edendamisel.

2.3.1 Multimodaalsete vedude reguleerimine Euroopa Liidus

Euroopa Liidu kirjanduses kohtab terminit „multimodaalne vedu“ harva, selle asemel kasutatakse kombineeritud veo mõiste. Kombineeritud transport on intermodaalse transpordi tüüp, kus maanteetranspordi etapp on piiratud lühikeste vahemaadega ning enamus transpordi etappidest toimub teiste transpordiliikide kaudu.

Kombineeritud transporti edendatakse Euroopa Liidus Kombineeritud Transpordi direktiiviga 92/106/EEC. Antud direktiiviga püütakse edendada kombineeritud transporti bürokraatia ning kauba mõõtmise piirangute eemaldamise kaudu. Lisaks sellele peeti Euroopa Liidus aastal 2018 Multimodaalsuse aastat, mille raames korraldati mitmeid vestlusringe ja töötubasid.

Transpordi keskkonnasõbralikumaks muutmine on Euroopa Liidu eesmärk juba aastakümneid. Üheks põhiprobleemidest on olnud liiga kõrge arv unimodaalseid vedusid, eriti maanteetranspordi abil. Selleks, et parandada situatsiooni, on Euroopa Liidu eesmärgiks modaalne vahetus, teiste

sõnadega keskkonna sõbralikumate transpordiliikide integreerimine ühte transpordiprotsessi (Eftestøl-Wilhelmsson 2016, lk 3).

Kuigi siseriiklik seadusandlus võiks kasutada ühtse vastutuse süsteemi, on vähemalt riiklikul tasandil näha, et kasutusel on pigem võrgusüsteem. Ühtse süsteemi jõustamine tooks endaga kaasa vedaja vastutuse prognoosimise ja läbipaistvuse, kuid Euroopa Liidu riigid ei paista olevat liiga innukad seda süsteemi rakendama (Bäckden 2019, lk 24)

Kõige suurem mure kombineeritud vedude puhul ELis on sarnane Ameerika Ühendriikidega. Kuna EL koosneb erinevatest riikidest oma õigustustega ning tavadega, on päris keeruline reguleerida kaubavahetust terve EL ulatuses. Vedaja vastutuse reguleerimise osas ei ole ELis samuti üksmeelt ning hetkeseisuga puudub ühtne direktiiv. Mõned riigid nagu Saksamaa ja Hollandi Kuningriik kavandasid multimodaalse transpordi reguleerimise seadusandlusesse.

2.3.2 Hollandi Kuningriik

Holland on suur mere- ja kaubandusriik mitte ainult Euroopas, vaid kogu maailmas. Seega pole imelik, et just Holland on lisanud oma seadusandlusesse kombineeritud vedude reguleerimise. Aastal 1991 lisati Hollandi Tsiiviilkodeksisse jagu 8.2.2, nimetusega kombineeritud kaubaveo leping. Nagu Euroopas on kombeks, kasutatakse ka Hollandis terminit „kombineeritud vedu“. Antud jagu koosneb 12 paragrahvist ning sätestab: mis on kombineeritud veoleping, kombineeritud vedaja vastutuse määramise kord ning kombineeritud veo dokumendi vormistamise nõuded. Autor hindab seda panust kui lühikest, kuid väga informatiivset.

Artikkel 8:40 määratleb kombineeritud veolepingu mõistet olukordades, kus kombineeritud veoga on tegemist juhul, kui kombineeritud veo korraldaja sõlmib ühtlasi lepingu kliendiga kaubaveo eesmärgil, osaliselt mere, sisevee, maantee, raudtee, õhu, torustiku või teiste transpordiliikidega kaudu. Isegi seadusandluses on näha riigi liberalismi, kuna tähelepanu on pööratud ka torustikule ning teistele transpordiliikidele.

Lokaliseeritud kahju korral rakendub artikkel 8:41, mille järgi iga veo osa reguleerivad vastavad õigusnormid. Artikkel 8:42 määrab kindlaks kombineeritud vedaja vastutuse mittelokaliseeritud kahju puhul. Selle järgi juhul, kui vedu kauba üleandmise seisundis ebaõnnestub, vastutab sellest tuleneva kahju eest vedaja. See tähendab, et kombineeritud vedaja vastutab terve transpordiprotsessi eest. GCC Investments ja Trade Ltd. v P & O Nedlloyd BV on hea näide.

Kaubasaatja sõlmis kombineeritud veolepingu eesmärgiga vedada kohvioad Kolumbiast Dubaisse läbi Hollandi. Dubais avastati, et konteinerites oli peale kohvi 2 kotti kokaiini ning Dubai võimud konfiskeerisid kogu kohvipartii. Kaubasaatja esitas hagi vedaja vastu ning võitis kohtuasja. Vedaja vastutas saadetud kauba eest kogu veoprotsessi ulatuses. Muidugi antud juhtumi puhul rakenduvad kriminaalmeetmed ja kombineeritud vedaja ei ole otseselt sellega seotud, kuid kaubasaatja ees on ta siiski vastutav kogu transpordiprotsessi jooksul.

Vedaja vastutuse piirmäära sätestab 8:43 artikkel. Selle artikli kohaselt määratakse vedaja vastutuse piirmäär vastavalt transpordietapile, kus kahju või kadu võis juhtuda või mis tekitas kõige rohkem kahju. Seetõttu tuvastati kõige rohkem kahjustusi. Holland erineb teistest seadusandlustest lause poolest: „mille tõttu tekkis kõige rohkem kahjustusi“.

On kristallselge, et Hollandi seadusandjad võtsid kasutusele võrgustik vastutuse printsiibi, et määrata vedaja vastutus. Tundub, et siin ei tohiks olla mänguruumi, kuid kohtupraktika näitab vastupidist. Aurubis, Allianz v Jordex on hea näide. Kaubasaatja ja vedaja vahel oli sõlmitud kombineeritud veoleping valgevase vedamiseks Zutphen Antwerpisse maanteeveoga, Antwerpist Altamirasse laevaga ning Altamirast Monterreyine'ini maanteed pidi. Transpordiõigus Altamirast Monterreyine'ini kadusid 4 konteinerit, ning kaubasaatja koos kindlustusfirmaga esitasid hagi vedaja vastu. Kaotatud kauba väärtus oli euro 0.5 miljonit. Siin läheb huvitavamaks, kuna vedu toimus maanteelõigul, siis 8:41 artikkel peab rakendama antud transpordilõike reguleerivaid reegleid. Kaubasaatja nõudis CMR reeglite rakendamist. Kahjujuhtum toimus aga Mehhikos, kus CMR konventsioon ei kehti. Kohus otsustas, et antud asjas rakenduvad Mehhiko reeglid ning vedaja ei ole vastutav rohkem kui euro 3,40 ühe kilogrammi kohta, mis on 0.3 miljonit.

Vastavalt Hollandi õigussüsteemiga on kombineeritud vedaja eesmärk kooskõlas traditsioonilise unimodaalsete vedude korraldaja (vedaja) eesmärgiga. Vedaja kohus on veo teostamine, mitte ainult selle hankimine. Sellega seab Hollandi seadusandlus ranged piirid kombineeritud vedaja ja ekspediitori vahele (Bäckden 2019, lk 24). See on hästi oluline, kuna kehtivad erinevad reeglid. H.O.D.N. v Transcargo B.V asjas tekkis küsimus, kas tegemist on ekspedeerimislepinguga või pigem kombineeritud vedude lepinguga. Kaubasaatja ja vedaja suhtlus toimus läbi e-posti ning otsesest veolepingut ei olnud. Kohus otsustas, et vedaja ei teinud piisavalt selgeks, et tema on ekspediitor, kuigi lisas e-kirjade manusesse Fenexi (Hollandi ekspediitor- ja logistikafirma) tingimusi. Selle pärast vastutas kombineeritud vedaja juhtumi eest reeglite kohaselt.

2.3.3 Saksamaa

Saksamaal alustati riikliku transpordi moderniseerimist 1998. aastal. Selle tulemusena ilmus Saksa äriseadustikku (Handelsgesetzbuch (HGB)) regulatsioon, mis põhineb CMR konventsiooni mudelil. Seadus unifitseerib maantee-, raudtee-, sisevee-, õhu- ning multimodaalse transpordi ühiste eskirjade alla (Bäckend 2009, lk 73). Seadustiku §§ 407–472 pakub huvi antud töö eesmärkide täitmiseks. Saksamaa seadusandjad ei kasuta multimodaalsuse või kombineeritud veo terminit, vaid § 452-s on kasutusel pikk nimetus „Veoleping, mis hõlmab erinevaid transpordiliike“.

Saksa multimodaalse veo lepingu definitsioon on omapärane. „Veoleping, mis hõlmab erinevaid transpordiliike ühe lepingu alusel, nagu neil oleks sõlmitud eraldi lepingud iga veo osa kohta, tingimusega, et vähemalt kahes neist lepingutest on kohaldatud erinevaid õigusnorme, järgides lepingu esimese lõigu sätteid, mida kohaldatakse juhul, kui järgmised erisätted või kohaldatavad rahvusvahelised konventsioonid ei näe ette teisiti.

Selline multimodaalse veolepingu definitsioon erineb kõikidest varem vaadeldud teiste riikide definitsioonidest. See erinevus väljendub lauses: „sõlmitud eraldi lepingud iga veo osa kohta, tingimusega, et vähemalt kahes neist lepingutest on kohaldatud erinevaid õigusnorme“ M. Hoeks täheldas oma töös, et näiteks siseriiklik vedu, kui see toimib auto või raudtee kasutusega, ei kuulu antud sektsiooni alla, kuna vedusid reguleerivad samad reeglid. Seega saksa seadusandluse rakendamiseks peavad olema täidetud teatavad tingimused.

Rahvusvahelise veo puhul ei ole kõik samuti selge. Jaapani ekspediitorfirma pidi teostama kopeerimismasinat veo 24 konteineris. Vedu pidi toimima Tokiost laevaga Rotterdami ning Rotterdamist maanteeveoga Mönchengladbachi. Kahju juhtus maanteeveoetapil. Apellatsioonikohus leidis, et antud juhtumi puhul rakendatakse CMR konventsiooni. Kõrgem kohtuvõim võttis selle otsuse tagasi ning otsustas, et CMR konventsiooni ei saa rakendada multimodaalsete vedude puhul.

Juhul, kui vedu ikka läheb Saksa definitsiooni alla, siis kasutatakse võrguvastutuse süsteemi. § 431 Juhul, kui kahjustuste koht on lokaliseeritud, on vedaja vastutuse piirmääraks 8,33 SDR kilogrammi kohta, kui see toimus maismaal ja § 660 järgi meritsi piirmääraks 666,7 SDR ühiku kohta, juhul kui kahju teke on tuvastatud.

§ 452a sätestab, et hageja peab tõestama, kus kauba kahjustumine või kadu toimus. Ameerika Ühendriikide seaduse järgi on see vastupidi.

Saksamaa õigusaktid põhinevad eeldusel, et olemasolevad unimodaalsed konventsioonid nagu Haagi-Visby, CMR konventsioon ja COTIF-CIM konventsioon, ei kehti multimodaalsete vedude suhtes suuremal määral kui nende kehtimisalal. Seega HGB seisukohast unimodaalsed konventsioonid ei rakendu automaatselt multimodaalsete vedude transpordietappide kehtestamiseks (Bäckden 2019, lk 73)

2.4 Eesti Vabariik

Transpordi valdkonna eest vastutab Eesti Vabariigis (EV) Majandus - ja Kommunikatsiooniministeerium. Ministeeriumi peamised strateegilised eesmärgid on ettevõtlust ja innovatsioone soosiv riik, efektiivne ja turvaline transpordisüsteem, järjest arenev infoühiskond ning keskkonnasõbralik ja põhjendatud hinnaga energiavarustus (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium). Sellega haldab ministeerium maanteetranspordiga, merendusega, lennundusega ja raudteetranspordiga seotud küsimusi. Kõik ülaltoodud transpordiharud on multimodaalsete vedude lahutamatu osa.

Eesti Vabariigi seadusandlus ei ole erand multimodaalsete vedude reguleerimise puhul ning seadusandluses puudub ühtne regulatsioon selle veo lahenduse reguleerimiseks. Vaatamata sellele puudutab EV võlaõigusseadus (VÕS) mingil määral multimodaalse transpordi küsimust. Võlaseaduse 42. peatükk Veoleping on jaotatud 3-ks jaotiseks ning sätestab veolepingu tingimusi. Veolepingu 3. jaotis on pühendatud vedamisele erinevate sõidukitega. Selle esimene lõik määratleb kombineeritud veolepingu mõistet : Kui veost veetakse ühtse veolepingu alusel erinevate sõidukitega merel, õhus või maal (kombineeritud veoleping), kohaldatakse lepingule käesoleva jao esimeses jaotises sätestatud, kui käesolevas jaotises sätestatud ei tulene teisiti. VÕS § 818. Sellise mõiste olemasoluga tõendab seadus multimodaalsete vedude aktuaalsust.

Nagu oli tõestatud eelmises osas – juhul, kui unimodaalsed konventsioonid ei kehti, rakendatakse kohalikke tavasid ja seadusandlust. Kui kombineeritud veo puhul on kindel, et veos on kaotsi läinud või kahjustunud teatud veolõigul või kui sellel veolõigul on toimunud sündmus, mille tõttu ületati veotähtaega, vastutab vedaja vastavalt sätetele, mis kehtiksid selle veolõigu kohta eraldi veolepingu sõlmimise korral. Veose kaotaminekut, kahjustumist või veotähtaja ületamist teatud veolõigul peab

tõendama isik, kes seda väidab. VÕS § 819. Antud säte annab võimaluse multimodaalsete vedude lepingute sõlmimisel valida, millist printsiipi kasutada – kas võrguvastutuse või muutuva vastutuse printsiipi. Lepinguga võib ette näha, et isegi siis, kui kahju tekkimise koht on teada, määratakse vastutus käesoleva jao esimese jaotise sätete alusel, sõltumata sellest, millisel veolõigul kahju on tekkinud. VÕS § 823. Antud sättega ei välista Eesti seadusandlus ühtse vastutuse meetodi kasutamist.

Multimodaalse veo tegeliku vedaja ja vedaja vastutused on määratud § 800 (1.) „Kui veost veab kas täielikult või osaliselt teine isik (tegelik vedaja), vastutab ta veose kaotsiminekest, kahjustumisest või veotähtaja ületamisest tekkinud kahju eest samal viisil kui vedaja, kui kahju tekkis ajal, mil veost vedas tegelik vedaja. Vedaja kokkulepe saatja või saajaga vedaja vastutuse laiendamise kohta kehtib tegeliku vedaja suhtes üksnes juhul, kui tegelik vedaja on sellega kirjalikku taas esitamist võimaldavas vormis nõustunud“. (2) „Tegelik vedaja võib tema vastu esitatud nõudele esitada samu vastuväiteid, mida võib esitada vedaja“. (3) „Vedaja ja tegelik vedaja vastutavad solidaarvõlgnikena“. Antud paragrahviga on multimodaalse vedaja õigused osaliselt kaitstud.

Multimodaalsete vedude korraldaja vastutab kauba eest mitte ainult transportimise osas, vaid ka ladustamisel. Seda transpordiprotsessi lõiget sätestab § 905 VÕS: „Hoidja peab hüvitama asja kaotsiminekest või kahjustumisest tekkinud kahju, kui see tekkis ajavahemikul asja ladustamiseks vastuvõtmisest kuni asja väljaandmiseni. Hoidja vastutab ka juhul, kui ta ladustas asja kolmanda isiku juures. Siin tuleb mainida, et ladustamise puhul vastutuse piirmääri ei ole, ning piirmäär on lepingust“. Tuleb mainida, VÕSi § 7 tulenevas Võlasuhtes loetakse mõistlikuks seda, mida samas olukorras heas usus tegutsevad isikud loeksid tavaliselt mõistlikuks. Mõistlikkuse mõte ei ole lahti kirjutatud, mis annab palju mänguruumi pretsedentide jaoks.

Eesti Vabariik on ühinenud :

- rahvusvaheliste autoveolepingute konventsiooniga ehk CMR-ga 1993. aastal, mis sätestab veotingimused kauba maantee vedude puhul
- rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppega ehk SMGS-ga 1992. aastal, mis sätestab veotingimused kauba raudteevedude puhul
- rahvusvahelise õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsiooniga ehk Varssavi konventsiooniga 1997. aastal, mis sätestab veotingimused kauba õhu veo puhul

Eelpooltoodetud transpordiharude puhul Eesti Vabariigis kehtivad rahvusvahelised konventsioonid. Kuigi igal transpordiharul on eraldi seadus – raudteeseadus, lennundusseadus, autoveoseadus – see pigem sätestab ohunormid. Meretranspordi jaoks on olemas eraldi seadus - Kaubandusliku meresõidu seadus.

Eesti Vabariik ei ole ühinenud kõikidega rahvusvaheliste merekonventsioonidega . Meretranspordi reguleerimiseks on eraldi välja töötatud Kaubandusliku meresõidu seadus (KMSS) ja osaliselt puudutab seda küsimust Kaubandusliku meresõidu koodeks. KMSS §3 Lepingupoolel võivad käesolevas seaduses sätestatust kokkuleppel kõrvale kalduda, kui seaduses ei ole otse sätestatud või sätte olemusest ei tulene, et seadusest kõrvalekaldumine ei ole lubatud. Ehk seadus ei välista Haag-Visby ja Hamburgi reeglite kasutamist. (Must 2011, lk 59)

Kaubandusliku meresõidu seadus ütleb § 30s: (1) Kui vedajale ei ole enne lastimise algust esitatud andmeid kauba liigi ja väärtuse kohta ning neid andmeid ei ole kantud konossementi või mereveokirja, vastutab vedaja kauba kaotsimineku või kahjustumise korral kuni 666,67 SDRi ulatuses kaubaühiku eest või 2 SDRi ulatuses kaotsiläinud või kahjustatud kauba brutokaalu kilogrammi eest, olenevalt sellest, kumb summa on suurem.

Eelpool toodud viited seadusele on seotud kahjustuse lokaliseerimisega. Mittelokaliseeritud kahjusid ei ole Eesti Vabariigi seadusandlusega kaetud.

Pretensioone saab esitada nii tsiviilkohtusse, mille vaatab üle Riigikohus, kui ka arbitraažikohtusse. Eesti kaubandus-tööstuskoda pakub arbitraažikohtu läbiviimist.

Kokkuvõte

Multimodaalne transport annab võimaluse pakkuda kauba saatjale kompleksset teenust. Kauba saatja ei pea muretsema erinevate transpordiliikide ühendamise, kauba vaheladustamise, ning dokumentide vormistamisele pärast. Seesugune lähenemine annab võimalust pakkuda uksest-ukseni teenust. Multimodaalsete vedude puhul kasutatakse kõikide transpordiliikide eeliseid: hind, kiirus, turvalisus. Vedaja jaoks annab multimodaalne transport võimaluse pakkuda teenusele lisaväärtust ning oma ettevõtte kasumit kasvatada. Seoses analüüsitava transpordiviisi kiire arenguga ei suuda õiguslik raamistik sellega sammu pidada, mistõttu on multimodaalse transpordi õigusliku regulatsiooni mõistmine üsna keeruline.

Käesolevas töös keskendus autor multimodaalsete vedude õigustikliku raamistiku ebamäärasuse probleemile, eesmärgiga anda ülevaade ning tuua välja erisused ja samasused kasutades võrdlevat käsitlust tänapäevase praktikaga. Uurimispiirkondadeks valis autor Hiina, Ameerika Ühendriigid ning Euroopa Liidu. Valik langes just nendele piirkondadele seoses nende tähtsale rollile ülemaailmses transpordiahelas ning poliitikas. Lisaks sellele uuris autor, kuidas antud küsimus on lahendatud kohaliku mastaabis – Eestis. Uuringu käigus analüüsiti eelnevalt loetletud piirkondade seadusandlust ning kohtupraktikat.

Analüüsi käigus jõudis autor järeldusele, et kehtiv õiguslik raamistik multimodaalsete vedude reguleerimiseks on puudulik, ning tänu sellele on probleemide tekkides lahenduste ette nägemine keeruline ja komplitseeritud. Hetkel kehtiva õigusliku raamistiku puhul ei ole võimalik kasutada täies ulatuses multimodaalse transpordi eelised. See toob kaasa multimodaalsete vedajate ebakindluse. Antud töö raames toob autor välja kõige sagedamini esinevad probleemid.

Esimese probleemina toob autor välja multimodaalse veo definitsiooni. Analüüsi käigus selgus, et riikide seadusandluses kasutakse erinevaid definitsioone. Saksa õigusnormide järgi kvalifitseerub vedu multimodaalse veona alles siis kui kaupade vedu toimub erinevate transpordiliikide kaupa ühe veolepingu alusel, nagu see oleksid sõlmitud eraldi lepingud iga veoetapi kohta, ning vähemalt kahe transpordietappidele kehtiksid erinevad reeglid. Hiina õigusnormide järgi kvalifitseerub vedu rahvusvahelise multimodaalse veo alla alles siis, kui üks veo etappidest toimub meritsi.

Teiseks probleemiks oli võrguvastutuse printsiibi kasutamine. Võrguvastutuse süsteem tugineb erinevatel unimodaalsetel konventsioonidel. Kõige levinumad unimodaalsed konventsioonid on

autoveolepingu konventsioon CMR, rahvusvahelist raudteevedu puudutav konventsioon COTIF-CIM, Varssavi reeglid ning Haagi-Visby reeglid. Konventsioonid on koostatud mitukümmend aastat tagasi ning seetõttu ei ole need kooskõlas tänapäevaste arengutega. Lisaks selgus analüüsi tulemusena, et Saksa kohtupraktika näitel illustreeritud CMR konventsioon ei laiene multimodaalsetele vedudele, kuigi selleks olid olemas kõik eeldused konventsiooni väljatöötamise ajal. Kokkuvõttes on raske prognoosida, milline on kompensatsioon, mida kauba saaja võiks nõuda kauba kahjustamise või kadumise korral. Lisaks, on probleem ka selles, et mõnel juhul ei ole kauba kahjustada saamise või kadumise koht kindlaks määratud ja seda ei ole võimalik lokaliseerida. Mõned riigid, nagu Hiina, Holland ja Saksamaa, on seadusandlusesse lisanud mõiste mittelokaliseeritud kahju kohta. Samuti nagu esimese probleemi puhul, on ka antud juhul vedaja vastutus erinevalt defineeritud. Ühe riigi seadusandluse järgi valib kaubasaatja ise rakendatava unimodaalse konventsiooni, teise järgi on piirmäär kindlaks määratud. Kindlustusfirmade jaoks annab selline olukord võimaluse hinna tõstmiseks. Siinkohal tuleb võtta arvesse fakti, et kindlustuse hind on üks suuremates kuuludes veohinna kujundamisel.

Kolmandaks probleemiks on kohtuasjade lahendamiseks kuluv aeg. Kõiki lõputöös käsitletud kohtuasju ühendab üks ühine tunnus: kohtuasja kestvuse aeg. Kohtuasjad on aega ja raha nõudvad protsessid. Reeglina ei piisa esimese kohtuastme lahendist. Sellele järgneb heal juhul apellatsioon ning halvemal juhul pöördumine ka kõige kõrgema astme kohtusse. Kogu kohtuprotsessi peale võib kuluda mitu aastat. Siin on näha seos teise probleemiga, sest nii kauba saatja kui ka vedaja ei saa olla täiesti kindlad kumma osapoole kasuks kohus otsustab. Nii kauba saatja kui ka vedaja oleksid õnnelikud, kui aega ja raha nõudvat protsessi saaks vältida.

Autor leiab, et kõikide eelpool väljatoodud probleemide lahendamiseks on vajalik harmoniseeritud süsteemi loomine rahvusvahelise konventsiooni näol. Lahenduseni jõudmine ei ole aga lihtne ülesanne. Sellel on mitmeid põhjuseid, eelkõige vedude rahvusvaheline iseloom ja mitme olemasoleva transpordikonventsiooni ristumine. Eelnevalt on juba tehtut kaks katset multimodaalsete vedude reguleerimiseks: esimene katse 1980. aasta Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Multimodaalse konventsiooniga ja teine katse 2009. aasta Rotterdami reeglitega. Mõlemad katsed on erinevate põhjuste tõttu lõppenud ebaõnnestumisega ning ei ole lootust, et tulevikus neid jõustatakse. Probleemile lahenduse otsimisel on osa lõputöös vaadeldud riike laiendanud oma seadusandlust multimodaalsete vedude jaoks. Vaatamata sellele, ei ole võimalik seda situatsiooni riiklikul tasandil lahendada, vaid seda tuleb teha maailma mastaabis.

Võõrkeelne lühikokkuvõte

Multimodal transport provides an opportunity for the consignor to receive a complex service. The consignor does not have to worry about combining different modes of transport, intermediate storage of the goods and the formalization of the documents. The described way of transport provides an opportunity to provide door-to-door service. Multimodal transport uses all the advantages of different means of transport: price, speed and security. For the carrier, multimodal transport provides the opportunity to add value to the service and to increase the profits of the company. Due to the rapid development of the transport sector under analysis, the legal framework is unable to keep pace with it, and therefore the understanding of the legal regulation of multimodal transport has become quite complicated.

In this thesis, the author focused on the problem of the legal framework of the multimodal transport regulations, with the aim of providing an overview and highlighting the differences and similarities using a comparative approach to contemporary practice. The legislation and practices in China, the United States and different European Union members were analysed. The author chose those countries because of their important role in the world in transportation and because of their importance in world politics. Furthermore, the author explored how this issue was resolved on a local scale - in Estonia. The thesis examined the legislation and the case law of the regions and countries listed above.

The author discovered that the current legislative framework that is regulating multimodal transportation is in poor condition, difficult to understand and unpredictable. The current legal framework is not supporting the development of multimodal transport. Accordingly, the most common problems were identified.

As a first problem, the author outlined the absence of a definition of multimodal transport. The analysis revealed that different definitions are used in different countries. According to German law, the carriage qualifies as a multimodal carriage if the contract related to the carriage of goods is performed by various modes of transport on the basis of a single contract of carriage, and if, had separate contracts been concluded between the parties for each part of the carriage which involved one mode of transport (leg of carriage), at least two of these contracts would have been subject to different legal rules. According to Chinese legislation, carriage qualifies as multimodal transport only when one of the stages of carriage is by sea.

Another problem was the use of the network carrier liability principle. The network liability system is based on various unimodal conventions. The most common unimodal conventions are the CMR, the COTIF-CIM, the Warsaw Rules and the Hague-Visby Rules. Those conventions and rules have been drawn up a long time ago and are therefore not in line with modern developments. Furthermore, as a result of the analysis, the CMR Convention illustrated by German case law was not extended to multimodal transport, although all the prerequisites for this were available at the time when the Convention was drawn up. To summarise, it is difficult to predict what compensation the recipient of the goods could receive in the event of damage or loss of the goods. Furthermore, the problem is that in some cases the place of damage or loss of the goods is not determined and cannot be localized. Some countries, such as China, the Netherlands and Germany have included in their legislation the notion of non-localized damage. Similarly, to the previous problem outlined in this thesis, carrier liability is also defined differently. In one country, the consignor chooses the unimodal convention that will be applicable, and in another country, the marginal rate is predetermined. For insurance companies, this situation gives an opportunity to increase the price. It must be considered that the cost of insurance is one of the main components that the transport price is composed of.

The third identified problem was the length of time that it takes to resolve the court cases. All of the court cases studied have one common feature and that is the excessive length of time that it takes from the start of the court proceedings until the court final deliberation. As a rule, going through the first instance is not sufficient. It is followed by an appeal and in the worst case with an application to the Supreme Court. It may take several years for the court proceedings to be finalised. This issue links to another problem. The consignor and the carrier cannot be absolutely certain in favour of which party the court would decide. Both the consignor and the carrier would be delighted if this lengthy process that demands a lot of time and money could be avoided.

The author considers that the establishment of a harmonized system in the form of an international convention is necessary to solve all the problems outlined above. However, achieving this solution is not an easy task. There are several reasons for this, in particular, the international nature of transport and the need to take into account several existing transport conventions that already exist. There have already been two attempts to regulate multimodal transport. The first attempt was the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980) and the second one the Rotterdam Rules of 2009. Both attempts have failed due to various reasons and there is no hope that they will be enforced in the future. When looking for a solution to the problem,

the author discovered that some of the countries have extended their own legislation to cover the area of multimodal transport. Despite this, it is not possible to solve the situation at a national level. Instead, it has to be done on a global scale.

Viidatud allikad

- Bäckden, P. (2019). *The Contract of Carriage: Multimodal Transport and Unimodal Regulation (Contemporary Commercial Law)*. 1 edition. New York : Informa Law from Routledge
- Besong C., (2007) *Towards a modern role for liability in multimodal transport law*.
- Black I. G., Chua H., Seidelmann C. (2002) *The economics of carrier liability on intermodal freight transport*. Cambridge : European Transport Conference 2002.
- Calamari J. A., (1977) *The Container Revolution and the \$500 Package Limitation--Conflicting Approaches and Unrealistic Solutions: A Proposed Alternative*. *St. John law review*, volume 51, 687-716
- DiMatteo, L.A. (2016) *International Business Law and the Legal Environment: A Transactional Approach*. 3 edition. New York : Routledge
- Dugan A. G., Esquire JR. (2000) *Limitation of liability of carriers by sea and by land*. Philadelphia : Cozen and O'Connor
- Eftestøl-Wilhelmsson, E. (2016) *European Sustainable Carriage of Goods: The Role of Contract Law*. Routledge. 1 edition. New York : Routledge
- Eftestøl-Wilhelmsson, E., (2010) *The Rotterdam Rules in a European multimodal context*. *The Journal of International Maritime Law*, volume 16, 272-288
- Eidast, A. (2007) *Meretranspordi kommertsekspluatatsioon*. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda
- Englundh E., (2015) *Carrier liability in multimodal transport*. Lund : Lund University
- Faghfour M., (2006) *International Regulation of Liability for Multimodal Transport – In Search of Uniformity*. *WMU Journal of Maritime Affairs*, volume 5, 95–114
- Force, R., Yiannopoulos. A. N., Davies. M, (2005) *Admiralty and Maritime Law, Volume 1*. Washington D.C : Beard Books
- Hjalmarsson J., Zhang J. J. (2016) *Maritime Law in China Emerging Issues and Future Developments*. 1 edition. New York : Routledge
- Hoeks, M. (2009). *Multimodal Transport Law. The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*. Breda : Kluwer Law International
- Jeon H., (2013) *Coping with muddles and unvertainty in the field of multimodal transport liability*. Southampton : University of Southampton
- Keres P., (2009) *Vedaja vastutuse aluste määratlemine multimodaalse transpordi õiguses: reeglite paljususega seotud probleeme*. Tallinn : Tartu Ülikool
- Kütt P., Tarneklauslid (incoterms) – puust ja punaseks
<http://www.etslogistika.ee/uudised/tarneklauslid-incoterms-puust-ja-punaseks/> (10.04.2019)

- Li K. X., (2012) Development of Maritime Limitation of Liability in China (1993–2011). Hong Kong law journal, volume 42, 254-275
- Liaoa Z., Zhub Q., (2016) Analysis of Existing Problems and Countermeasures of Multimodal Transport Development in Western Region. Advances in Intelligent Systems Research, volume 130, 576 – 581
- Martin J., (2012) The harmonization of liability regimes concerning loss of goods during multimodal transport. Zagreb : University of Zagreb
- Morison W. M., (2018) China's Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implications for the United States. Washington DC : Congressional Research Service
- Must M., (2011) Vedaja vastutuse regulatsioon Rotterdami reeglites ning selle võrdlus Eesti kaubandusliku meresõidu seadusega. Tallinn : Eesti Mereakadeemia
- Normann M., (2017) Reederi piiratud vastutusest lastiveolepingu täitmise tagajärel tekkiva kahju eest. Tallinn : Tartu Ülikool
- Osens, L. O., (2018) Liability for loss and damage to goods during an international multimodal transport. Bergen : University of Bergen
- Saarinen Y., (2016) Intermodaalsete vedude algusaastad ja Eesti merendus. Tallinn : Tallinna Tehnika Ülikool
- Singsuawan P., (2011) Legal problems of the multimodal transport operator. Bangkok : Thammasat University
- Spanjaart, M. (2017) Multimodal Transport Law. 1 edition. New York : Routledge
- Tai S. K., (2011) The Applicable Law in a Multimodal Transport Contract in China. Seaview (Journal of the Insitute of Sea Transport), Issue 96, 3-6
- The World Factbook 2017 – CIA
- Tshilomb JK, J. (2016) Intermodal Transportation: Quintessence, Legal Challenges & Impact on Current Transportation Insurance Schemes. Bloomington : AuthorHouse
- Yang D. Y. (2014) Unwrapping the COGSA Package Limitation: A Survey of How It is Interpreted and Applied by U.S. Courts, <http://www.gard.no/web/updates/content/20740637/unwrapping-the-cogsa-package-limitation-a-survey-of-how-it-is-interpreted-and-applied-by-us-courts-> (05.04.2019)
- Zhu L., Guner-Ozbek M. D., (2011) Yan H., A study of liabilities of multimodal transport operators in China. Research in Transportation Economics, völvme 35, 58-65

Normatiivaktid

Võlaõigusseadus. RT I, 20.02.2019, 8

Kaubandusliku meresõidu seadus. RT I, 12.12.2018, 42

Contract Law of the People's Republic of China. CLI.1.199310

Maritime Law of the People's Republic of China. CLI.1.6023

United States Carriage of Good by Sea Act. Enacted 1936

Carmack Amendment. Enacted 1935

Harter Act. Enacted 1893

Burgerlijk Wetboek. Geldend van 19-09-2018 t/m heden

Handelsgesetzbuch. BGB I 2017

Bürgerliches Gesetzbuch. BGB 2017

Rahvusvahelised lepingud

The Convention Concerning International Carriage by Rail, COTIF, 1980

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929, 137 LNTS 11. Rahvusvaheliste õhuvעדude reeglite ühtlustamise konventsioon. 14.06 198. – RT II, 1998, 2-4, 7.

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1978, SDR protocol

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956, 399 UNTS 189. Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon. 01.08.1993. – RT II, 21.02.1995, 3, 12

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, Hamburg Rules

International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels and Protocol of Signature. 1924

Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea,
A7CN.9/645

Kohtupraktika

Galanz v Xinge Logistics

Yandangshan v Wenzhou

Royal Typewriter C. v. M/V Kulmerland

"Illimani" S.A. v. M/V Popi P

Granite State Insurance Co. v. Hanjin Shipping

Royal Smit Transformers BV v Onego Shipping & Chartering

Atladis USA, Inc v Sea Star Line

Hanover Ins. Co. v. Shulman Trans. Enterprises

Norfolk Southern Railway Company v. James N. Kirby, Pty Ltd

GCC Investments ja Trade Ltd. v P & O Nedlloyd BV

Aurubis , Allianz v Jordex

German Federal Supreme Court BGH 17 July 2008, I ZR 181/05