



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
MICHALA BOBKÁ
přednesené dne 19. října 2017¹

Spojené věci C-274/16, C-447/16 a C-448/16

flightright GmbH

proti

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. (C-274/16)

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Amtsgericht Düsseldorf (Okresní soud v Düsseldorfu, Německo)]

a

Roland Becker

proti

Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16)

a

Mohamed Barkan,

Souad Asbai,

Assia Barkan,

Zakaria Barkan,

Nousaiba Barkan

proti

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. (C-448/16)

[žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podané Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo)]

„Řízení o předběžné otázce – Nařízení (ES) č. 44/2001 a (EU) č. 1215/2012 – Soudní příslušnost ve věcech nároků vyplývajících z nařízení (ES) č. 261/2004 – Zpožděný let – Lety o několika úsecích – Pojem ‚pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy [nároky ze smlouvy]‘ – Poskytování služeb – Místo plnění – Žalovaný se sídlem ve třetí zemi“

I. Úvod

1. Projednávané věci se týkají tří nároků na náhradu škody, které byly vzneseny na základě nařízení (ES) č. 261/2004² proti leteckým společnostem za zpoždění a odepření nástupu na palubu na různých segmentech letů o několika úsecích.

1 – Původní jazyk: angličtina.

2 – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

2. První dva nároky mají společné téma: let sestávající ze dvou navazujících úseků byl cestujícím prodán smluvním leteckým dopravcem. Samotný smluvní letecký dopravce uskutečnil pouze druhý úsek letu. První úsek letu uskutečnil provozující letecký dopravce, a nikoli smluvní letecký dopravce. V obou případech došlo na prvním úseku letu ke zpoždění, v jehož důsledku cestující nestihli navazující let.

3. Tyto faktické scénáře vyvolávají dvě právní otázky. Zaprvé: Jaká je povaha nároku vzneseného cestujícími proti provozujícímu leteckému dopravci za zpoždění na prvním úseku letu? Lze takový nárok i v případě neexistence smlouvy mezi cestujícím a provozujícím leteckým dopravcem považovat za „[nároky ze smlouvy]“ ve smyslu nařízení (ES) č. 44/2001³ a nařízení (EU) č. 1215/2012⁴?

4. Zadruhé: Které soudy mají mezinárodní příslušnost v souvislosti s takovými nároky na náhradu škody? Cestující vznesli nároky vůči provozujícímu leteckému dopravci před německými soudy a Německo bylo místem určení druhého úseku letu. Provozující letecký dopravce ale uskutečnil první úsek letu, který v Německu nezačal ani nekončil.

5. Třetí nárok je rovněž žádostí o odškodnění, ale vyvolává samostatnou otázku. Tento nárok byl vznesen proti provozujícímu leteckému dopravci, který byl rovněž smluvním leteckým dopravcem cestujícího, pokud jde o sporný úsek letu. Otázka příslušnosti má zde však jinou povahu, neboť letecký dopravce, který odepřel nástup na palubu, má sídlo mimo území EU. Otázkou tedy je, jaká pravidla o mezinárodní příslušnosti platí v takové situaci.

II. Právní rámec

a) Nařízení č. 261/2004

6. Písmeno b) článku 2 nařízení č. 261/2004 definuje „provozujícího leteckého dopravce“ jako „leteckého dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím“.

7. Článek 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 stanoví, že se toto nařízení vztahuje na:

„a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva;

b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.“

8. Podle čl. 3 odst. 5 nařízení č. 261/2004 se toto nařízení vztahuje na každého provozujícího leteckého dopravce, který přepravuje cestující podle odstavců 1 a 2 tohoto článku. Druhá věta čl. 3 odst. 5 uvádí, že „[j]estliže provozující letecký dopravce nemá smlouvu s cestujícím a plní povinnosti podle tohoto nařízení, má se za to, že jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím“.

9. Článek 6 odst. 1 nařízení č. 261/2004 definuje pomoc, kterou musí provozující letecký dopravce poskytnout cestujícím v případě zpoždění, a to v závislosti na době zpoždění a délce letu. Článek 7 odst. 1 dále stanoví částky paušální náhrady, která se poskytuje cestujícím.

3 – Nařízení Rady ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2001, L 12, s. 1; Zvl. vyd. 19/04, s. 42).

4 – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2012, L 351, s. 1). Tímto nařízením se zrušuje nařízení č. 44/2001.

10. Článek 13 nařízení č. 261/2004 se týká „práva na následný postih“. Stanoví, že „[j]estliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu. Obdobně nelze ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení práva provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osoby jiné, než je cestující, se kterým uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu, požadovat [od provozujícího leteckého dopravce] náhradu škody [...]“.

b) Nařízení č. 44/2001 a č. 1215/2012

11. Článek 66 odst. 1 nařízení č. 1215/2012 uvádí, že se toto nařízení vztahuje na řízení zahájená ke dni 10. ledna 2015 nebo po něm.

12. Řízení ve věcech C-447/16 a C-448/16 byla zahájena před tímto datem. Na tyto věci se ještě použije nařízení č. 44/2001. Věc C-274/16 spadá do působnosti nařízení č. 1215/2012. Nicméně s výjimkou číslování zůstala ustanovení obou nařízení použitelná v projednávaných věcech totožná.

13. Podle čl. 2 odst. 1 nařízení č. 44/2001 a čl. 4 odst. 1 nařízení č. 1215/2012 „mohou být osoby, které mají bydliště na území některého členského státu, bez ohledu na svou státní příslušnost žalovány u soudů tohoto členského státu“.

14. Podle čl. 4 odst. 1 nařízení č. 44/2001 a čl. 6 odst. 1 nařízení č. 1215/2012 platí, že „[n]emá-li žalovaný bydliště na území některého členského státu, určuje se příslušnost soudů každého členského státu podle jeho vlastních právních předpisů [...]“⁵. Podle čl. 4 odst. 2 nařízení č. 44/2001 a čl. 6 odst. 2 nařízení č. 1215/2012 platí, že „[p]roti takovému žalovanému se každá osoba, která má bydliště na území některého členského státu, může v tomto státě odvolávat bez ohledu na svou státní příslušnost na pravidla pro určení příslušnosti platná v tomto státě [...], stejným způsobem jako jeho vlastní státní příslušníci“.

15. Oddíly 2 obou nařízení obsahují pravidla týkající se zvláštní příslušnosti. Relevantními ustanoveními jsou článek 5 nařízení č. 44/2001 a článek 7 nařízení č. 1215/2012. Odstavce 1 písm. a) těchto článků stanoví, že osoba, která má bydliště na území některého členského státu, může být v jiném členském státě žalována, pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy, u soudu místa, kde závazek, o nějž se jedná, byl nebo měl být splněn. V případě poskytování služeb je místem plnění zmíněného závazku v souladu s druhou odrážkou odstavce 1 písm. b) téhož ustanovení „místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytnuty“.

16. Kromě toho podle čl. 5 odst. 3 nařízení č. 44/2001 a čl. 7 odst. 2 nařízení č. 1215/2012 platí, že „ve věcech týkajících se protiprávního jednání či jednání, které je postaveno na roveň protiprávnímu jednání“ je příslušným soudem „[soud] místa, kde došlo nebo může dojít ke škodné události“.

III. Skutkový stav, původní řízení a předběžné otázky

17. Skutkový stav a řízení v jednotlivých věcech (Nárok 1 – flightright, Nárok 2 – Barkan a Nárok 3 – Becker) jsou popsány v částech A až C.

⁵ – S výhradou čl. 18 odst. 1, čl. 21 odst. 2 a článků 24 a 25 nařízení č. 1215/2012 a článků 22 a 23 nařízení č. 44/2001.

A. Věc C-274/16, *flightright GmbH v. Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A*

18. Cestující v tomto případě zakoupili let sestávající ze dvou navazujících úseků z Ibizy (Španělsko) do Düsseldorfu (Německo) přes Palmu de Mallorca (Španělsko) od leteckého dopravce Air Berlin PLC & Co Luftverkehrs KG (dále jen „Air Berlin“). První úsek letu uskutečnila společnost Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A (dále jen „Air Nostrum“). Druhý úsek letu byl uskutečněn společností Air Berlin. Na prvním úseku letu došlo ke zpoždění, v jehož důsledku cestující nestihli navazující let. Nakonec dorazili do Düsseldorfu s třináctihodinovým zpožděním.

19. Cestující postoupili pohledávku vyplývající z tohoto zpoždění podle nařízení č. 261/2004 společnosti flightright GmbH (dále jen „flightright“). Společnost flightright nyní požaduje od společnosti Air Nostrum náhradu ve výši 500 eur společně s úroky („Nárok 1 – flightright“).

20. Společnost flightright podala žalobu k Amtsgericht Düsseldorf (Okresní soud v Düsseldorfu, Německo). Tento soud pochybuje o tom, zda má mezinárodní příslušnost k projednávání této věci. Konkrétně se ptá, zda je cílové místo určení, tj. Düsseldorf, místem plnění ve smyslu čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení č. 1215/2012. Táže se proto, že ke zpoždění došlo na prvním úseku letu, který nezačal ani nekončil v Německu a uskutečnil jej jiný letecký dopravce než ten, s nímž byla uzavřena smlouva o přepravě.

21. Za těchto podmínek se Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Jsou-li cestující přepravováni jedním ze dvou navazujících úseků letu bez významnější přestávky na přestupním letišti, je třeba místo příletu druhého úseku letu považovat za místo, kde závazek byl nebo měl být splněn, ve smyslu čl. 7 odst. 1 písm. a) [nařízení č. 1215/2012], pokud je nárok, který byl vznesen, směřován proti leteckému dopravci, který uskutečnil první úsek letu, na kterém došlo k pochybení, a druhý úsek letu byl uskutečněn jiným dopravcem?“

B. Věc C-448/16, *Mohamed Barkan a další v. Air Nostrum L.A.M. SA*

22. Mohamed Barkan, jeho manželka a jejich tři děti také (dále jen „Mohamed Barkan a další“) zakoupili let sestávající ze dvou navazujících úseků, a to z Melilly (Španělsko) do Frankfurtu nad Mohanem (Německo) přes Madrid (Španělsko). Smlouva o přepravě byla uzavřena se společností Iberia Líneas Aéreas de España (dále jen „Iberia“). První úsek letu, z Melilly do Madridu, uskutečnila společnost Air Nostrum, zatímco druhý úsek letu, z Madridu do Frankfurtu nad Mohanem, uskutečnila společnost Iberia. Při odletu z Melilly do Madridu došlo ke zpoždění, v jehož důsledku cestující zmeškali navazující let a dorazili do cílového místa určení (Frankfurt nad Mohanem) se čtyřhodinovým zpožděním.

23. Tito cestující podali proti společnosti Air Nostrum žalobu, v jejímž rámci každý z nich požadoval náhradu ve výši 250 eur v souladu s čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004. Mohamed Barkan rovněž požaduje náhradu ve výši 100 eur vynaložených za jídlo a telefonní hovory během doby zpoždění spolu s úroky („Nárok 2 – Barkan“).

24. Žalobě soud prvního stupně vyhověl. Při odvolání však byla žaloba zamítnuta. Odvolací soud měl za to, že německé soudy nemají mezinárodní příslušnost. Podle uvedeného soudu se místo plnění ve smyslu nařízení č. 44/2001 nenacházelo v Německo. Dotčená žaloba se týkala zpoždění na úseku letu z Melilly do Madridu, a proto pouze tato dvě místa by měla být považována za příslušná místa plnění.

25. Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo), k němuž byl podán opravný prostředek „Revision“, uvádí, že mezinárodní příslušnost německých soudů může být v projednávané věci dána pouze tehdy, pokud je místo plnění dotčené služby v Německu. Toto závisí na tom, zda právní vztah mezi žalobci v původním řízení a společností Air Nostrum může být klasifikován jako smluvní, přestože mezi těmito cestujícími a společností Air Nostrum neexistuje žádná přímá smluvní vazba.

26. Za těchto podmínek se Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být čl. 5 odst. 1 písm. a) [nařízení č. 44/2001] vykládán v tom smyslu, že se „nároky ze smlouvy“ vztahují rovněž na nárok na náhradu škody na základě článku 7 [nařízení č. 261/2004], uplatňovaný vůči provozujícímu leteckému dopravci, který není smluvní protistranou dotčeného cestujícího?

2) V případě, že se použije čl. 5 odst. 1 [nařízení č. 44/2001]:

Má se mít v případě přepravy cestujících dvěma lety bez významnější přestávky na přestupním letišti za to, že cílové místo určení cestujícího je rovněž místem, kde služby byly poskytovány, ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. b) druhé odrážky [nařízení č. 44/2001], pokud nárok na náhradu škody podle článku 7 [nařízení č. 261/2004] uplatňovaný v rámci žaloby vychází z události, k níž došlo na prvním úseku letu a žaloba směřuje proti provozujícímu leteckému dopravci prvního letu, který nebyl stranou smlouvy o přepravě?“

C. Věc C-447/16, Roland Becker v. Hainan Airlines Co. Ltd

27. Roland Becker uzavřel smlouvu o letecké přepravě s leteckou společností Hainan Airlines Co. Ltd (dále jen „Hainan Airlines“), pokud jde o let sestávající ze dvou navazujících úseků. Tento letecký dopravce má sídlo mimo území EU. Prvním úsekem letu byl let z letiště Berlín-Tegel (Německo) do Bruselu (Belgie) a druhým úsekem byl let z Bruselu do Pekingu (Čína). Roland Becker se k oběma letům odbavil v Berlíně a obdržel odpovídající palubní vstupenky. Jeho zavazadla byla rovněž odbavena tak, aby dorazila až do Pekingu. První úsek letu uskutečnila společnost Brussels Airlines podle letového řádu. V Bruselu však byl R. Beckerovi odepřen nástup na palubu druhého úseku letu do Pekingu, který provozovala společnost Hainan Airlines.

28. Roland Becker žádá na základě žaloby podané proti společnosti Hainan Airlines v Německu 600 eur jako náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, jakož i úroky a náhradu nákladů řízení („Nárok 3 – Becker“).

29. Soud prvního stupně žalobu zamítl z důvodu, že německé soudy nemají mezinárodní příslušnost k projednání této věci. Odvolací soud dospěl ke stejnému závěru. Podle jeho názoru se místo plnění nenacházelo v Německu, protože let z Berlína do Pekingu sestával podle nařízení č. 261/2004 ze dvou samostatných letů, a to z Berlína do Bruselu a z Bruselu do Pekingu. Sporný nárok se týká výlučně letu z Bruselu do Pekingu: za místo plnění je tedy třeba považovat Brusel. Tento soud dále uvedl, že sídlo společnosti Hainan Airlines není v Německu, a proto na něm nemůže být založena mezinárodní příslušnost německých soudů. Vzhledem k tomu, že se dotčená smlouva týká poskytování služeb, může soudní příslušnost vzniknout pouze na základě čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 5 odst. 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 44/2001.

30. Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo), k němuž byl podán opravný prostředek „Revision“, uvádí, že otázka, zda mají německé soudy mezinárodní příslušnost, závisí na povaze právního vztahu mezi R. Beckerem a společností Hainan Airlines. Dále pak závisí na tom, zda lze Berlín, místo odletu prvního letu, považovat za místo plnění podle nařízení č. 44/2001.

31. Za těchto podmínek se Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Má se při přepravě cestujících v rámci dvou letů bez významné přestávky na přestupním letišti považovat rovněž místo odletu v rámci prvního úseku letu za místo, kde služby byly poskytovány, ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. b) druhé odrážky [nařízení č. 44/2001], pokud žalobní nárok na náhradu škody podle článku 7 [nařízení č. 261/2004] vychází z porušení, k němuž došlo na druhém úseku letu, a žaloba směřuje proti smluvnímu partnerovi ze smlouvy o přepravě, který je sice v případě druhého letu provozujícím leteckým dopravcem, avšak toto postavení nemá v případě letu prvního?“

IV. Řízení před Soudním dvorem

32. V případě Nároku 1 – flightright písemná vyjádření předložily společnosti flightright a Air Nostrum, portugalská vláda a Evropské komise. Pokud jde o Nárok 2 – Barkan, předložili písemná vyjádření Mohamed Barkan a další, společnost Air Nostrum, Švýcarská konfederace a Komise. V souvislosti s Nárokem 3 – Becker písemná vyjádření předložili R. Becker, Švýcarská konfederace a Komise.

33. Mohamed Barkan a další, společnosti flightright a Air Nostrum, francouzská vláda a Komise předložili své argumenty na spojeném ústním jednání, které se konalo dne 6. července 2017.

V. Posouzení

34. Toto stanovisko je strukturováno následovně. Nárok 1 – flightright a Nárok 2 – Barkan spadají do působnosti nařízení č. 44/2001 nebo nařízení č. 1215/2012. Začnu tedy tím, že posoudím dvě právní otázky vznesené v rámci těchto dvou nároků: zda je nárok na náhradu škody nárokem ze smlouvy (A.1.) a co je místem plnění takové smlouvy (A.2.). Poté se budu zabývat otázkou mezinárodní příslušnosti v případě Nároku 3 – Becker (B).

A. Nárok 1 – flightright a Nárok 2 – Barkan

35. Jak lze určit členský stát, jehož soudy mají mezinárodní příslušnost ve věcech nároků vůči provozujícímu leteckému dopravci, který nebyl smluvním leteckým dopravcem cestujících?

36. Toto určení vyžaduje identifikaci použitelného kritéria pro určení mezinárodní soudní příslušnosti (1) a poté, v rámci daného kritéria, zjištění správného soudu příslušného k rozhodnutí o těchto nárocích ve světle rozsudku Soudního dvora ve věci Rehder⁶. Toto rozhodnutí se týkalo přímého letu. Vystává tedy otázka, jak ho použít na *lety o několika úsecích* (2).

1. Použitelné kritérium pro určení soudní příslušnosti

a) Druh nároku

37. Nařízení č. 261/2004 vymezuje práva, která mohou cestující uplatňovat vůči provozujícímu leteckému dopravci, jestliže nastane jedna ze situací popsanych v tomto nařízení. Je však pochopitelné, že samotné nařízení nestanoví povahu nároků, které z něj vyplývají, pro účely použití nařízení č. 44/2001 a č. 1215/2012.

6 – Rozsudek ze dne 9. července 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, bod 47).

38. Žalovaná v původním řízení, společnost Air Nostrum, má podle všeho sídlo ve Španělsku. Mezinárodní příslušnost německých soudů tedy nemůže být založena na *obecném* kritériu soudní příslušnosti podle čl. 2 odst. 1 nařízení č. 44/2001 a čl. 4 odst. 1 nařízení č. 1215/2012.

39. Pokud jde o *zvláštní* kritérium soudní příslušnosti, je třeba nejdříve připomenout, že se zvláštní kritérium soudní příslušnosti, které nařízení č. 44/2001 a č. 1215/2012 stanoví pro spotřebitele, v projednávaném případě rovněž neuplatní. Nařízení č. 261/2004 je nástrojem zajišťujícím vysokou úroveň ochrany cestujících⁷. Zvláštní kritérium příslušnosti, které je spotřebitelům k dispozici podle čl. 16 odst. 1 nařízení č. 44/2001 a čl. 18 odst. 1 nařízení č. 1215/2012, se však použije na základě výslovných vyloučení obsažených v čl. 15 odst. 3 nařízení č. 44/2001 a čl. 17 odst. 3 nařízení č. 1215/2012 pouze na smlouvy o přepravě, které za celkovou cenu poskytují *kombinaci* dopravy a ubytování. Podle skutečností uvedených předkládajícími soudy tomu tak v případě smluv dotčených v původních řízeních není.

40. Vzhledem k tomu, že se jiná kritéria soudní příslušnosti podle nařízení č. 44/2001 a nařízení č. 1215/2012 nezdaří být relevantní, lze o mezinárodní příslušnosti německých soudů uvažovat pouze s ohledem na zvláštní kritérium soudní příslušnosti ve věcech týkajících se smluv nebo protiprávních jednání.

41. Ve svém předkládacím usnesení ve věci Nároku 2 – Barkan se Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) domnívá, že dotčené nároky jsou zákonnými nároky na základě smlouvy. Cestující v původním řízení uplatňují na základě existující smlouvy se smluvním leteckým dopravcem práva, která nevyplývají přímo z jejich přepravní smlouvy, ale jsou vymezena v nařízení č. 261/2004. Možnost jejich vymáhání předpokládá smlouva o letecké přepravě a potvrzená rezervace. Celkově se tedy jedná o nároky ze smlouvy.

42. Společnost flightright, Mohamed Barkan a další, francouzská vláda, jakož i Švýcarská konfederace se domnívají, že dotčené nároky spadají pod pojem „[nároky ze smlouvy]“ ve smyslu nařízení č. 44/2001 nebo nařízení č. 1215/2012. Společnost flightright, jakož i Mohamed Barkan a další v podstatě odkazují na smluvní původ nároku i přes neexistenci smlouvy podepsané přímo mezi nimi a společnostmi Air Nostrum.

43. Francouzská vláda se opírá o judikaturu Soudního dvora týkající se pojmu „[nároky ze smlouvy]“, který se rovněž vztahuje na nárok směřující proti třetí osobě, která souhlasila s plněním závazku dohodnutého mezi jinými. Tato vláda se dále odvolává na ustanovení o „zastoupení“ v čl. 3 odst. 5 nařízení č. 261/2004, které potvrzuje smluvní povahu dotčených nároků.

44. Podobně, Švýcarská konfederace odkazuje na judikaturu Soudního dvora a na posledně uvedené ustanovení nařízení č. 261/2004 a tvrdí, že zákonné přenesení závazků vyplývajících z nařízení č. 261/2004 ze smluvního leteckého dopravce na provozujícího leteckého dopravce naznačuje, že dotčené nároky jsou smluvní.

45. Komise v zásadě dospěla ke stejnému závěru. Poznává, že nařízení č. 261/2004 učinilo provozujícího leteckého dopravce odpovědným za závazky uvedené v tomto nařízení spíše než smluvního leteckého dopravce. Skutečnost, že odpovídající práva cestujících jsou vymezena v nařízení, a nikoliv ve smlouvě, je irelevantní. Je tomu tak proto, že jsou právním důsledkem vadného plnění smlouvy.

⁷ – Viz body 1 až 4 odůvodnění nařízení č. 261/2004, jakož i rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, bod 69); ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 44, 49 a 60); a ze dne 23. října 2012, Nelson a další (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, body 72 a 74).

46. Společnost Air Nostrum patrně souhlasí s tvrzením, že dotčené nároky lze považovat za smluvní (ačkoli ve svých písemných vyjádřeních ve věci Nároku 1 – flightright poukazuje na absenci smluvní vazby). Tvrdí však, že může být považována za odpovědnou pouze za úsek letu, který skutečně provedla a k jehož provedení nedošlo v Německu.

b) Smlouva nebo protiprávní jednání?

47. Jak vyplývá z informací poskytnutých předkládajícími soudy, jakož i z údajů, které byly potvrzeny na jednání, jedná se v podstatě o „trojúhelníkovou“ situaci zahrnující tři účastníky (smluvního leteckého dopravce – provozujícího leteckého dopravce – cestujícího) a dvě smlouvy: přepravní smlouvu mezi smluvním leteckým dopravcem a cestujícím a – jak se zdá být běžnou praxí – celkovou rámcovou smlouvu mezi smluvním leteckým dopravcem a provozujícím leteckým dopravcem. Neexistuje však žádná smlouva podepsaná *přímo* mezi cestujícími a žalovaným provozujícím leteckým dopravcem⁸.

48. V tomto skutkovém a právním kontextu předkládající soud ve věci Nárok 2 – Barkan vyjadřuje pochybnosti ohledně toho, zda nárok směřující proti subjektu, který není smluvní stranou příslušné podkladové smlouvy, může být kvalifikován jako nárok vzniklý ze smlouvy.

49. V průběhu tohoto řízení byly diskutovány dvě možnosti, jak lze posoudit povahu dotčených nároků.

50. Zprv by tyto nároky mohly být považovány za nároky vycházející z protiprávního jednání. Vzhledem k tomu, že mezi cestujícím a provozujícím leteckým dopravcem neexistuje žádná smlouva, je provozující letecký dopravce oprávněně žalován, neboť nesplnil své povinnosti vyplývající z nařízení č. 261/2004. Pro účely mezinárodní soudní příslušnosti by tedy nárok mohl být vykládán tak, že vychází z určitého druhu zákonem stanoveného protiprávního jednání: obsah závazků, důsledky nesplnění těchto závazků, jakož i identita žalovaného jsou definovány v nařízení č. 261/2004⁹.

51. Zadruhé, jak bylo diskutováno na jednání, smluvní povaha nároku by mohla být chápána buď jako důsledek jakési *implicitní* smlouvy mezi provozujícím leteckým dopravcem a cestujícím¹⁰, nebo z pohledu celkové rámcové smlouvy (sdílení letů [„codeshare“] nebo jiný druh spolupráce) mezi smluvním a provozujícím leteckým dopravcem jako druh *smlouvy ve prospěch třetí osoby*, tj. cestujícího.

52. Jsem toho názoru, že nárok má ve skutečnosti povahu smluvní, a nikoli povahu mimosmluvní odpovědnosti. Musím však připustit, že právní konstrukce implicitní smlouvy nebo smlouvy ve prospěch třetí osoby se mi zdají poněkud těžkopádné a problematické. Odpověď, proč je podle taxonomie jak nařízení č. 44/2001, tak nařízení č. 1215/2012 takový nárok smluvní povahy, je podle mého názoru jednodušší.

8 – Situace je pro žalobce dokonce ještě složitější, pokud jde o žalobu ve věci Nároku 1 – flightright. Tento žalobce nebyl účastníkem smlouvy o přepravě mezi smluvním leteckým dopravcem a cestujícími, kteří dotčený nárok postoupili.

9 – Došlo by tak k použití čl. 5 odst. 3 nařízení č. 44/2001 a čl. 7 odst. 2 nařízení č. 1215/2012. Podle těchto ustanovení jsou soudy s mezinárodní příslušností soudy místa, kde došlo nebo může dojít ke škodné události. Toto místo bylo Soudním dvorem definováno jako místo, kde došlo k újmě, a zároveň místo příčinné události, v níž má tato škoda původ. Pokud jde o nedávné přeformulování, například viz rozsudek ze dne 22. ledna 2015, Hejduk (C-441/13, EU:C:2015:28, bod 18 a citovaná judikatura). Pokud jde o původní formulaci zásady, viz rozsudek ze dne 30. listopadu 1976, Bier (21/76, EU:C:1976:166, body 19, 24 a 25).

10 – Bylo uvedeno, že existence takové implicitní smlouvy by mohla vyplývat z kombinace přepravní smlouvy uzavřené mezi cestujícím a smluvním leteckým dopravcem na straně jedné s celkovou rámcovou smlouvou mezi smluvním a provozujícím leteckým dopravcem na straně druhé.

53. V první řadě a především je znění čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení č. 44/2001 a čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 1215/2012 spíše otevřené, když uvádí, že osoba, která má bydliště na území některého členského státu, může být v jiném členském státě žalována, „pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy“¹¹. Toto znění, které je rovněž obsaženo v jiných jazykových verzích¹², jasně odkazuje na „nároky ze smlouvy“, a nikoli na „stranu smlouvy“.

54. Podle mého názoru se tedy pravidlo o soudní příslušnosti uvedené v čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení č. 44/2001 a čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 1215/2012 zakládá na *příčině* nároku, a nikoli na *identitě* stran. Důležité je, zda základní, prvotní zdroj práv a povinností, které jsou předmětem sporu, a důvod, proč je tento nárok vznesen vůči konkrétnímu žalovanému, pramení ze smlouvy. Pokud tomu tak je, představuje následná žaloba směřující k jejich výkonu „nárok ze smlouvy“, i když – jak se často stává v případě právních předpisů chránících spotřebitele – byly práva a povinnosti, které jsou v jednotlivých případech konkrétně uplatňovány, „vepsány“ (a sice učiněny použitelnými bez možnosti odchylky) do smlouvy v důsledku povinných zákonných pravidel.

55. V rámci nařízení č. 44/2001 a nařízení č. 1215/2012 existují dvě systémové analogie, které potvrzují tento závěr. Zaprvé, podobně jako při výkladu pojmu „věc pojištění“, je relevantní, že příslušný žalobce uplatňuje práva vyplývající z pojistné smlouvy, a nikoliv z toho, zda byl nebo nebyl stranou této smlouvy¹³. Zadruhé lze také odkázat na případy právního nástupnictví, pokud jde o nároky třetích osob. Za zvláštních okolností může třetí osoba zastoupit jinou osobu, aby uplatnila nároky, které vznikly v právním vztahu, jehož nebyl žalobce stranou. Třetí osoba, která uplatňuje práva z původní smlouvy, je opět oprávněna¹⁴ tak učinit na základě kritéria soudní příslušnosti, kterým jsou nároky ze smlouvy, a to i v případě, že sama nebyla stranou původní smlouvy¹⁵. Jak uvádí Komise, ve věci *Frahuil* Soudní dvůr v zásadě nevyločil, že „nároky ze smlouvy“ mohou zahrnovat situaci, kdy třetí subjekt na základě zákonného postoupení nároku třetí osobě-žalobci žaluje jednu ze smluvních stran, pokud lze prokázat souhlas žalovaného s příslušnou povinností¹⁶. Ukazuje to opět na to, že k tomu, aby věc spadala pod kritérium soudní příslušnosti podle čl. 5 odst. 1 nařízení č. 44/2001 nebo čl. 7 odst. 1 nařízení č. 1215/2012, nemusí se jednat o nárok mezi původními stranami smlouvy: je tomu tak v případě, že existuje smluvní základ, na němž třetí osoba může uplatnit, nebo může být odpovědná za, plnění závazků, které byly smluvně dohodnuty touto třetí osobou nebo ve prospěch této třetí osoby.

56. Ve druhé řadě na obecné úrovni plní provozující letecký dopravce přepravou cestujících závazek smluvního původu. Pro provozujícího leteckého dopravce není přeprava cestujících žádnou zákonnou povinností. V této souvislosti připomínám, co uvedl Soudní dvůr ohledně pojmu „ve věcech týkajících se protiprávního jednání či jednání, které je postaveno na roveň protiprávnímu jednání“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 44/2001: zahrnuje všechny žaloby, jejichž cílem je určit odpovědnost žalovaného a které *nesouvisí* s „věcmi týkajícími se smlouvy nebo nároků ze smlouvy“ ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení.¹⁷

57. *A contrario*, žaloby, které se tak či onak *týkají* smlouvy, spadají do oblasti působnosti čl. 5 odst. 1 nařízení č. 44/2001 a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 1215/2012.

11 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

12 – Například v němčině: „wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden“; ve francouzštině: „en matière contractuelle“; ve španělštině: „en materia contractual“; v italštině: „in materia contrattuale“; v češtině: „pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy“.

13 – Dále viz moje stanovisko ve věci *MMA IARD* (C-340/16, EU:C:2017:396, zejména body 36 a 37).

14 – Chtěl bych zdůraznit, že to, co se zde uvádí, je, že tím, že nárok vznesne osoba, která není stranou smlouvy, tento nárok náhle nezmění svou povahu z povahy smluvní na povahu mimosmluvní odpovědnosti nebo něčeho jiného. To, zda takové právní nástupnictví bude zahrnovat i přenesení (zachování) jakéhokoli zvláštního pravidla o soudní příslušnosti, které je k dispozici pouze slabší straně (například spotřebiteli), je zcela jiná otázka, kterou se projednávají věci vůbec nezabývají.

15 – Pokud jde o pravidla o soudní příslušnosti, která jsou k dispozici žalobcům, kterým byla postoupena pohledávka vyplývající z nařízení č. 261/2004, viz stanovisko generální advokátky E. Sharpston ve věci *Flight Refund* (C-94/14, EU:C:2015:723, bod 60).

16 – Rozsudek ze dne 5. února 2004, *Frahuil* (C-265/02, EU:C:2004:77, bod 25); rovněž viz rozsudek ze dne 14. března 2013, Česká spořitelna (C-419/11, EU:C:2013:165, body 46 a 47).

17 – Rozsudek ze dne 18. července 2013, *ŮFAB* (C-147/12, EU:C:2013:490, bod 32 a citovaná judikatura).

58. To mě přivádí k třetímu bodu. Na konkrétní úrovni není pochyb o tom, že účelem a hlavním předmětem žalob je uplatnit nároky vůči provozujícímu leteckému dopravci za nesprávné provedení letecké přepravy za podmínek stanovených ve smlouvě. Je nesporné, že společnost Air Nostrum, jako mimosmluvní provozující letecký dopravce, souhlasila s přepravou cestujících-žalobců z bodu A do bodu B v rámci plnění smlouvy mezi cestujícím a smluvním leteckým dopravcem.

59. Cestující uplatňují své nároky vůči provozujícímu leteckému dopravci, protože tento dopravce dobrovolně jednal v zastoupení smluvního leteckého dopravce ve smyslu čl. 3 odst. 5 druhé věty nařízení č. 261/2004. Bez tohoto souhlasu by cestující jednoduše nebyli přijati na palubu mimosmluvního provozujícího leteckého dopravce. Zákonný základ těchto práv, a sice nařízení č. 261/2004, by nebyl dostačující k tomu, aby nárok uspěl, bez podkladového smluvního základu mezi cestujícím a smluvním leteckým dopravcem.

60. Celkem vzato tedy nárok na náhradu škody vůči provozujícímu leteckému dopravci zůstává „nárokem“ ze smlouvy o letecké přepravě uzavřené mezi cestujícím a smluvním leteckým dopravcem. Koneckonců se také obecně uznává, že různé formy „subdodavatelství“ nebo „outsourcingu“, které byly dohodnuty mezi původní smluvní stranou (hlavním povinným) a jejími potenciálními zástupci, nemění povahu nebo rozsah závazků převzatých hlavním povinným.

61. Vzhledem k výše uvedeným úvahám tedy docházím k závěru, že čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení č. 44/2001 a čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 1215/2012 musí být vykládány v tom smyslu, že se pojem „[nároky ze smlouvy]“ vztahuje na nárok na náhradu škody na základě článku 7 nařízení č. 261/2004, uplatňovaný vůči provozujícímu leteckému dopravci, který není protistranou smlouvy, jež dotýčný cestující uzavřel s jiným leteckým dopravcem.

2. Soud příslušný ve věcech nároků vznesených proti provozujícímu leteckému dopravci

a) Rehder

62. V rozsudku Rehder¹⁸ se Soudní dvůr vyjádřil k mezinárodní příslušnosti¹⁹ ve věcech nároků vyplývajících z nařízení č. 261/2004, které uplatnil cestující, jenž uzavřel přepravní smlouvu s *jedním* leteckým dopravcem, který byl rovněž provozujícím leteckým dopravcem dotčeného zrušeného *přímého* letu. Soudní dvůr rozhodl, že příslušným soudem je soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu *nebo* místo příletu letadla. Konečnou volbu mezi těmito dvěma možnostmi má žalobce.

63. Soudní dvůr rozhodl, že obě tato místa mají dostatečně blízkou vazbu ke skutkovým okolnostem sporu. K tomuto závěru dospěl Soudní dvůr s přihlédnutím k příslušným službám poskytovaným v této souvislosti, a sice „registraci, jakož i nástupu cestujících a jejich přijetí na palubě v místě odletu sjednaném v příslušné smlouvě o přepravě, odletu letadla ve stanovenou hodinu, přepravě cestujících a jejich zavazadel z místa odletu do místa příletu, zaopatření cestujících během letu a nakonec jejich výstupu v místě přistání“. Podle Soudního dvora je třeba z tohoto závěru vyloučit „mezipřistání letadla“ z důvodu absence „dostatečné vazby s hlavními službami vyplývajících z [dotčené] smlouvy“²⁰.

18 – Rozsudek ze dne 9. července 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

19 – Pro úplnost je třeba dodat, že v rámci Unie existují dvě sady pravidel, která umožňují určení mezinárodní soudní příslušnosti ve věcech nároků vznesených cestujícími proti leteckým dopravcům: pravidla stanovená Úmluvou o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, která byla schválena jménem Evropského společenství rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. 2001, L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491) (dále jen „Montrealská úmluva“) a unijními prováděcími právními předpisy a pravidla obsažená v nařízeních č. 44/2001 a č. 1215/2012. Ve skutkovém kontextu projednávaných věcí a s ohledem na ustálenou judikaturu Soudního dvora jsou v projednávaných věcech relevantní pouze tato pravidla. Jak Soudní dvůr v nedávné době uvedl, „nároky založené na ustanoveních nařízení č. 261/2004 a nároky založené na ustanoveních Montrealské úmluvy [se] řídí odlišnými právními rámci, [a tudíž] pravidla pro určování mezinárodní příslušnosti stanovená v této úmluvě se na návrhy, které jsou podány pouze na základě nařízení č. 261/2004, neuplatní, jelikož tyto návrhy musí být posouzeny z hlediska nařízení č. 44/2001“. Rozsudek ze dne 10. března 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, bod 46 a citovaná judikatura).

20 – Rozsudek ze dne 9. července 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, bod 40).

64. Při úvahách o významu míst odletu a příletu přímého letu v rozsudku Rehder Soudní dvůr zdůraznil, že „letecká doprava, již z důvodu své povahy, [představuje] služby poskytované nedělitelným a jednotným způsobem [...], takže v takových případech není možné na základě hospodářského kritéria rozlišit určitou část [hlavní] služby, [...] jež [byla poskytnuta] v konkrétním místě“²¹ (na rozdíl od určení místa plnění v případě několika míst dodání zboží)²².

65. Kromě toho Soudní dvůr ověřil, že je jeho závěr v souladu s cíli blízkosti a předvídatelnosti, jakož i právní jistoty. Soudní dvůr v tomto ohledu poznamenal, že volba, jež je omezena na dva soudy, umožňuje oběma stranám snadno určit soud, na který se lze s daným nárokem obrátit.

b) Rozšíření věci Rehder na lety o několika úsecích?

66. Projednávané případy se liší od věci Rehder ve dvou ohledech. Zprvce jsou lety dotčené v původních řízeních lety o několika úsecích, a nikoli přímými lety. Zadruhé se žalovaný provozující letecký dopravce liší od smluvního leteckého dopravce cestujících.

67. Žalovaný provozující letecký dopravce (společnost Air Nostrum) neprovozoval žádný úsek letu z nebo do Německa, což bylo místo určení druhého úseku letu. Zároveň byl úsek letu provozovaný žalovaným provozujícím leteckým dopravcem součástí celého letu, jehož účelem bylo přepravit *in fine* cestující ze Španělska do Německa.

68. S ohledem na tyto skutkové okolnosti a odůvodnění řešení, ke kterému dospěl Soudní dvůr v rozsudku Rehder, existují v podstatě dva způsoby, jak lze definovat místo plnění poskytovaných služeb pro účely projednávané věci.

69. Zprvce v případě letů o několika úsecích by se logika rozsudku Rehder mohla použít „fázovitě“: jelikož smluvní letecký dopravce odpovídá za celý let, bylo by místem plnění dotčené služby místo původního odletu a konečného příletu. Totéž by se vztahovalo na každého provozujícího leteckého dopravce s ohledem na segment letu, který uskutečnil. Při letu s dvěma úseky by tedy místem plnění mimosmluvního provozujícího leteckého dopravce, který uskutečnil první úsek letu, bylo místo odletu a místo, kde skončil příslušný úsek letu (tj. místo, kde cestující přestoupili do jiného letadla). To je v podstatě názor společnosti Air Nostrum i Komise.

70. Zadruhé logika rozsudku Rehder by mohla být rozšířena *en bloc*, a tak definovat místo plnění stejným způsobem jak pro smluvního leteckého dopravce, tak pro provozujícího leteckého dopravce. V případě dotčených nároků by bylo možné tvrdit, že je provozující letecký dopravce odpovědný za celý let: má povinnost zajistit, aby jeho plnění umožňovalo cestujícím dosáhnout cílového místa určení, jak bylo dohodnuto ve smlouvě se smluvním leteckým dopravcem. To znamená, že místo odletu prvního úseku a místo příletu druhého (nebo posledního) úseku letu by představovala místa plnění jak pro účely určení mezinárodní příslušnosti, tak pro nároky vyplývající z tohoto letu jako celku. To je v podstatě názor žalobců v obou projednávaných případech, francouzské a portugalské vlády, jakož i Švýcarské konfederace.

71. Z řady důvodů vysvětlených v následující části musím připustit, že za přesvědčivější považuji posledně uvedený postoj.

21 – Rozsudek ze dne 9. července 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, bod 42).

22 – Rozsudek ze dne 3. května 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, body 40 až 42).

c) *Smluvní a provozující letecký dopravce: zrcadlení místa plnění*

72. Skutečně poskytovaná služba se především řídí jednoduchou logikou, smlouvou o letecké přepravě: proč existuje smlouva a co se od ní očekává? Cestující si zarezervuje let z A do C. Jeho hlavní důvod pro toto jednání je přesně to, aby se přepravil z A do C, a nikoli ve skutečnosti, pokud snad o to výslovně nepožádá, navštívit B²³. V reakci na tento požadavek prodá letecký dopravce cestujícímu jednu letenku s jedním rezervačním číslem, která pokrývá všechny segmenty jeho letu. Když cestující dorazí na letiště (prvního) odletu, je jeho zavazadlo odbaveno až do cílového místa určení. Obvykle na letišti odletu obdrží obě palubní vstupenky.

73. Podstatné prvky takové služby se pak promítají do místa jejího plnění, kde byly služby poskytnuty ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 44/2001 nebo čl. 7 odst. 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 1215/2012. Místo úplně prvního odletu a konečného přiletu jsou určité místem plnění této služby.

74. Klíčový argument proti „oddělenému“ přístupu k soudní příslušnosti, v rámci kterého by každý provozující letecký dopravce měl své vlastní místo plnění založené na místě odletu a přiletu úseku letu, který uskutečnil, je jednoduchý: celková služba, která je vymezena požadavkem cestujícího a následně uzavřenou přepravní smlouvou, musí zůstat stejná bez ohledu na druh a počet „subdodavatelů“, tedy provozujících leteckých dopravců, které si smluvní letecký dopravce zvolí k tomu, aby spolu s ním poskytli danou službu.

75. Je možné dodat, že na úrovni hmotných práv a povinností obsažených v nařízení č. 261/2004 se tato logika odráží ve dvou z jeho ustanovení: ve druhé větě čl. 3 odst. 5 a v článku 13.

76. Druhá věta článku 3 odst. 5 nařízení č. 261/2004 uvádí, že „[j]estliže provozující letecký dopravce nemá smlouvu s cestujícím a plní povinnosti podle tohoto nařízení, má se za to, že jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím“. Takže ačkoli nelze než souhlasit s postojem vyjádřeným Komisí v jejích písemných a ústních vyjádřeních, konkrétně, že povinnosti stanovené tímto nařízením jsou v zásadě směřovány na provozujícího leteckého dopravce, čl. 3 odst. 5 jasně uvádí, že mezi smluvním leteckým dopravcem a provozujícím leteckým dopravcem zůstává obecný vztah hlavního povinného a zástupce. Článek 13, a zejména jeho druhá věta, doplňuje toto ustanovení tím, že znovu potvrzuje právo na následný postih mezi leteckými dopravci.

77. Jinými slovy, smluvní letecký dopravce nemůže uniknout smluvním závazkům dohodnutým s cestujícím tím, že zadá na základě subdodavatelské smlouvy část přepravní služby jinému leteckému dopravci. V tomto smyslu je právní postavení provozujícího leteckého dopravce odvozeno od právního postavení smluvního leteckého dopravce a jeho právní postavení ve skutečnosti odráží, což platí i *opačně*. Zdá se být rozumné, aby se řešení přijaté na úrovni hmotného práva dokonale odráželo i na procesní úrovni a úrovni soudní příslušnosti.

78. Existují tři dodatečné argumenty, které rovněž hovoří ve prospěch „zrcadlového“ přístupu, v rámci kterého by místo plnění služby bylo stejné jak pro smluvního leteckého dopravce, tak pro provozujícího leteckého dopravce.

23 – Toto zobecnění bylo provedeno na základě skutečností uvedených v projednávaných případech, z nichž vyplývá, že místo, kde bude přestupní letiště, a zda a jaké mezipřistání tam bude, nehrají patrně žádnou roli. Bylo potvrzeno, že se daný cestující mohl rozhodnout pro konkrétní přestupní letiště a zastavit se na tomto letišti (nebo spíše ve městě nebo zemi, kde se toto letiště nachází) po značnou dobu, což mohlo toto místo učinit samostatným místem určení. Cestující může například se svým leteckým dopravcem dohodnout, že na cestě z Madridu do Bratislavy stráví dva dny v Paříži. Pokud by tomu tak skutečně bylo, což není tento případ, mohlo by být namítáno, že takové individuálně dohodnuté mezipřistání, kdy cestující opustí letiště a vyzvedne si zavazadla, má význam při určování pravidel o soudní příslušnosti.

79. Zprvce existují další skutečnosti týkající se podstaty nároků podle nařízení č. 261/2004, které by mohly být zdrojem dalších analogií pro úvahy o soudní příslušnosti: pro účely výpočtu náhrady v případě letů o několika úsecích podle nařízení č. 261/2004 se let považuje za celek, aniž se zkoumají jeho možné vnitřní segmenty. Na jedné straně se existence nároku na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004 určuje na základě skutečného zpoždění v *cílovém místě určení*. Poměrně krátké zpoždění na přestupním letišti, které by cestujícího neopravňovalo k náhradě podle nařízení č. 261/2004, přesto povede k takovému nároku, pokud zpoždění v cílovém místě určení přesáhne tři hodiny²⁴. Na druhé straně, pokud jde o výši náhrady, nařízení č. 261/2004 stanoví stupnici 250, 400 nebo 600 eur na základě uražené vzdálenosti. Rovněž v tomto kontextu Soudní dvůr vysvětlil, že příslušná vzdálenost je v případě letu o několika úsecích vypočtena na základě vzdálenosti mezi místem odletu prvního úseku a místem příletu druhého (a posledního) úseku bez ohledu na místo přestupu²⁵.

80. Pokud jde o podstatná práva podle nařízení č. 261/2004, jsou tedy relevantními body místo prvního odletu a cílové místo určení, přičemž na bodech mezi nimi ve skutečnosti nezáleží.

81. Z druhého zastávám názor, že navrhované řešení je rovněž v souladu s cílem *předvídatelnosti*, což je jeden z pilířů společných pravidel o soudní příslušnosti. Cestující samozřejmě znají místa odletu a příletu svého letu. Naproti tomu předvídatelnost soudu pro žalovaného, který je provozujícím leteckým dopravcem, nikoli však smluvním leteckým dopravcem, byla společností Air Nostrum v jejích vyjádřeních zpochybněna. Společnost Air Nostrum uvedla, že pokud provozující letecký dopravce provozuje určitý úsek navazujícího letu, nemá informace o širších cestovních plánech cestujících na palubě. Provozující letecký dopravce neví, zda někteří cestující mají navazující lety, a nezná cíl těchto letů. Provozující letecký dopravce tedy nemůže skutečně předvídat, kde se nacházejí všechny potenciální soudy v Evropě, ke kterým může být vůči němu podán návrh na zahájení řízení.

82. Podle mého názoru argumenty předložené společností Air Nostrum nejsou přesvědčivé, a to jak na faktické, tak především na principiální úrovni. Pokud jde o faktickou úroveň, musím připustit, že by mě překvapilo, kdyby ve světě propojené elektronické komunikace, ve kterém se dva letečtí dopravci rozhodli pro sdílení svých letů nebo pro jiné formy spolupráce, by tito dopravci rovněž nesdíleli informace týkající se jednotlivých úseků letu a cestujících, když mají tento let společně uskutečnit.

83. Ať je tomu jakkoli, možná ještě důležitější je principiální argument: sdílení letů nebo různé aliance mezi leteckými dopravci jsou výsledkem obchodních strategií a obchodních dohod, které tyto letecké společnosti dobrovolně uzavřely. Lze snadno předpokládat, že se takové dohody uzavírají za účelem zvýšení prodeje a konkurenceschopnosti: letecký dopravce, který může nabídnout více destinací, pravděpodobně prodá více letenek. Je naprosto logické, že riziko spojené s takovou snahou by nakonec mělo dopadnout na tento subjekt (nebo subjekty), které z ní mají získat komerční užitek.

84. Navíc lze v souladu s obchodní logikou celého konceptu předpokládat, že jednotlivé dohody o sdílení letů pravděpodobně (nebo určitě, jsou-li dobře sepsány) předvídají, jak provozující letecký dopravce může smluvního leteckého dopravce odškodnit a být mu nápomocen (nebo *opačně*) v případě soudních sporů a nahradit náklady související s těmito spory v případě pochybení přičitatelných některé ze stran. Cestující by naopak měli stěžít takovou možnost pokrýt náklady soudního sporu nebo nějak usnadnit jeho průběh v případě, že by probíhal v místě přestupního letiště, což by nebyl ani výchozí bod, ani místo určení jejich letu.

85. Zatřetí přístup k mezinárodní soudní příslušnosti, který hodlá Soudní dvůr v projednávaném případě přijmout, by měl být proveditelný nejen s ohledem na lety o dvou úsecích, ale také na ty, které sestávají ze tří nebo dokonce více segmentů. Uvažujeme-li hypoteticky, použití výše popsaného „fázovitého“ přístupu k takovým letům, případně s několika provozujícími leteckými dopravci, jasně

24 – Rozsudek ze dne 26. února 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, body 35 a 37).

25 – Rozsudek ze dne 7. září 2017, Bossen a další (C-559/16, EU:C:2017:644, zejména body 29 až 33).

ilustruje praktické problémy. Znamenalo by to, že z pohledu cestujícího by soudní příslušnost byla pravděpodobně založena na tom, kde byl let ve skutečnosti přerušen. Každá taková soudní příslušnost, která může vzniknout náhodně²⁶, by mohla změnit výše zmíněnou trojúhelníkovou situaci (smluvní letecký dopravce – provozující letecký dopravce – cestující)²⁷ na skutečný Bermudský trojúhelník s tím rozdílem, že zatímco letadla a lodě se tam patrně ztrácí pouze v žánru (science) fiction, s pravidly o mezinárodní soudní příslušnosti definovanými takovým způsobem by práva cestujících skutečně zmizela.

86. Vzhledem k výše uvedenému mám za to, že v případě, že jsou cestující přepravováni letem sestávajícím ze dvou navazujících úseků, představuje místo odletu prvního úseku letu i místo příletu druhého úseku letu místo plnění podle čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení č. 44/2001 nebo čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení č. 1215/2012 rovněž v případě, že nárok směřuje proti leteckému dopravci, který uskutečnil první úsek letu, na němž došlo ke zpoždění, a který nebyl smluvním leteckým dopravcem.

B. Nárok 3 – Becker

87. Otázkou položenou v řízení týkajícím se Nároku 3 – Becker předkládající soud žádá o výklad čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení č. 44/2001. Cílem je zjistit, který soud má mezinárodní příslušnost ve věci nároku založeného na nařízení č. 261/2004, jenž cestující navazujícího letu vznesl proti leteckému dopravci, který nemá sídlo na území EU.

88. Konkrétně se předkládající soud snaží zjistit místo plnění dotčené služby, jestliže dotčený let byl zahájen v Berlíně a přerušen v Bruselu kvůli tomu, že cestujícímu byl odepřen nástup na palubu a bylo mu tak znemožněno pokračovat v druhém segmentu letu do Pekingu. Provozující letecký dopravce odpovědný za odepření nástupu na palubu byl, na rozdíl od ostatních dvou nároků, o nichž bylo pojednáno v části A tohoto stanoviska, smluvním leteckým dopravcem.

89. Na úvod je třeba poznamenat, že podle čl. 4 odst. 1 nařízení č. 44/2001 platí, že „[n]emá-li žalovaný bydliště na území některého členského státu, určuje se příslušnost soudů každého členského státu podle jeho vlastních právních předpisů [...]“. Článek 4 odst. 2 nařízení č. 44/2001 pak stanoví, že „[p]roti takovému žalovanému se každá osoba, která má bydliště na území některého členského státu, může v tomto státě odvolávat bez ohledu na svou státní příslušnost na pravidla pro určení příslušnosti platná v tomto státě [...], stejným způsobem jako jeho vlastní státní příslušníci“.

90. Ačkoli Komise v návrhu, který vedl k přijetí nařízení č. 1215/2012, navrhovala rozšířit působnost společných pravidel o mezinárodní soudní příslušnosti na žalované strany ze třetích zemí²⁸, zůstala citovaná ustanovení v nařízení č. 1215/2012 v zásadě stejná, jak je vidět z jeho článku 6.

91. Nedávný postoj unijního normotvůrce k použitelnosti společných pravidel o soudní příslušnost vůči žalovaným ze třetích zemí je tedy jasný: mezinárodní soudní příslušnost ve věch nároků směřujících vůči žalovaným ze třetích zemí se nadále řídí vnitrostátními právními předpisy členských států.

26 – Ve skutečnosti bychom se tedy dostali docela blízko k předtím vyloučenému kritériu soudní příslušnosti, tj. protiprávnímu jednání, se zaměřením na místo, kde došlo ke škodné události – viz výše bod 50 tohoto stanoviska.

27 – Viz výše bod 47 tohoto stanoviska.

28 – Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, COM(2010) 748 final, bod 3.1.2, první odrážka, a s. 23.

92. Jak správně uvedla Komise, z tohoto pravidla existují výjimky²⁹. Zdá se však, že v projednávaném případě nelze uplatnit žádnou z nich. Navíc, jak rovněž správně konstatuje Komise, předkládací rozhodnutí neuvádí, že by vnitrostátní procesní právo nějakým způsobem odkazovalo na nařízení č. 44/2001, což by mohlo vést k diskusi o použitelnosti judikatury vycházející z rozsudku Dzodzi³⁰.

93. Z těchto důvodů zastávám názor, že nařízení č. 44/2001 se na žalovanou v původním řízení nevztahuje. Mezinárodní soudní příslušnost (nebo její nedostatek) musí být proto určena podle vnitrostátních pravidel.

94. Nelze však nevíť v úvahu skutečnost, že základem dotčeného nároku je nařízení č. 261/2004, které se rovněž vztahuje na dopravce se sídlem mimo území EU, pokud, jak stanoví jeho čl. 3 odst. 1 písm. a), je nárok vznesen cestujícím odlétajícím „z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva“.

95. Dále je třeba připomenout, že cílem tohoto nařízení je zvýšit ochranu cestujících jako spotřebitelů. To znamená, že vnitrostátní pravidla o soudní příslušnosti musí být přiměřeně přístupná tak, aby bylo možné tuto ochranu účinně vykonávat. V souladu s požadavkem efektivity nesmí členské státy v praxi znemožňovat či nadměrně ztěžovat výkon práv priznaných unijním právem³¹.

96. Z ustanovení čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 vyplývá, že toto nařízení přiznává cestujícímu, jako je žalobce v původním řízení, práva vůči žalovanému, jako je žalovaný ve věci v původním řízení. Jsem toho názoru, že vnitrostátní pravidla o mezinárodní soudní příslušnosti nemohou ohrozit účinnost těchto hmotněprávních pravidel.

97. V rámci takových parametrů vyplývajících z ustanovení hmotněprávních unijních předpisů předkládajícímu soudu přísluší, aby ověřil, zda použitelná vnitrostátní pravidla tento požadavek splňují a případně jej provádí způsobem, který zajistí účinné využívání práv stanovených nařízením č. 261/2004.

98. Ve světle výše uvedeného docházím ohledně Nároku 3 – Becker k závěru, že článek 4 nařízení č. 44/2001 musí být vykládán v tom smyslu, že se pravidla o mezinárodní příslušnosti stanovená v tomto nařízení nevztahují na žalovaného s bydlištěm nebo sídlem mimo území EU, jako je žalovaný v původním řízení. Mezinárodní příslušnost soudu, u něhož byl podán návrh na zahájení řízení, musí být tudíž posouzena podle pravidel, kterými se řídí soud, u něhož byl podán návrh na zahájení řízení. Taková vnitrostátní pravidla o mezinárodní příslušnosti nemohou však způsobit, že uplatnění nároku cestujícího na základě článku 7 nařízení č. 261/2004 bude prakticky nemožné nebo nadměrně obtížné.

29 – A sice vylučnou příslušnost podle článku 22, která se na dotčený nárok nevztahuje, a dohodu o volbě příslušného soudu podle článku 23, který vyžaduje, aby alespoň jedna ze smluvních stran této dohody měla bydliště na území členského státu.

30 – Rozsudky ze dne 18. října 1990, Dzodzi (C-297/88 a C-197/89, EU:C:1990:360, bod 36 a další), a ze dne 18. října 2012, Nolan (C-583/10, EU:C:2012:638, bod 45 a další, jakož i citovaná judikatura).

31 – Pokud jde o nedávný závěr v tomto smyslu, například viz rozsudek ze dne 15. prosince 2016, Nemeč (C-256/15, EU:C:2016:954, bod 49 a citovaná judikatura). Rovněž viz rozsudek ze dne 9. listopadu 2016, ENEFI (C-212/15, EU:C:2016:841, bod 30 a citovaná judikatura).

VI. Závěry

99. Ve světle výše uvedeného navrhuji, aby Soudní dvůr ve věci C-274/16, *flightright GmbH v. Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA*, odpověděl na otázku položenou *Amtsgericht Düsseldorf* (okresní soud v Düsseldorfu, Německo) následovně:

„Článek 7 odst. 1 písm. b) druhá odrážka nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech musí být vykládán v tom smyslu, že jsou-li cestující přepravováni letem sestávajícím ze dvou navazujících úseků, představuje místo odletu prvního úseku letu i místo příletu druhého úseku letu místo plnění podle tohoto ustanovení v případě, že nárok směřuje proti leteckému dopravci, který uskutečnil první úsek letu, na němž došlo ke zpoždění, a který nebyl smluvním leteckým dopravcem cestujícího.“

100. Ve věci C-448/16, *Mohamed Barkan a další v. Air Nostrum L.A.M. SA*, navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na otázky položené *Bundesgerichtshof* (Spolkový soudní dvůr, Německo) následovně:

„1) Článek 5 odst. 1 písm. a) nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem ‚[nároky ze smlouvy]‘ vztahuje na nárok na náhradu škody na základě článku 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, uplatňovaný vůči provozujícímu leteckému dopravci, který není protistranou smlouvy, jež dotyčný cestující uzavřel s jiným leteckým dopravcem.“

2) Článek 5 odst. 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 44/2001 musí být vykládán v tom smyslu, že jsou-li cestující přepravováni letem sestávajícím ze dvou navazujících úseků, představuje místo odletu prvního úseku letu i místo příletu druhého úseku letu místo plnění podle tohoto ustanovení rovněž v případě, že nárok směřuje proti leteckému dopravci, který uskutečnil první úsek letu, na němž došlo ke zpoždění, a který nebyl smluvním leteckým dopravcem cestujícího.“

101. Ve věci C-447/16, *Roland Becker v. Hainan Airlines Co. Ltd*, navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na otázku položenou *Bundesgerichtshof* (Spolkový soudní dvůr, Německo) následovně:

„Článek 4 nařízení č. 44/2001 musí být vykládán v tom smyslu, že se pravidla o příslušnosti stanovená v tomto nařízení nevztahují na žalovaného s bydlištěm nebo sídlem mimo území EU, jako je žalovaný v původním řízení. Mezinárodní příslušnost soudu, u něhož byl podán návrh na zahájení řízení, musí být tudíž posouzena podle pravidel, kterými se řídí soud, u něhož byl podán návrh na zahájení řízení. Taková vnitrostátní pravidla o mezinárodní příslušnosti nemohou však způsobit, že je uplatnění nároku cestujícího na základě článku 7 nařízení č. 261/2004 prakticky nemožné nebo nadměrně obtížné.“