



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
MICHAL BOBEK
prednesené 19. októbra 2017¹

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

flightright GmbH

proti

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA (C-274/16)

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf, Nemecko)]

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 Lineas Aereas del Mediterraneo SA (C-448/16)

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Nariadenia (ES) č. 44/2001 a (EÚ) č. 1215/2012 – Právomoc rozhodovať o nárokoch vyplývajúcich z nariadenia (ES) č. 261/2004 – Meškanie letu – Lety s viacerými prestupmi – Pojem ‚zmluvné veci‘ – Poskytovanie služieb – Miesto zmluvného plnenia – Žalovaný s bydliskom v treťom štáte“

I. Úvod

1. Prejednávané veci sa týkajú troch žalôb, v rámci ktorých sa uplatňujú nároky na náhradu, ktoré vznikli na základe nariadenia (ES) č. 261/2004² proti leteckým spoločnostiam z dôvodu meškania a odmietnutia nástupu do lietadla na rôznych úsekoch letov s prestupmi.

¹ Jazyk prednesu: angličtina.

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

2. Prvé dve žaloby majú spoločné to, že ide o let pozostávajúci z dvoch leteckých spojení, ktorý cestujúcim predal zmluvný letecký dopravca (ďalej len „ZLD“). Samotný ZLD prevádzkoval len druhú časť letu. Prvú časť letu uskutočnil prevádzkujúci letecký dopravca (ďalej len „PLD“) a nie ZLD. V oboch prípadoch došlo k meškaniu prvej časti letu, v dôsledku čoho cestujúci zmeškali prípojný let.

3. Tieto skutkové scenáre nastoľujú dve právne otázky. Po prvé, aká je povaha nároku uplatneného cestujúcimi proti PLD z dôvodu meškania prvej časti letu? Môže sa takýto nárok, aj v prípade neexistencie zmluvného vzťahu medzi cestujúcim a PLD označovať ako „zmluvná vec“ v zmysle nariadení (ES) č. 44/2001³ a (EÚ) č. 1215/2012⁴?

4. Po druhé, ktoré súdy majú medzinárodnú právomoc rozhodovať o takýchto nárokoch na náhradu? Cestujúci si uplatnili svoje nároky proti PLD na nemeckých súdoch, a Nemecko bolo cieľovou krajinou druhej časti letu. PLD však uskutočnil prvú časť letu, pričom táto konkrétna časť letu sa nezačínala ani sa nekončila v Nemecku.

5. V tretej žalobe ide tiež o nárok na náhradu, nastoľuje však samostatnú otázku. Táto žaloba bola podaná proti PLD, ktorý bol tiež ZLD cestujúceho v napadnutej časti letu. Otázka právomoci je však v tomto prípade iná, pretože letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, má sídlo mimo územia Únie. Otázkou teda je, aké kritéria medzinárodnej právomoci sa v takejto situácii uplatňujú.

II. Právny rámec

a) Nariadenie č. 261/2004

6. Článok 2 písm. b) nariadenia č. 261/2004 obsahuje definíciu „prevádzkujúci letecký dopravca“, ktorý znamená „leteckého dopravcu, ktorý na základe zmluvy s cestujúcim, alebo v mene inej osoby, právnickej alebo fyzickej majúcej zmluvu s takým cestujúcim, vykoná alebo zamýšľa vykonať let“.

7. Článok 3 ods. 1 stanovuje, že sa nariadenie č. 261/2004 uplatňuje:

„a) pri cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy;

b) pri cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy, pokiaľ im nebola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc v tejto tretej krajine, ak prevádzkujúci leteckým dopravcom je dopravcom spoločenstva.“

8. Podľa článku 3 ods. 5 sa nariadenie č. 261/2004 uplatňuje pri každom PLD, ktorý zabezpečuje prepravu cestujúcich v zmysle odsekov 1 a 2 tohto ustanovenia. Článok 3 ods. 5 druhá veta stanovuje, že „keď [PLD], ktorý nemá žiadny zmluvný vzťah s cestujúcim, plní záväzky vyplývajúce z tohoto nariadenia, považuje sa za osobu konajúcu v mene osoby, ktorá je vo zmluvnom vzťahu s cestujúcim“.

9. Článok 6 ods. 1 definuje pomoc, ktorú má PLD poskytnúť cestujúcim v prípade meškania, v závislosti od jeho dĺžky a dĺžky letu. Článok 7 ods. 1 ďalej stanovuje výšku náhrady, ktorá sa má cestujúcim poskytnúť.

³ Nariadenie Rady z 22. decembra 2000 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach (Ú. v. ES L 12, 2001, s. 1, Mim. vyd. 19/004, s. 42).

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 12. decembra 2012 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach (Ú. v. EÚ L 351, 2012, s. 1). Toto nariadenie zrušilo nariadenie č. 44/2001.

10. Článok 13 nariadenia č. 261/2004 sa týka „práva na odškodnenie“. Stanovuje, že „... keď [PLD] platí náhradu alebo plní iné záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, nemôže sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia vykladať tak, ako by obmedzovalo jeho právo na uplatňovanie nároku na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s platným právom. Toto nariadenie nesmie najmä v žiadnom prípade obmedzovať právo [PLD] v jeho snahe o dosiahnutie náhrady od cestovnej kancelárie alebo inej osoby, s ktorou má [PLD] zmluvu. Podobne sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia nemôže vykladať tak, ako by obmedzovalo právo cestovnej kancelárie alebo tretej osoby, inej než je cestujúci, s ktorou má [PLD] zmluvu, v ich snahe o dosiahnutie odškodnenia alebo náhrady od [PLD]...“.

b) Nariadenia č. 44/2001 a č. 1215/2012

11. Článok 66 ods. 1 nariadenia č. 1215/2012 stanovuje, že sa uplatňuje na konania začaté od 10. januára 2015.

12. Konania vo veciach C-447/16 a C-448/16 boli začaté pred týmto dátumom. V uvedených veciach sa naďalej uplatňuje nariadenie č. 44/2001. Vo veci C-274/16 sa uplatňuje nariadenie č. 1215/2012. S výnimkou číslovania však zostali ustanovenia obidvoch nariadení uplatniteľných v prejednávanych veciach rovnaké.

13. Podľa článku 2 ods. 1 nariadenia č. 44/2001 a článku 4 ods. 1 nariadenia č. 1215/2012 „osoby s bydliskom na území členského štátu sa bez ohľadu na ich štátne občianstvo žalujú na súdoch tohto členského štátu“.

14. Podľa článku 4 ods. 1 nariadenia č. 44/2001 a článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1215/2012 „ak žalovaný nemá bydlisko na území členského štátu, právomoc súdov každého členského štátu sa určí podľa právneho poriadku tohto členského štátu...“.⁵ Podľa článku 4 ods. 2 nariadenia č. 44/2001 a článku 6 ods. 2 nariadenia č. 1215/2012, „proti takémuto žalovanému môže ktorákoľvek osoba s bydliskom na území členského štátu, bez ohľadu na svoje štátne občianstvo, využiť kritériá právomoci platné v uvedenom členskom štáte,... rovnako ako štátni občania tohto členského štátu“.

15. Oddiely 2 obidvoch nariadení obsahujú normy osobitnej právomoci. Príslušnými ustanoveniami sú článok 5 nariadenia č. 44/2001 a článok 7 nariadenia č. 1215/2012. Bod 1 písm. a) uvedených ustanovení stanovuje, že osobu s bydliskom na území členského štátu možno žalovať v inom členskom štáte v zmluvných veciach na súdoch podľa miesta zmluvného plnenia, ktoré je predmetom žaloby. V prípade poskytovania služieb, miesto zmluvného plnenia, ktoré je predmetom žaloby, má byť podľa bodu 1 písm. b) druhej zarážky uvedeného ustanovenia „v členskom štáte, kde sa podľa zmluvy služby poskytli alebo mali poskytnúť“.

16. Navyše, podľa článku 5 ods. 3 nariadenia č. 44/2001 a článku 7 bodu 2 nariadenia č. 1215/2012 „vo veciach nárokov z mimozmluvnej zodpovednosti“ majú právomoc „súd[y] podľa miesta, kde došlo alebo by mohlo dôjsť ku skutočnosti, ktorá zakladá takýto nárok“.

III. Skutkový stav, konania a prejudiciálne otázky

17. Skutkový stav a konanie v prejednávanych veciach (návrh 1 – flightright, návrh 2 – Barkan a návrh 3 – Becker) sú opísané v jednotlivých častiach A až C.

5 S výnimkou článku 18 ods. 1, článku 21 ods. 2 a článkov 24 a 25 nariadenia č. 1215/2012 a článkov 22 a 23 nariadenia č. 44/2001.

A. Vec – C-274/16, *flightright GmbH/Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA*

18. Cestujúci v tejto veci si od leteckého dopravcu Air Berlin PLC & Co Luftverkehrs KG (ďalej len „spoločnosť Air Berlin“) zakúpili let z Ibizy (Španielsko) do Düsseldorfu (Nemecko) s prestupom v Palma de Mallorca (Španielsko). Prvú časť letu prevádzkoval letecký dopravca Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA (ďalej len „spoločnosť Air Nostrum“). Druhú časť letu prevádzkovala spoločnosť Air Berlin. Prvá časť letu meškala, v dôsledku čoho cestujúci zmeškali ich prípojný let. Do Düsseldorfu napokon dorazili s trinásťhodinovým meškaním.

19. Cestujúci si uplatnili nárok na finančnú náhradu, ktorý im vznikol z dôvodu tohto meškania podľa nariadenia č. 261/2004 od flightright GmbH (ďalej len „spoločnosť flightright“). Spoločnosť flightright teraz požaduje od spoločnosti Air Nostrum na základe postúpeného práva finančnú náhradu vo výške 500 eur spolu s úrokmi z omeškania (ďalej len „návrh 1 – flightright“).

20. Flightright podala žalobu na Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf, Nemecko). Uvedený súd má pochybnosti, či má medzinárodnú právomoc vo veci konať. Presnejšie povedané pýta sa, či Düsseldorf ako cieľové miesto je miestom zmluvného plnenia v zmysle článku 7 bodu 1 písm. b) nariadenia č. 1215/2012. Dôvodom je to, že k omeškaniu došlo v prvej časti letu, ktorý sa nezačal ani sa neskončil v Nemecku a ktorý prevádzkoval iný letecký dopravca než ten, s ktorým bola uzavretá prepravná zmluva.

21. Za týchto okolností Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf, Nemecko) prerušil konanie a položil Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Má sa pri osobnej leteckej preprave na letovom spojení, ktoré pozostáva z dvoch letov, bez pobytu na prestupnom letisku, ktorý by stál za zmienku, miesto priletu druhej časti letu považovať za miesto zmluvného plnenia v zmysle článku 7 bodu 1 písm. a) [nariadenia (EÚ) č. 1215/2012], v prípade, že žaloba smeruje proti prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi prvej časti letu, počas ktorého došlo k nezrovnalosti, a prepravu druhej časti letu prevádzkoval iný letecký dopravca?“

B. Vec C-448/16 *Mohamed Barkan a i./Air Nostrum L.A.M. SA*

22. Pán Mohamed Barkan, jeho manželka a ich tri deti (ďalej len „pán Barkan a ďalší“) si zakúpili let pozostávajúci z dvoch leteckých spojení z Melilly (Španielsko) do Frankfurtu nad Mohanom (Nemecko) s prestupom v Madride (Španielsko). Prepravná zmluva bola uzatvorená s leteckým dopravcom Iberia Líneas Aéreas de España (ďalej len „spoločnosť Iberia“). Prvú časť letu z Melilly do Madridu prevádzkovala spoločnosť Air Nostrum, zatiaľ čo druhú časť letu z Madridu do Frankfurtu nad Mohanom prevádzkovala spoločnosť Iberia. Odlet z Melilly do Madridu mal meškanie, v dôsledku čoho cestujúci zmeškali prípojný let a pricestovali do cieľového miesta (Frankfurt nad Mohanom) so štvorhodinovým meškaním.

23. Títo cestujúci podali proti spoločnosti Air Nostrum žalobu, pričom každý z nich požadoval finančnú náhradu vo výške 250 eur podľa článku 7 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004. Pán Barkan požadoval tiež finančnú náhradu vo výške 100 eur za jedlo a telefonné hovory uskutočnené počas meškania, spolu s úrokmi z omeškania (ďalej len „návrh 2 – Barkan“).

24. Tejto žalobe vyhovel súd prvého stupňa. V odvolacom konaní však bola jeho žaloba zamietnutá. Odvolací súd zastával názor, že nemecké súdy nemajú medzinárodnú právomoc. Podľa odvolacieho súdu sa miesto zmluvného plnenia nenachádzalo v tuzemsku v zmysle nariadenia č. 44/2001. Predmetná žaloba sa týkala meškania letu z Melilly do Madridu, a teda len tieto dve miesta sa považovali za relevantné miesta zmluvného plnenia.

25. Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) konajúci vo veci odvolania týkajúceho sa právneho posúdenia poznamenáva, že nemecké súdy môžu mať medzinárodnú právomoc v prejednávanej veci len vtedy, ak sa miesto zmluvného plnenia predmetnej služby nachádza v Nemecku. Toto určenie závisí od toho, či právny vzťah medzi žalobcami v konaní vo veci samej a spoločnosťou Air Nostrum je možné považovať za zmluvný vzťah napriek tomu, že medzi cestujúcimi a spoločnosťou Air Nostrum žiadny priamy zmluvný vzťah neexistuje.

26. Za týchto okolností Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) prerušil konanie a položil Súdnemu dvoru nasledujúce otázky:

„1. Má sa článok 5 bod 1 písm. a) [nariadenia Rady (ES) č. 44/2001] vykladať tak, že výraz „v zmluvných veciach“ zahŕňa aj právo na náhradu podľa článku 7 [nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004], uplatňované voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, ktorý nie je účastníkom zmluvy uzatvorenej s dotknutým cestujúcim?

2. V prípade, že sa uplatní článok 5 bod 1 [nariadenia (ES) č. 44/2001]:

Má sa pri preprave osôb dvoma letmi, bez podstatného zdržania sa na prestupnom letisku, cieľové miesto cestujúceho považovať za miesto zmluvného plnenia v zmysle článku 5 bodu 1 písm. b) druhej zarážky [nariadenia (ES) č. 44/2001] aj vtedy, ak je nárok na poskytnutie náhrady podľa článku 7 [nariadenia (ES) č. 261/2004], uplatňovaný žalobou, založený na porušení v prvej časti letu a žaloba smeruje proti prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi prvého letu, ktorý nie je účastníkom zmluvy o leteckej preprave?“

C. Vec C-447/16 Roland Becker/Hainan Airlines Co. Ltd

27. Pán Roland Becker uzatvoril prepravnú zmluvu pozostávajúcu z dvoch leteckých spojení s leteckým dopravcom Hainan Airlines Co. Ltd (ďalej len „spoločnosť Hainan Airlines“). Tento letecký dopravca má sídlo mimo Európskej únie. Prvou časťou letu bol let z Berlína-Tegel (Nemecko) do Bruselu (Belgicko) a druhou časťou letu bol prípojný let z Bruselu do Pekingu (Čína). Pán Becker bol v Berlíne odbavený na obidva lety a dostal príslušné palubné lístky. Aj jeho batožina bola odbavená na cestu až do Pekingu. Prvá časť letu prevádzkovaná spoločnosťou Brussels Airlines prebehla podľa plánu. V Bruseli bol však pánovi Beckerovi odmietnutý nástup do lietadla druhej časti letu do Pekingu, ktorý prevádzkovala spoločnosť Hainan Airlines.

28. Pán Becker podal proti spoločnosti Hainan Airlines v Nemecku žalobu, prostredníctvom ktorej požadoval finančnú náhradu vo výške 600 eur podľa článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 spolu s úrokmi, ako aj náhradu trov konania (ďalej len „návrh 3 – Becker“).

29. Súd prvého stupňa žalobu zamietol z toho dôvodu, že nemecké súdy nemajú medzinárodnú právomoc. Odvolací súd dospel k rovnakému záveru. Podľa názoru odvolacieho súdu sa miesto zmluvného plnenia nenachádzalo v tuzemsku, pretože prvý let z Berlína do Bruselu a druhý z Bruselu do Pekingu pozostával z dvoch samostatných letov podľa nariadenia č. 261/2004. Uplatnený nárok sa týka výlučne letu z Bruselu do Pekingu: miestom zmluvného plnenia bol teda Brusel. Odvolací súd ďalej uviedol, že sídlo spoločnosti Hainan Airlines nie je v Nemecku a medzinárodná právomoc nemeckých súdov preto na ňom nemôže byť založená. Vzhľadom na to, že sa predmetná zmluva týka poskytovania služieb, právomoc môže vzniknúť len na základe článku 5 bodu 1 písm. a) a článku 5 bodu 1 písm. b) druhej zarážky nariadenia č. 44/2001.

30. Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) konajúci vo veci odvolanie týkajúceho sa právneho posúdenia poznamenáva, že to, či nemecké súdy majú alebo nemajú medzinárodnú právomoc, závisí od povahy právneho vzťahu medzi pánom Beckerom a spoločnosťou Hainan Airlines. Závisí tiež od toho, či Berlín ako miesto odletu prvej časti letu je možné považovať za miesto zmluvného plnenia podľa nariadenia č. 44/2001.

31. Za týchto okolností Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) prerušil konanie a položil Súdnemu dvoru nasledujúcu otázku:

„Má sa pri preprave osôb dvoma letmi bez podstatného zdržania sa na prestupnom letisku považovať miesto odletu prvej časti letu za miesto zmluvného plnenia v zmysle článku 5 bodu 1 písm. b) druhej zarážky [nariadenia (ES) č. 44/2001], ak je nárok na poskytnutie náhrady podľa článku 7 [nariadenia (ES) č. 261/2004] uplatňovaný žalobou, založený na porušení na druhej časti letu a žaloba smeruje proti účastníkovi prepravnej zmluvy, ktorý síce je prevádzkujúcim leteckým dopravcom druhého letu, avšak nie prvého letu?“

IV. Konanie pred Súdnym dvorom

32. V návrhu 1 – flightright, písomné pripomienky predložila spoločnosť flightright, spoločnosť Air Nostrum, vláda Portugalska a Európska komisia. V návrhu 2 – pán Barkan a ďalší, písomné pripomienky predložil pán Barkan, spoločnosť Air Nostrum a Komisia. V návrhu 3 – Becker, písomné pripomienky predložil pán Becker, Švajčiarska konfederácia a Komisia.

33. Pán Barkan, spoločnosť flightright, spoločnosť Air Nostrum, vláda Francúzskej republiky a Komisia predložili svoje argumenty na spoločnom ústnom pojednávaní, ktoré sa uskutočnilo 6. júla 2017.

V. Posúdenie

34. Tieto návrhy majú nasledujúcu štruktúru: návrh 1 – flightright a návrh 2 – Barkan spadajú do rozsahu pôsobnosti nariadenia č. 44/2001 alebo nariadenia č. 1215/2012. Začnem teda tým, že posúdim dve právne otázky nastolené v týchto dvoch návrhoch: či nárok na náhradu je zmluvnou vecou, (A.1) a aké je miesto zmluvného plnenia takejto zmluvy (A.2). Následne posúdim otázku medzinárodnej právomoci v návrhu 3 – Becker (B).

A. Návrh 1 – flightright a návrh 2 - Barkan

35. Ako je možné určiť členský štát, ktorého súdy majú medzinárodnú právomoc v súvislosti s nárokmi uplatnenými voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, ktorý nebol zmluvným leteckým dopravcom cestujúceho?

36. Toto určenie si vyžaduje identifikáciu uplatniteľnej oblasti právomoci (1) a následne, v rámci tejto oblasti, určenie správneho medzinárodného súdu príslušného na rozhodovanie o predmetných nárokoch na náhradu v zmysle rozsudku Súdného dvora vo veci Rehder.⁶ Tento rozsudok sa týkal priamych letov. Otázkou teda je, ako ho uplatniť pri *letoch s prestupmi* (2).

⁶ Rozsudok z 9. júla 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, bod 47).

1. Uplatniteľná oblasť právomoc

a) Povaha nároku

37. Nariadenie č. 261/2004 definuje práva, ktoré si môžu cestujúci uplatniť voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi v prípade, že nastane jedna z tam uvedených situácií. Samotné nariadenie však pochopiteľne nekonkretizuje povahu nárokov, ktorého z neho vyplývajú na účely uplatnenia nariadení č. 44/2001 a č. 1215/2012.

38. Spoločnosť Air Nostrum, ako žalovaná v konaní vo veci samej, má sídlo v Španielsku. Medzinárodná právomoc nemeckých súdov preto nemôže byť založená na *všeobecnej* oblasti právomoci podľa článku 2 ods. 1 nariadenia č. 44/2001 a článku 4 ods. 1 nariadenia č. 1215/2012.

39. Pokiaľ ide o *osobitnú* oblasť právomoci, je potrebné najskôr pripomenúť, že osobitná oblasť právomoci týkajúca sa spotrebiteľov podľa nariadení č. 44/2001 a č. 1215/2012 sa nemôže v prejednávanej veci uplatniť. Je nesporné, že nariadenie č. 261/2004 je nástrojom na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich.⁷ Osobitná oblasť právomoci, ktorá sa vzťahuje na spotrebiteľov podľa článku 16 ods. 1 nariadenia č. 44/2001 a článku 18 ods. 1 nariadenia č. 1215/2012 sa však uplatňuje v zmysle výslovného vylúčenia obsiahnutého v článku 15 ods. 3 nariadenia č. 44/2001 a článku 17 ods. 3 nariadenia č. 1215/2012, len na prepravné zmluvy, ktorých predmetom je zabezpečenie dopravy *spoločne* s ubytovaním za jednu cenu. Zo skutočností uvedených vnútroštátnymi súdmi vyplýva, že to tak nie je v prípade zmlúv v konaní vo veci samej.

40. Vzhľadom na to, že ostatné oblasti právomoci podľa nariadenia č. 44/2001 a č. 1215/2012 sa nezdajú byť relevantné, je možné medzinárodnú právomoc nemeckých súdov zohľadniť len v zmysle osobitnej oblasti právomoci v otázkach zodpovednosti v zmluvných alebo mimozmluvných veciach.

41. Vo svojom návrhu na začatie prejudiciálneho konania v návrhu 2 – Barkan, Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) zastáva názor, že dotknuté nároky sú zákonnými nárokmi uplatnenými na základe zmluvy. Na základe existujúcej zmluvy s ZLD si cestujúci v konaní vo veci samej uplatňujú práva, ktoré im nevyplývajú priamo z ich prepravnej zmluvy, ale uplatňujú si práva vymedzené v nariadení č. 261/2004. Na to, aby si ich bolo možné uplatniť, sa vyžaduje existencia zmluvy o leteckej preprave a potvrdenej rezervácie. Celkovo teda ide o vec týkajúcu sa zmluvy.

42. Spoločnosť flightright, pán Barkan a ďalší, francúzska vláda a Švajčiarska konfederácia tvrdia, že predmetný nárok spadá pod pojem „zmluvné veci“ v zmysle nariadení č. 44/2001 a č. 1215/2012. Spoločnosť flightright a pán Barkan a ďalší sa v podstate odvolávajú na zmluvnú povahu nároku, a to aj napriek neexistencii zmluvy priamo uzavretej medzi nimi a spoločnosťou Air Nostrum.

43. Francúzska vláda odkazuje na judikatúru Súdneho dvora týkajúcu sa pojmu „zmluvné veci“, ako pojmu, ktorý sa vzťahuje aj na nároky voči tretej strane, ktorá súhlasila s plnením povinnosti, na ktorej sa dohodli iní. Táto vláda ďalej odkazuje na ustanovenie „týkajúce sa agentúry“ v článku 3 ods. 5 nariadenia č. 261/2004, ktoré potvrdzuje zmluvnú povahu predmetných nárokov.

44. Švajčiarska konfederácia odkazuje na judikatúru Súdneho dvora a posledné ustanovenie nariadenia č. 261/2004 a tvrdí, že zákonné prevzatie záväzkov ZLD od PLD podľa nariadenia č. 261/2004 naznačuje, že predmetné nároky sú zmluvnými nárokmi.

⁷ Pozri odôvodnenia 1 až 4 nariadenia č. 261/2004, ako aj rozsudky z 10. januára 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, bod 69); z 19. novembra 2009, Sturgeon a i. (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 44, 49 a 60), a z 23. októbra 2012, Nelson a i. (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, body 72 a 74).

45. K rovnakému záveru dospela v podstate aj Komisia. Komisia uvádza, že nie ZLD ale PLD je podľa nariadenia č. 261/2004 zodpovedný za záväzky, ktoré sú v ňom uvedené. Skutočnosť, že zodpovedajúce práva cestujúcich sú definované v nariadení a nie v zmluve, nie je relevantná. Je to tak preto, lebo sú právnym dôsledkom nesprávneho vykonania zmluvy.

46. Zdá sa, že spoločnosť Air Nostrum súhlasí s návrhom, podľa ktorého sa predmetný nárok môže považovať za zmluvný nárok (napriek tomu, že v písomných pripomienkach vo veci návrhu 1 – flightright poukazuje na absenciu zmluvnej väzby). Tvrdí však, že môže byť zodpovedná len za tú časť letu, ktorú prevádzkovala a ktorá sa neuskutočnila v Nemecku.

b) Zmluvná alebo mimozmluvná zodpovednosť?

47. Z informácií poskytnutých vnútroštátnymi súdmi, ako aj zo skutočností potvrdených na pojednávaní vyplýva, že ide v podstate o „trojstrannú“ situáciu zahŕňajúcu troch účastníkov (ZLD-PLD-cestujúci) a dve zmluvy: prepravnú zmluvu medzi ZLD a cestujúcim, a ako sa zdá byť bežnou praxou, rámcovú zmluvu medzi ZLD a PLD. Neexistuje však žiadna zmluva podpísaná *priamo* cestujúcimi a žalovaným PLD.⁸

48. Na základe týchto skutkových a právnych okolností vyslovil vnútroštátny súd v návrhu 2 – Barkan pochybnosti, či nároky smerujúce voči subjektu, ktorý nie je účastníkom hlavnej zmluvy, sa môžu považovať za nároky vyplývajúce zo zmluvy.

49. V rámci týchto konaní sa prerokovali dve možnosti týkajúce sa spôsobu posúdenia povahy predmetných nárokov.

50. Po prvé tieto nároky možno považovať za nároky vyplývajúce z mimozmluvnej zodpovednosti. Keďže neexistuje zmluva medzi cestujúcim a PLD, je PLD objektívne žalovaný za nesplnenie povinností podľa nariadenia č. 261/2004. Na účely medzinárodnej právomoci by sa teda nárok mohol vykladať tak, že vzniká z nejakého zákonného mimozmluvného vzťahu: obsah záväzkov, následky nesplnenia týchto záväzkov, ako aj totožnosť žalovaného sú definované v nariadení č. 261/2004.⁹

51. Po druhé, ako bolo uvedené na pojednávaní, zmluvná povaha nároku by sa mohla vykladať tak, že vyplýva buď z nejakej *konkludentnej* zmluvy medzi PLD a cestujúcim,¹⁰ alebo že ide o rámcovú zmluvu (zdieľanie kódov alebo iný typ spolupráce) medzi ZLD a PLD, ako druh *zmluvy v prospech tretej osoby*, konkrétne cestujúceho.

52. Zastávam názor, že nárok má v skutočnosti zmluvnú a nie mimozmluvnú povahu. Musím však uznať, že štruktúra konkludentnej zmluvy alebo zmluvy v prospech tretej osoby sa mi zdá byť trochu ťažkopádna a problematická. Odpoveď, prečo má takýto nárok podľa taxonómie nariadení č. 44/2001 a č. 1215/2012 zmluvnú povahu, je podľa môjho názoru jednoduchšia.

8 Situácia je ešte zložitejšia v návrhu 1 – flightright. Žalobca v danej veci nebol účastníkom prepravnej zmluvy medzi ZLD a cestujúcimi, ktorí postúpili spornú pohľadávku.

9 To by viedlo k uplatniteľnosti článku 5 bodu 3 nariadenia č. 44/2001 a článku 7 bodu 2 nariadenia č. 1215/2012. Podľa týchto ustanovení sú súdmi s medzinárodnou právomocou súdy v mieste, kde došlo alebo by mohlo dôjsť ku skutočnosti, ktorá zakladá takýto nárok. Toto miesto bolo Súdnym dvorom definované ako miesto vzniku škody a ako miesto udalosti, v dôsledku ktorej škoda vznikla. Pokiaľ ide o nedávne preformulovanie, pozri napríklad rozsudok z 22. januára 2015, Hejduk (C-441/13, EU:C:2015:28, bod 18 a citovaná judikatúra). Pokiaľ ide o pôvodné formulovanie zásady, pozri rozsudok z 30. novembra 1976, Bier (21/76, EU:C:1976:166, body 19, 24 a 25).

10 Navrhovalo sa, aby existencia takejto konkludentnej zmluvy vyplývala z kombinácie prepravnej zmluvy uzatvorenej medzi cestujúcim a ZLD na jednej strane, a celkovej rámcovej zmluvy medzi ZLD a PLD na druhej strane.

53. Po prvé znenie článku 5 bodu 1 písm. a) nariadenia č. 44/2001 a článku 7 bodu 1 písm. a) nariadenia č. 1215/2012 je skôr otvorené, pričom uvádza, že osobu s bydliskom na území členského štátu je možné žalovať v inom členskom štáte „v zmluvných veciach“. ¹¹ Toto znenie, ktoré sa nachádza aj v iných jazykových verziách, ¹² jasne odkazuje na „zmluvné veci“ a nie na „účastníka zmluvy“.

54. Rozumiem tomu teda tak, že norma právomoci uvedená v článku 5 bodu 1 písm. a) nariadenia č. 44/2001 a článku 7 bodu 1 písm. a) nariadenia č. 1215/2012 je založená na *právnom dôvode*, a nie na *totožnosti* strán. Dôležité je, či základný, pôvodný zdroj práv a záväzkov, ktoré sú predmetom sporu, a dôvod, prečo je žaloba podaná proti konkrétnemu žalovanému, vyplývajú zo zmluvy. Ak áno, žaloba, ktorá bola z toho dôvodu podaná a ktorej cieľom je ich vykonanie, je „zmluvnou vecou“, hoci ako to často býva v prípade zákonných ustanovení na ochranu spotrebiteľov, práva a povinnosti, ktoré sa uplatňujú v konkrétnom prípade, boli „zahrnuté“ (stali sa uplatniteľnými bez možnosti výnimky) do zmluvy prostredníctvom zákonom stanovených pravidiel.

55. V nariadeniach č. 44/2001 a č. 1215/2012 existujú dve systémové analógie, ktoré potvrdzujú tento argument. Po prvé podobne ako pri výklade pojmu „vec týkajúca sa poistenia“, relevantnou je skutočnosť, že príslušný žalobca si uplatňuje práva, ktoré vyplývajú z poistnej zmluvy a nie z toho, či bol alebo nebol účastníkom zmluvy. ¹³ Po druhé je možné odkazovať tiež na prípady právneho nástupníctva v prípade žalôb tretích osôb. Za osobitných okolností môže tretia osoba uplatniť práva inej osoby, ktoré vznikli v právnom vzťahu, ktorého účastníkom žalobca nebol. Opakujem, že tretia osoba uplatňujúca práva z pôvodnej zmluvy tak môže urobiť ¹⁴ na základe oblasti právomoci vo veciach týkajúcich sa zmluvy, aj napriek tomu, že nebola účastníkom pôvodnej zmluvy. ¹⁵ Komisia poznamenáva, že Súdny dvor vo veci Frahuil v podstate nevyklúčil, že „zmluvné veci“ môžu zahŕňať situáciu, keď tretí subjekt žaloval jedného z účastníkov zmluvy na základe zákonného postúpenia nároku tretej osobe v prípade, že je možné preukázať súhlas žalovaného s príslušným záväzkom. ¹⁶ Znovu to dokazuje, že na to, aby vec spadala do oblasti právomoci podľa článku 5 bodu 1 nariadenia č. 44/2001 alebo článku 7 bodu 1 nariadenia č. 1215/2012, nárok nemusí nutne vzniknúť medzi pôvodnými účastníkmi zmluvy: je to tak za predpokladu, že existuje hlavný zmluvný základ, na základe ktorého si môže táto tretia osoba uplatniť nárok alebo môže byť zodpovedná za splnenie záväzkov, ktoré boli prijaté treťou osobou alebo v prospech takejto osoby prostredníctvom zmluvy.

56. Po druhé mimozmluvný PLD si pri preprave cestujúceho plní vo všeobecnosti záväzky zmluvného pôvodu. Pre PLD nie je preprava cestujúceho záväzkom, ktorý by mu vyplýval zo zákona. V tomto zmysle poukazujem na rozhodnutie Súdneho dvora „vo veciach nárokov z mimozmluvnej zodpovednosti“ v zmysle článku 5 bodu 3 nariadenia č. 44/2001, v ktorom sa uvádza: zahŕňa všetky žaloby, ktoré sa týkajú nárokovania zodpovednosti odporcu a *nespádajú* pod „zmluvnú vec“ podľa jeho článku 5 bodu 1 písm. a). ¹⁷

57. *A contrario*, žaloby, ktoré sa nejakým spôsobom *týkajú* zmluvy, spadajú do rozsahu pôsobnosti článku 5 bodu 1 nariadenia č. 44/2001 a článku 7 bodu 1 nariadenia č. 1215/2012.

11 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

12 Napríklad v nemčine „wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden“; vo francúzštine „en matière contractuelle“; v španielčine „en materia contractual“; v taliančine „in materia contrattuale“; v češtine „pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy“.

13 Ďalej pozri moje návrhy vo veci MMA IARD (C-340/16, EU:C:2017:396, najmä body 36 a 37).

14 Chceme jasne zdôrazniť, že v tomto prípade sa navrhuje, že v prípade nároku uplatneného „mimozmluvnou“ stranou sa tento nárok nemení zo zmluvného na mimozmluvný alebo na akýkoľvek iný. To, či takáto právna postupnosť bude zahŕňať aj prenesenie (alebo zachovanie) akejkoľvek osobitnej normy právomoci dostupnej len slabšej strane (ktorou je spotrebiteľ), je veľmi zložitou otázkou, ktorou sa prejednávajúca vec nezaobera.

15 Pokiaľ ide o normy právomoci, ktoré sú k dispozícii navrhovateľovi-postupníkovi pohľadávok podľa nariadenia č. 261/2004, pozri návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Sharpston vo veci Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, bod 60).

16 Rozsudok z 5. februára 2004, Frahuil (C-265/02, EU:C:2004:77, bod 25); pozri tiež rozsudok zo 14. marca 2013, Česká spořitelna (C-419/11, EU:C:2013:165 body 46 a 47).

17 Rozsudok z 18. júla 2013, ÖFAB (C-147/12, EU:C:2013:490, bod 32 a citovaná judikatúra).

58. Týmto sa konkrétne dostávam k tretiemu bodu. Niet pochýb o tom, že cieľom a hlavným dôvodom predmetných žalôb je uplatniť si hmotné práva proti PLD z dôvodu nesprávne uskutočnenej leteckej prepravy, ktorej podmienky boli stanovené v zmluve. Niet pochýb o tom, že spoločnosť Air Nostrum, ako mimozmluvný PLD, súhlasila s prepravou žalujúcich cestujúcich z bodu A do bodu B na základe plnenia zmluvy medzi cestujúcim a ZLD.

59. Cestujúci si uplatňujú svoje nároky proti PLD, pretože tento PLD konal dobrovoľne v mene ZLD v zmysle článku 3 ods. 5 druhej vety nariadenia č. 261/2004. Bez takéhoto súhlasu by mimozmluvný PLD jednoducho odmietol cestujúcemu nástup do lietadla. Právny základ práv, teda nariadenie č. 261/2004, by nestačilo na to, aby sa nároku vyhovel bez toho, aby sa zdôraznil zmluvný základ medzi cestujúcim a ZLD.

60. Celkovo teda zostáva uplatnenie nároku na náhradu voči PLD „otázkou týkajúcou“ sa zmluvy o leteckej preprave uzavretej medzi cestujúcim a ZLD. Koniec koncov, je všeobecne známe, že rôzne formy „subdodávania“ alebo „prenášania“ dohodnuté medzi pôvodným účastníkom zmluvy (hlavný zodpovedný) a jeho prípadnými agentmi, nemenia povahu ani rozsah záväzkov prevzatých hlavným zodpovedným.

61. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy som dospel k záveru, že článok 5 bod 1 písm. a) nariadenia č. 44/2001 a článok 7 bod 1 písm. a) nariadenia č. 1215/2012 sa majú vykladať v tom zmysle, že pojem „zmluvné veci“ sa vzťahuje na nároky na náhradu uplatnené podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004 voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, ktorý nie je účastníkom zmluvy, ktorú dotknutý cestujúci uzatvoril s iným leteckým dopravcom.

2. Súd majúci právomoc rozhodovať o nárokoch voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi

a) Vec Rehder

62. Vo veci Rehder¹⁸ Súdny dvor posudzoval otázku medzinárodnej právomoci¹⁹ v rámci žaloby na náhradu škody podľa nariadenia č. 261/2004 podanú cestujúcim, ktorý uzatvoril prepravnú zmluvu s jediným leteckým dopravcom, ktorý bol tiež PLD predmetného zrušeného priameho letu. Súdny dvor rozhodol, že právomoc má súd, v obvode ktorého sa nachádza miesto odletu alebo miesto priletu lietadla. Takáto možnosť výberu medzi týmito dvomi možnosťami je priznaná žalobcovi.

63. Súdny dvor dospel k záveru, že obidve miesta predstavovali dostatočnú väzbu blízkosti so skutkovým stavom veci. Aby Súdny dvor dospel k tomuto záveru, zohľadnil príslušné služby, ktoré boli v tejto súvislosti poskytnuté, najmä „registrácia, ako aj nástup cestujúcich a ich príjem na palube lietadla v mieste odletu dohodnutého v predmetnej zmluve o preprave, odlet lietadla v stanovenej hodine, preprava cestujúcich a ich batožiny z miesta odletu na miesto priletu, zaopatrenie cestujúcich počas letu a napokon výstup cestujúcich“. Súdny dvor rozhodol, že „z tohto hľadiska nevykazujú ani miesta prípadného medzipristátia lietadla dostatočnú väzbu s podstatou služieb vyplývajúcich z [príslušnej] zmluvy“.²⁰

18 Rozsudok z 9. júla 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

19 Pre úplnosť je potrebné dodať, že v rámci EÚ existujú dva súbory noriem, ktoré umožňujú určiť medzinárodnú právomoc týkajúcu sa nárokov cestujúcich voči leteckým dopravcom, a to: Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, schválený v mene ES rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, 2001, s. 38; Mím. vyd. 07/005, s. 491) (ďalej len „Montrealský dohovor“) a vykonávacie právne predpisy EÚ, ako aj tie obsiahnuté v nariadeniach č. 44/2001 a č. 1215/2015. V zmysle skutkových okolností prejednávanej veci a vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora sú v prejednávanej veci relevantné len neskôr uvedené normy. Súdny dvor nedávno uviedol, že „práva založené na ustanoveniach nariadenia č. 261/2004 a Montrealského dohovoru patria do rozdielnych právnych rámcov [a preto] pravidlá na určenie medzinárodnej právomoci stanovenej týmto dohovorom sa na návrhy podané iba na základe nariadenia č. 261/2004 neuplatnia, keďže ich treba preskúmať z hľadiska nariadenia č. 44/2001“. Rozsudok z 10. marca 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, bod 46 a citovaná judikatúra).

20 Rozsudok z 9. júla 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, bod 40).

64. Pokiaľ ide o relevantnosť miesta priletu a miesta odletu priameho letu vo veci Rehder, Súdny dvor poznamenal, že „letecká doprava predstavuje z dôvodu vlastnej povahy služby poskytované nedeliteľným a jednotným spôsobom... takým spôsobom, že v takých prípadoch nie je možné v závislosti od ekonomických kritérií rozlíšiť určitú časť [hlavného plnenia] poskytnuté[ho] na presnom mieste“²¹ (na rozdiel od určenia miesta zmluvného plnenia v prípade viacerých miest dodania tovarov).²²

65. Súdny dvor si navyše overil, že jeho záver je v súlade s cieľmi blízkosti a predvídateľnosti, ako aj s cieľom právnej istoty. Súdny dvor v tejto súvislosti poznamenal, že možnosť voľby, obmedzená na dva súdey, umožnila účastníkom konania ľahšie určiť súdey, ktoré môžu vo veci konať.

b) Je možné uplatniť rozsudok vo veci Rehder aj na lety s prestupmi?

66. Prejednávané veci sa líšia od veci Rehder v dvoch smeroch. Po prvé dotknuté lety v konaní vo veci samej sú letmi s prestupmi a nie priamymi letmi. Po druhé žalovaný PLD nie je ZLD cestujúceho.

67. Žalovaný PLD (Air Nostrum) neprevádzkoval žiadnu časť letu s odletom alebo priletom v Nemecku, ktoré bolo miestom určenia druhej časti letu a rovnako tak aj celého letu. Súčasne prvá časť letu, prevádzkovaná žalovaným PLD, bola časťou celého letu, ktorého cieľom bola preprava *in fine* cestujúcich zo Španielska do Nemecka.

68. Vzhľadom na tieto skutkové okolnosti a na základe odôvodnení, ku ktorým dospel Súdny dvor vo veci Rehder, existujú v podstate dva spôsoby, ktorými je možné vymedziť miesto zmluvného plnenia služieb poskytovaných na účely prejednávanej veci.

69. Po prvé, pokiaľ ide o lety s prestupmi, logika použitá vo veci Rehder by mohla byť viesť k „rozdielnym“ úvahám: vzhľadom na to, že ZLD je zodpovedný za celý let, miestom zmluvného plnenia predmetnej služby bude miesto pôvodného odletu a konečného priletu. To isté bude platiť v prípade každého úseku letu uskutočneného PLD. V prípade letu pozostávajúceho z dvoch častí bude teda miestom výkonu mimozmluvného PLD, ktorý prevádzkoval prvú časť letu, miesto odletu a miesto, kde táto konkrétna časť letu skončila (teda miesto, kde cestujúci zmenil lietadlá). Tento názor zastáva v podstate spoločnosť Air Nostrum a takisto Komisia.

70. Po druhé logika použitá vo veci Rehder by sa mohla rozšíriť aj na *en bloc*, a definovať tak miesto zmluvného plnenia rovnakým spôsobom pre ZLD a PLD. V prejednávaných žalobách je možné považovať PLD za zodpovedného za celý let: je povinný zabezpečiť, aby jeho výkon umožnil cestujúcim dostať sa na cieľové miesto dohodnuté v zmluve s ZLD. V dôsledku toho miesto odletu prvej časti letu a miesto priletu druhej (alebo inej poslednej) časti letu, predstavujú dve miesta výkonu – na účely určenia medzinárodného súdu a na účely vzniku nárokov vyplývajúcich z tohto letu, ako celku. Tento názor v podstate zastávajú žalobcovia v prejednávaných veciach, ako aj francúzska, portugalská vláda a Švajčiarska konfederácia.

71. Uznávam, že z viacerých dôvodov, ktoré vysvetlím v nasledujúcej časti, je posledná uvedená možnosť presvedčivejšia.

21 Rozsudok z 9. júla 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, bod 42).

22 Rozsudok z 3. mája 2007, Color Drack (C-386/05 EU:C:2007:262, body 40 až 42).

c) Zmluvný a prevádzkujúci letecký dopravca: rovnaké miesto zmluvného plnenia

72. Predovšetkým existuje jednoduchá logika skutočne poskytovanej služby, a tou je zmluva o leteckej preprave: prečo existuje zmluva a čo sa od nej očakáva? Cestujúci si rezervuje let z bodu A do bodu C. Jeho hlavným cieľom je, aby bol prepravený z bodu A do bodu C, a nie, s výnimkou že si to výslovne želá, navštíviť bod B.²³ V reakcii na tento dopyt predá letecký dopravca cestujúcemu jeden lístok s jedným rezervačným číslom, zahŕňajúci všetky úseky jeho letu. Keď cestujúci prichádza na letisko (prvého) odletu, jeho batožina prejde kontrolou až do cieľového miesta. Za obvyklých okolností dostane na letisku odletu obidva palubné lístky.

73. Základné prvky takejto služby sa potom preniesú do jej miesta zmluvného plnenia, kde boli služby poskytnuté v zmysle článku 5 bodu 1 písm. b) druhá zarážka alebo článku 7 bodu 1 písm. b) druhá zarážka. Obidve miesta, odletu ako aj konečného priletu, sú v každom prípade miestami výkonu tejto služby.

74. Hlavný argument smerujúci proti „rozdelenému“ prístupu k právomoci, keď bude mať každý PLD svoje vlastné miesto zmluvného plnenia na základe miesta odletu a priletu ním uskutočnenej časti letu, je jednoduchý: celková služba, ktorá je definovaná dopytom cestujúceho, a z toho vyplývajúca uzatvorená prepravná zmluva musia zostať rovnaké bez ohľadu na typ a množstvo „subdodávateľov“ vo forme PLD, ktorých si ZLD vyberie na účely poskytnutia služby.

75. Je možné dodať, že táto logika, pokiaľ ide o hmotné práva a povinnosti obsiahnuté v nariadení č. 261/2004, sa odráža v jeho dvoch ustanoveniach: článok 3 ods. 5 druhá veta a článok 13.

76. Článok 3 ods. 5 druhá zarážka nariadenia č. 261/2004 uvádza, že „keď [PLD], ktorý nemá žiadny zmluvný vzťah s cestujúcim, plní záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, považuje sa za osobu konajúcu v mene osoby, ktorá je vo zmluvnom vzťahu s cestujúcim“. Hoci je v každom prípade možné súhlasiť s názorom Komisie vyjadreným v jej písomných a ústnych pripomienkach, konkrétne že záväzky stanovené v nariadení sú v zásade adresované PLD, článok 3 ods. 5 jasne uvádza, že medzi ZLD a PLD naďalej existuje hlavný zmluvný vzťah. Článok 13 a najmä jeho druhá veta dopĺňa toto ustanovenie opätovným zdôraznením práva na nápravu medzi leteckými dopravcami.

77. Inými slovami, ZLD sa nemôže zbaviť zmluvných záväzkov, na ktorých sa dohodol s cestujúcim, subdodaním časti prepravnej služby inému leteckému dopravcovi. V tomto zmysle je právne postavenie PLD odvodené a v skutočnosti odzrkadľuje právne postavenie ZLD a *vice versa*. Zdá sa byť rozumné, že riešenie prijaté v hmotnoprávnej rovine sa v zásade odráža aj v procesnoprávnej rovine a v oblasti súdnej právomoci.

78. „Zrkadlový“ prístup, v rámci ktorého miesto zmluvného plnenia služby bude rovnaké pre ZLD a pre PLD, podporujú tri ďalšie argumenty.

79. Po prvé existujú ďalšie prvky týkajúce sa podstaty nárokov podľa nariadenia č. 261/2004, ktoré by mohli poskytnúť ďalšie úvahy z pohľadu právomoci: na účely výpočtu výšky nároku v prípade letov s prestupmi podľa nariadenia č. 261/2004 sa let považuje za celok bez toho, aby sa preskúmavali jeho prípadné vnútorné úseky. Na jednej strane to, či právo na náhradu podľa nariadenia č. 261/2004 existuje, sa určí na základe skutočného meškania letu v *cieľovom mieste*. Pomerne krátke meškanie na prestupovom letisku, ktoré by nevedlo ku vzniku nároku podľa nariadenia č. 261/2004, bude viesť ku

²³ Toto zovšeobecnenie sa uskutočnilo na základe skutočností uvedených v prejednávanej veci, na základe ktorých sa zdá, že to, aké bude miesto prestupového letiska a či a aké budú zastávky, nie je relevantné. Je pravda, že cestujúci sa môže rozhodnúť, že prejde cez konkrétne prestupové letisko a zdrží sa na tomto letisku (alebo skôr v meste alebo krajine, kde sa letisko nachádza) dlhšiu dobu, v dôsledku čoho by toto miesto predstavovalo samostatnú destináciu. Cestujúci sa môže napríklad s leteckým dopravcom dohodnúť, že na ceste z Madridu do Bratislavy stráví dva dni v Paríži. Ak by to tak bolo, pričom v prejednávanej veci to tak nie je, bolo by možné tvrdiť, že takýto individuálne dohodnutý prestup, keď cestujúci opustí letisko a kontrolu batožiny, je významný z hľadiska stanovenia noriem právomoci.

vzniku tohto nároku v prípade, ak meškanie v cieľovom mieste bude dlhšie ako tri hodiny.²⁴ Na druhej strane, pokiaľ ide o výšku náhrady, nariadenie č. 261/004 stanovuje sumy vo výške 250, 400 alebo 600 eur v závislosti od prekonanej vzdialenosti. Aj v tomto kontexte Súdny dvor vysvetlil, že príslušná vzdialenosť sa v prípade letu s prestupmi vypočíta na základe vzdialenosti medzi miestom odletu prvej časti letu a miestom priletu druhej (a poslednej) časti letu, bez ohľadu na miesto prestupu.²⁵

80. Pokiaľ teda ide o dotknuté hmotné práva podľa nariadenia č. 261/2004, relevantným je miesto prvého odletu a miesto konečného priletu, pričom miesta prestupov sa v skutočnosti neberú do úvahy.

81. Po druhé zastávam názor, že navrhované riešenie je tiež v súlade s cieľom *predvídateľnosti*, ktorý je jedným z pilierov spoločných noriem právomoci. Cestujúci, samozrejme, poznajú miesta odletu a priletu ich letu. Naopak, spoločnosť Air Nostrum vo svojich pripomienkach namietala predvídateľnosť súdu žalovaného, ktorým je PLD a nie ZLD. Spoločnosť Air Nostrum uviedla, že pri prevádzkovaní určitej časti prípojného letu PLD nemá informácie o ďalších cestovných plánoch cestujúcich na palube. PLD nie je známe, či niektorí cestujúci majú prípojné lety a aké je cieľové miesto týchto letov. PLD preto v skutočnosti nemôže predvídať všetky potenciálne súdy v Európe, na ktorých môže byť žalovaný.

82. Zastávam názor, že argumenty predložené spoločnosťou Air Nostrum nie sú presvedčivé v skutkovej a hlavne ani v principiálnej rovine. Pokiaľ ide o skutkovú rovinu, musím priznať, že by bolo pre mňa prekvapením, ak by vo svete vzájomne prepojenej elektronickej komunikácie, v ktorej sa dvaja leteckí dopravcovia rozhodli zdieľať spoločné letové kódy alebo iným spôsobom spolupracovať, tí istí dopravcovia nezdieľali informácie týkajúce sa jednotlivých úsekov letu a cestujúcich, ktorých let majú spoločne zabezpečiť.

83. Nech je to už akokoľvek, dôležitejším zostáva zásadný argument: zdieľanie letových kódov alebo rôzne aliancie medzi leteckými dopravcami sú výsledkom obchodnej stratégie a obchodných dohôd slobodne uzavretých týmito leteckými spoločnosťami. Je možné predpokladať, že takéto dohody sa uzatvárajú s cieľom zvýšiť predaj a konkurencieschopnosť: letecký dopravca, ktorý môže ponúknuť viac destinácií, predá pravdepodobne viac lístkov. Je logické, že riziko spojené s takýmto úsilím by mal nakoniec niesť ten subjekt (alebo subjekty), ktorý má z neho hospodársky prospech.

84. Aj v tomto prípade by bolo možné sa v súlade s obchodnou logikou celej štruktúry domnievať, že jednotlivé dohody o zdieľaní letových kódov pravdepodobne (alebo ak by boli správne dohodnuté, tak zaručene) určia, ako môže PLD nahradiť náklady a/alebo pomôcť ZLD (alebo *vice versa*) v prípade súdneho sporu a/alebo nahradiť náklady súvisiace s konaním vo veci nedodržania zmluvy, ktoré možno pripísať ktorejkoľvek strane. Naopak, cestujúci budú mať len ťažko takúto možnosť pokryť náklady, alebo iným spôsobom uľahčiť súdny spor, ku ktorému došlo v mieste prestupného letiska, ktoré nie je prvým ani posledným miestom ich odletu.

85. Po tretie stanovisko k medzinárodnej právomoci, ktoré má Súdny dvor v prejednávanej veci zaujať, by malo byť uplatniteľné nielen pre lety pozostávajúce z dvoch častí, ale tiež pre lety pozostávajúce z troch alebo viacerých úsekov. Hypotetické chápanie uplatnenia vyššie uvedeného „rozdeleného“ prístupu k takýmto letom, potenciálne s viacerými PLD, jasne naznačuje praktické problémy. V skutočnosti by to znamenalo, že z pohľadu cestujúceho sa bude právomoc pravdepodobne zakladať podľa miesta prerušenia letu. Každá takáto právomoc, ktorá môže vzniknúť náhodne,²⁶ by mohla viesť

24 Rozsudok z 26. februára 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, body 35-37).

25 Rozsudok zo 7. septembra 2017, Birgit Bossen a i. (C-559/16, EU:C:2017:644, najmä body 29 až 33).

26 Pokiaľ ide o oblasť právomoci, ktorá bola predtým odmietnutá, najmä pri nárokoch z mimozmluvnej zodpovednosti a o zameranie sa na miesto, kde došlo ku skutočnosti, ktorá zakladá takýto nárok – pozri bod 50 týchto návrhov.

k zmene vyššie uvedenej trojuholníkovej situácie (ZLD-PLD-cestujúci)²⁷ na bermudský trojuholník, s tým rozdielom, že kým v prípade lietadiel a lodí, ktoré sa v Bermudskom trojuholníku strácajú len vo (vedecko-) fantastických dielach, právo cestujúcich by v prípade takejto definície noriem medzinárodnej právomoci skutočne zmizlo.

86. Vzhľadom na vyššie uvedené som dospel k záveru, že v prípade leteckej prepravy cestujúcich, keď let pozostáva z dvoch leteckých spojení, predstavuje miesto odletu prvej časti a miesto priletu druhej časti letu miesto zmluvného plnenia podľa článku 5 bodu 1 písm. b) nariadenia č. 44/2001 alebo článku 7 bodu 1 písm. b) nariadenia č. 1215/2012 v prípade, že sa nárok uplatňuje voči leteckému dopravcovi, ktorý prevádzkoval prvú časť letu, v ktorom došlo k omeškaniu a ktorý nebol zmluvným leteckým dopravcom cestujúceho.

B. Návrh 3 - Becker

87. Vnútroštátny súd v návrhu 3 – Becker žiada o výklad článku 5 bod 1 písm. b) nariadenia č. 44/2001. Cieľom je zistiť, ktorý súd má medzinárodnú právomoc rozhodovať o nároku založenom na nariadení č. 261/2004, ktorý si uplatnil cestujúci prípojného letu proti leteckému dopravcovi, ktorého sídlo sa nenachádza v Európskej únii.

88. Konkrétnejšie, vnútroštátny súd sa snaží zistiť miesto zmluvného plnenia predmetnej služby, pretože sa domnieva, že sporný let sa začal v Berlíne a bol prerušený v Bruseli v dôsledku odmietnutia nástupu do lietadla a pokračovania druhého úseku letu do Pekingu. Na rozdiel od dvoch predchádzajúcich žalôb uvedených v časti A týchto návrhov bol PLD zodpovedný za odmietnutie nástupu do lietadla tiež ZLD.

89. Na úvod je potrebné pripomenúť, že podľa článku 4 ods. 1 nariadenia č. 44/2001 „ak žalovaný nemá bydlisko na území členského štátu, právomoc súdov každého členského štátu sa určí podľa právneho poriadku tohto členského štátu...“. Podľa článku 4 ods. 2 nariadenia č. 44/2001 „proti takémuto žalovanému môže ktorákoľvek osoba s bydliskom na území členského štátu, bez ohľadu na jej štátne občianstvo, využiť kritéria právomoci platné v danom štáte,... rovnako ako štátni občania tohto štátu“.

90. Napriek tomu, že Komisia v návrhu, ktorý viedol k prijatiu nariadenia č. 1215/2012, navrhla rozšíriť rozsah pôsobnosti spoločných noriem medzinárodnej súdnej právomoci na odporcov z tretích krajín,²⁸ zostalo citované ustanovenie v podstate totožné v nariadení č. 1215/2012 ako jeho článok 6.

91. Existuje teda jasné a nedávne vyhlásenie normotvorcu Únie o uplatniteľnosti spoločných noriem právomoci na odporcov z tretích krajín: medzinárodná právomoc pri žalobách podaných proti odporcom z tretích krajín sa naďalej riadi vnútroštátnymi právnymi predpismi členských štátov.

92. Ako Komisia správne uviedla, toto pravidlo má výnimky.²⁹ Zdá sa však, že v prejednávanej veci nie je možné uplatniť žiadnu z nich. Navyše, ako Komisia ďalej správne poznamenáva, z návrhu na začatie prejudiciálneho konania nevyplýva, že vnútroštátne procesné právo odkazuje akýmkoľvek spôsobom na nariadenie č. 44/2001, čo môže viesť k diskusii o uplatniteľnosti judikatúry založenej na rozsudku Dzodzi.³⁰

²⁷ Pozri bod 47 vyššie.

²⁸ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach, KOM(2010) 748 v konečnom znení, bod 3.1.2, prvá zarážka, s. 23.

²⁹ Ide konkrétne o výlučnú právomoc podľa článku 22, ktorá sa neuplatňuje na prejednávany nárok a dohodnutý súd podľa článku 23, ktorý vyžaduje, aby jeden alebo viacero účastníkov dohody týkajúcej sa výberu súdu mal bydlisko v členskom štáte.

³⁰ Rozsudky z 18. októbra 1990, Dzodzi (C-297/88 a C-197/89, EU:C:1990:360, bod 36 a nasl.) a z 18. októbra 2012, Nolan (C-583/10, EU:C:2012:638, bod 45 a nasl. a citovaná judikatúra).

93. Z týchto dôvodov zastávam názor, že nariadenie č. 44/2001 sa neuplatňuje na žalovaného v konaniach vo veci samej. Medzinárodná právomoc (alebo jej neexistencia) musí byť teda určená podľa vnútroštátneho práva.

94. Za týchto okolností nemožno opomenúť, že sa nárok zakladá na nariadení č. 261/2004, ktoré sa uplatňuje aj na dopravcov z tretích krajín v prípade, tak ako je to uvedené v jeho článku 3 ods. 1 písm. a), keď si nárok uplatnil cestujúci odlietajúci „z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy“.

95. Okrem toho je potrebné pripomenúť, že cieľom nariadenia je zvýšiť ochranu cestujúcich ako spotrebiteľov. To znamená, že vnútroštátne normy právomoci musia byť dostupné takým spôsobom, aby sa umožnila účinná realizácia tejto ochrany. V súlade s požiadavkou efektivity nemôžu členské štáty v praxi znemožniť alebo nadmerne sťažiť výkon práv priznaných právom Únie.³¹

96. Z článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že toto nariadenie priznáva cestujúcemu, akým je žalobca v konaní vo veci samej, práva, ktoré je možné si uplatniť voči odporcovi, akým je ten v konaní vo veci samej. Zastávam názor, že vnútroštátne normy medzinárodnej právomoci nemôžu ohroziť účinnosť týchto hmotnoprávných noriem.

97. V rámci uvedených parametrov vyplývajúcich z hmotnoprávných predpisov Únie však prináleží vnútroštátnemu súdu, aby si overil, či uplatniteľné vnútroštátne predpisy spĺňajú túto požiadavku a v prípade potreby ich uplatnil spôsobom, ktorý zabezpečí účinné požívanie práv definovaných nariadením č. 261/2004.

98. Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti som v návrhu 3 – Becker dospel k záveru, že článok 4 nariadenia č. 44/2001 sa má vykladať v tom zmysle, že normy medzinárodnej právomoci definované v tomto nariadení sa neuplatňujú na žalovaného, ktorý má bydlisko mimo územia Únie, akým je žalovaný v konaní vo veci samej. Medzinárodná právomoc súdu konajúceho vo veci sa preto musí posudzovať podľa noriem uplatniteľných v mieste súdu konajúceho vo veci. Takéto vnútroštátne normy medzinárodnej právomoci však nemôžu znemožniť alebo nadmerne sťažiť uplatnenie nároku cestujúceho založeného na článku 7 nariadenia č. 261/2004.

VI. Návrh

99. Vzhľadom na vyššie uvedené navrhujem, aby Súdny dvor na otázku položenú Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf, Nemecko) vo veci C-274/16, flightright GmbH/Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA, odpovedal takto:

Článok 7 bod 1 písm. b) druhá zarážka nariadenia (EÚ) č. 1215/2012 Európskeho parlamentu a Rady z 12. decembra 2012 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach sa má vykladať v tom zmysle, že v prípade leteckej prepravy cestujúcich, keď let pozostáva z dvoch leteckých spojení, predstavuje miesto odletu prvej časti letu a miesto priletu druhej časti letu miesto zmluvného plnenia podľa tohto ustanovenia v prípade, že sa nárok uplatňuje voči leteckému dopravcovi, ktorý prevádzkoval prvú časť letu, v ktorom došlo k omeškaniu a ktorý nebol zmluvným leteckým dopravcom cestujúceho.

31 Pokiaľ ide o nedávne vyhlásenia v tomto zmysle, pozri napríklad rozsudok z 15. decembra 2016, Nemeč (C-256/15, EU:C:2016:954, bod 49 a citovaná judikatúra). Pozri tiež rozsudok z 9. novembra 2016, ENEFI (C-212/15, EU:C:2016:841, bod 30 a citovaná judikatúra).

100. Vo veci C-448/16, Mohamed Barkan a i./Air Nostrum L.A.M. S.A. navrhujem, aby Súdny dvor na otázky položené Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) odpovedal takto:

1. Článok 5 bod 1 písm. a) nariadenia Rady (ES) č. 44/2001 z 22. decembra 2000 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach sa má vykladať v tom zmysle, že výraz „zmluvné veci“ zahŕňa aj nárok na náhradu podľa článku 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 uplatňované voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, ktorý nie je účastníkom zmluvy, ktorú dotknutý cestujúci uzatvoril s iným leteckým dopravcom.
2. Článok 5 bod 1 písm. b) druhá zarážka nariadenia č. 44/2001 sa má vykladať v tom zmysle, že v prípade leteckej prepravy cestujúcich, keď let pozostáva z dvoch leteckých spojení, predstavuje miesto odletu prvej časti a miesto priletu druhej časti letu miesto zmluvného plnenia podľa tohto ustanovenia tiež v prípade, keď sa nárok uplatňuje priamo proti leteckému dopravcovi, ktorý prevádzkoval prvú časť letu, na ktorej došlo k omeškaniu a ktorý nebol zmluvným leteckým dopravcom cestujúceho.

101. Vo veci C-447/16, Roland Becker/Hainan Airlines Co. Ltd, navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na otázku položenú Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) takto:

Článok 4 nariadenia č. 44/2001 sa má vykladať v tom zmysle, že normy právomoci definované v tomto nariadení sa neuplatňujú na žalovaného, ktorý má bydlisko mimo územia Únie, akým je žalovaný v konaní vo veci samej. Medzinárodná právomoc súdu konajúceho vo veci sa preto musí posudzovať podľa noriem uplatniteľných v mieste súdu konajúceho vo veci. Takéto vnútroštátne normy medzinárodnej právomoci však nemôžu znemožniť alebo nadmerne sťažiť uplatnenie nároku cestujúceho založeného na článku 7 nariadenia č. 261/004.