ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 9. júla 2009 *

Vo veci C-204/08,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Bundesgerichtshof (Nemecko) z 22. apríla 2008 a doručený Súdnemu dvoru 19. mája 2008, ktorý súvisí s konaním:

Peter Rehder

proti

Air Baltic Corporation,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory K. Lenaerts, sudcovia R. Silva de Lapuerta, E. Juhász (spravodajca), G. Arestis a J. Malenovský,

* Jazyk konania: nemčina.

generálny advokát: M. Poiares Maduro,
tajomník: N. Nančev, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 1. apríla 2009,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— pán Rehder, v zastúpení: J. Kummer, Rechtsanwalt,

— Air Baltic Corporation, v zastúpení: G.-S. Hök, Rechtsanwalt,

— nemecká vláda, v zastúpení: M. Lumma a J. Kemper, splnomocnení zástupcovia,

— česká vláda, v zastúpení: M. Smolek, splnomocnený zástupca,

— lotyšská vláda, v zastúpení: E. Eihmane a U. Dreimanis, splnomocnení zástupcovia,

— vláda Spojeného kráľovstva, v zastúpení: L. Seeboruth, splnomocnený zástupca,

— Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: A.-M. Rouchaud-Joët a S. Grünheid, splnomocnené zástupkyne,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 5 bodu 1 písm. b) druhej zarážky nariadenia Rady (ES) č. 44/2001 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).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi pánom Rehder a spoločnosťou Air Baltic Corporation (ďalej len „Air Baltic“) v dôsledku zrušenia letu z Mníchova (Nemecko) do Viľnusu (Litva), ktorý si pán Rehder rezervoval v tejto spoločnosti.

Právny rámec

Právna úprava Spoločenstva

3 Nariadenie č. 44/2001 nadobudlo účinnosť 1. marca 2002 a podľa jeho článku 68 ods. 1 nahradilo Bruselský dohovor z 27. septembra 1968 o súdnej právomoci a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach v znení neskorších zmien a doplnkov (Ú. v. ES C 27, 1998, s. 1, ďalej len „Bruselský dohovor“).

4 Odôvodnenie č. 1 nariadenia uvádza, že „Spoločenstvo si stanovilo za cieľ udržiavať a rozvíjať priestor slobody, bezpečnosti a spravodlivosti, v ktorom je zaručený voľný pohyb osôb. Na účely postupného vytvorenia tohto priestoru by spoločenstvo malo medzi iným prijať také opatrenia týkajúce sa justičnej spolupráce v občianskych veciach, ktoré sú nevyhnutné pre zdravé fungovanie vnútorného trhu“.

5 Podľa znenia druhej vety odôvodnenia č. 2 nariadenia č. 44/2001 „vyžadujú sa ustanovenia harmonizujúce normy konfliktu právomoci v občianskych a obchodných veciach a zjednodušujúce formálne náležitosti na účely rýchleho a jednoduchého uznávania a výkon rozsudkov členských štátov viazaných týmto nariadením“.

6 Prvá veta odôvodnenia č. 11 uvedeného nariadenia uvádza, že „normy súdnej právomoci musia byť vysoko predvídateľné a vychádzať zo zásady, že právomoc sa všeobecne zakladá podľa bydliska žalovaného a právomoc založená na tomto kritériu musí byť vždy k dispozícii, okrem určitých presne vymedzených situácií, keď predmet konania alebo zmluvná voľnosť účastníkov odôvodňuje iné kritérium väzby“.

7 Odôvodnenie č. 12 tohto nariadenia stanovuje, že „okrem bydliska žalovaného musia byť k dispozícii aj alternatívne kritériá právomoci založené na úzkej väzbe medzi súdom a žalobou alebo na účely uľahčenia efektívneho výkonu súdnictva“.

8 Pravidlá právomoci stanovené nariadením č. 44/2001 sú uvedené v jeho kapitole II, ktorú tvoria články 2 až 31.

9 Článok 2 ods. 1 tohto nariadenia, ktorý je súčasťou oddielu 1 uvedenej kapitoly II s nadpisom „Všeobecné ustanovenia“ stanovuje:

„Ak nie je v tomto nariadení uvedené inak, osoby s bydliskom na území členského štátu sa bez ohľadu na ich štátne občianstvo žalujú na súdoch tohto členského štátu.“

10 Článok 3 ods. 1 tohto nariadenia, ktorý je uvedený v tom istom oddiele 1, stanovuje:

„Osoby s bydliskom na území členského štátu možno žalovať na súdoch iného členského štátu len na základe princípov upravených v oddieloch 2 až 7 tejto kapitoly.“

11 Podľa článku 5 bodu 1 nariadenia č. 44/2001 uvedeného v kapitole II oddiele 2 s nadpisom „Osobitná právomoc“:

„Osobu s bydliskom na území členského štátu možno žalovať v druhom členskom štáte:

1. a) v zmluvných veciach na súde podľa miesta zmluvného plnenia, ktoré je predmetom žaloby;

b) na účely tohto ustanovenia, ak sa účastníci zmluvy nedohodli inak, je miestom zmluvného plnenia, ktoré je predmetom žaloby:

— pri predaji tovaru miesto v členskom štáte, kam sa podľa zmluvy tovar dodal alebo mal dodať,

— pri poskytnutí služieb miesto v členskom štáte, kde sa podľa zmluvy služby poskytli alebo mali poskytnúť,

c) ak sa neuplatní písmeno b), uplatní sa písmeno a).“

12 Článok 60 ods. 1 uvedeného nariadenia stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia obchodná spoločnosť alebo iná právnická osoba alebo združenie fyzických alebo právnických osôb má bydlisko v mieste, kde má:

a) registrované sídlo alebo

b) ústrednú správu alebo

c) hlavnú prevádzkareň.“

13 Článok 71 ods. 1 tohto nariadenie stanovuje:

„Toto nariadenie nemá vplyv na dohovory, ktorých zmluvnými stranami sú členské štáty, a ktoré upravujú právomoc alebo uznávanie a výkon rozsudkov v špecifických veciach.“

14 Nariadenie 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 (Ú. v. EÚ L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008,

s. 10) stanovuje zásady náhrady škody cestujúcim v rámci medzinárodnej leteckej dopravy v prípade zrušenia letu. Článok 5 tohto nariadenie s nadpisom „Zrušenie“ stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu…:

…

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

… neboli informovaní o zrušení letu…

…“

15 Článok 7 ods. 1 toho istého nariadenia s nadpisom „Právo na náhradu“ stanovuje:

„Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1500 km alebo menej;

…“

16 Podľa článku 12 ods. 1 uvedeného nariadenia:

„Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté práva cestujúcich na ďalšiu náhradu. Náhrada poskytnutá podľa tohto nariadenia sa môže od takej náhrady odpočítať.“

Montrealský dohovor

17 Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretý v Montreale 28. mája 1999 (ďalej len „Montrealský dohovor“) bol podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schválený v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491) a nadobudol účinnosť, pokiaľ ide o Spoločenstvo, 28. júna 2004. Článok 19 tohto dohovoru nazvaný „Omeškanie“ uvádza:

„Dopravca je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním v leteckej preprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu…“

18 Článok 33 ods. 1 Montrealského dohovoru s nadpisom „Jurisdikcia“ znie takto:

„Žaloba na náhradu škody musí byť podaná podľa voľby žalobcu na území jedného zo zmluvných štátov, buď na súde v mieste sídla dopravcu alebo v mieste jeho hlavného miesta podnikania, alebo tam, kde má obchodné miesto, v ktorom bola uzavretá zmluva o preprave, alebo na súde v mieste určenia.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

19 Pán Rehder, bydliskom v Mníchove, si rezervoval v spoločnosti Air Baltic, ktorá má sídlo v Rige (Lotyšsko) let z Mníchova do Viľnusu. Vzdialenosť medzi Mníchovom a Viľnusom je necelých 1 500 kilometrov. Asi 30 minút pred plánovaným odletom z Mníchova cestujúci boli informovaní o zrušení ich letu. Po zmene rezervácie spoločnosťou Air Baltic, žalobca letel do Viľnusu cez Kodaň a na miesto určenia prišiel o 6 hodín neskôr ako bol normálny čas príletu pôvodne rezervovaného letu.

20 Pán Rehder návrhom podaným na Amtsgericht Erding, v obvode ktorého sa nachádza letisko v Mníchove navrhoval, aby Air Baltic bol zaviazaný na náhradu škody vo výške 250 eur podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004. Vychádzajúc z toho, že služby leteckej dopravy sú poskytované v mieste odletu lietadla, znamená to, že miestom plnenia zmluvného záväzku v zmysle článku 5 bodu 1 písm. b) druhej zarážky nariadenia č. 44/2001 je letisko odletu, v prejednávanej veci v Mníchove, Amtsgericht Erding sa vyhlásil za príslušný rozhodnúť o návrhu na náhradu škody pána Rehder.

21 Oberlandesgericht München na základe odvolania Air Baltic zastávajúc názor, že služby leteckej dopravy sú poskytované v mieste sídla spoločnosti, ktorá zabezpečuje let, zrušil rozhodnutie prvostupňového súdu. Pán Rehder proti tomuto rozsudku odvolacieho súdu podal opravný prostriedok „Revision“ na Bundesgerichtshof.

22 Súd podávajúci návrh na začatie prejudiciálneho konania uvádza, že otázka, či je Amtsgericht Erding v prejednávanej veci príslušný, závisí od výkladu článku 5 bodu 1 písm. b) druhej zarážky nariadenia č. 44/2001. Pripomína, že pokiaľ ide prvú zarážku tohto ustanovenia, týkajúcej sa predaja tovaru, Súdny dvor najprv rozhodol, že toto pravidlo osobitnej právomoci v zmluvných veciach zakotvuje miesto dodania ako samostatné kritérium väzby, ktoré sa použije pri všetkých nárokoch založených na tej istej zmluve o predaji tovarov a nielen pri nárokoch založených na samotnej povinnosti dodania (rozsudok z 3. mája 2007, Color Drack, C-386/05, Zb. s. I-3699, bod 26). Súdny dvor neskôr rozhodol, že uvedené pravidlo je tiež uplatniteľné v prípade väčšieho počtu miest dodania tovarov a že v tom prípade je v zásade potrebné pod miestom plnenia chápať miesto, ktoré zabezpečuje najužšiu väzbu medzi zmluvou a príslušným súdom, pri takej hypotéze sa najužšia väzba vo všeobecnosti ukazuje v mieste hlavného plnenia, ktoré musí byť určené v závislosti od ekonomických kritérií (rozsudok Color Drack, už citovaný, bod 40). Súdny dvor napokon zastával názor, že za absencie možnosti určiť miesto hlavného plnenia vykazuje každé z miest plnenia dostatočnú väzbu blízkosti so skutkovým stavom veci, a preto v takomto prípade žalobca môže žalovať žalovaného pred súdom príslušným podľa miesta dodania podľa svojej voľby (rozsudok Color Drack, už citovaný, bod 42).

23 Bundesgerichtshof však zdôrazňuje, že Súdny dvor okrem iného v bode 16 rozsudku Color Drack, už citovanom, výslovne uviedol, že jeho úvahy sa obmedzujú iba na prípad väčšieho počtu miest dodania v jedinom členskom štáte a neprejudikuje odpoveď, ktorú by bolo potrebné dať v prípade väčšieho počtu miest dodania vo viacerých členských štátoch.

24 Bundesgerichtshof sa teda pýta, či so zreteľom na ciele nariadenia č. 44/2001, podľa ktorých treba zjednotiť pravidlá o právomoci a zabezpečiť ich predvídateľnosť, ako aj určiť jediné miesto plnenia, ktoré je v zásade miestom, ktoré vykazuje najužšiu väzbu

medzi sporom a príslušným súdom, sa článok 5 bod 1 písm. b) druhá zarážka nariadenia č. 44/2001 nemá vykladať rovnakým spôsobom a teda v zásade sústrediť do jedného miesta plnenia súdnu právomoc pre spory týkajúce sa zmluvných plnení vyplývajúcich zo zmluvy o medzinárodnej leteckej doprave, napriek skutočnosti, že v rámci takej zmluvy, nie je možné bez ťažkostí jednoznačne určiť miesto, kde sú predovšetkým poskytované služby.

25 So zreteľom na uvedené úvahy Bundesgerichtshof rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 5 bod 1 písm. b) druhá zarážka nariadenia [č. 44/2001] vykladať v tom zmysle, že aj pri letoch z jedného členského štátu Spoločenstva do iného členského štátu sa predpokladá, že pre všetky zmluvné povinnosti existuje jednotné miesto plnenia nachádzajúce sa v mieste hlavného plnenia, ktoré treba určiť podľa ekonomických kritérií?

2. V prípade, že sa má určiť jednotné miesto plnenia: Aké kritériá sú pre jeho určenie podstatné; má sa jednotné miesto plnenia určiť najmä na základe miesta odletu alebo miesta príletu?“

O prejudiciálnych otázkach

26 Pred preskúmaním otázok položených vnútroštátnym súdom je potrebné najskôr pripomenúť, že niektoré pripomienky predložené Súdnemu dvoru predniesli otázku

uplatniteľnosti článku 33 Montrealského dohovoru na situáciu aká je vo veci samej na účely určenia súdnej právomoci.

27 V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že nárok, ktorého sa žalobca vo veci samej domáha vychádzajúci z článku 7 nariadenia č. 261/2004, predstavuje nárok na paušálnu a jednotnú náhradu pre cestujúceho v dôsledku zrušenia letu, teda nárok, ktorý nezávisí od náhrady škody v rámci článku 19 Montrealského dohovoru (pozri rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, body 43 až 46). Nároky založené na uvedených ustanoveniach nariadenia č. 261/2004 a Montrealského dohovoru spadajú do rozdielnych rámcov právnej úpravy.

28 Z uvedeného vyplýva, že návrh vo veci samej podaný na základe iba nariadenia č. 261/2004, treba preskúmať z hľadiska nariadenia č. 44/2001.

29 Svojimi otázkami, ktoré je potrebné preskúmať spoločne, vnútroštátny súd v podstate žiada Súdny dvor, aby upresnil, akým spôsobom sa má vykladať výraz „miesto v členskom štáte, kde sa podľa zmluvy služby poskytli alebo mali poskytnúť“ uvedený v článku 5 bode 1 písm. b) druhej zarážke nariadenia č. 44/2001 v prípade leteckej prepravy osôb z jedného členského štátu na miesto určenia v druhom členskom štáte v kontexte návrhu na náhradu škody na základe nariadenie č. 261/2004.

30 V skutočnosti sa vnútroštátny súd svojimi otázkami pýta, či v prípade poskytovania služieb, aké sú vo veci samej, je potrebné uvedené pojmy vykladať rovnakým spôsobom, akým Súdny dvor vykladal prvú zarážku uvedeného ustanovenia vo svojom rozsudku Color Drack, už citovanom, v prípade väčšieho počtu miest dodania tovarov v tom istom členskom štáte.

31 V bode 18 rozsudku Color Drack, už citovanom, Súdny dvor vychádzal na účely poskytnúť odpoveď na položenú otázku z genézy, cieľov a systému nariadenia č. 44/2001.

32 V tejto súvislosti Súdny dvor predovšetkým pripomenul, že pravidlo osobitnej právomoci v zmluvných veciach upravené v článku 5 bode 1 nariadenia č. 44/2001, ktoré dopĺňa pravidlo právomoci bydliska žalovaného, zodpovedá cieľu blízkosti a je odôvodňované existenciou úzkej väzby medzi zmluvou a súdom príslušným na rozhodnutie (rozsudok Color Drack, už citovaný, bod 22).

33 Súdny dvor ďalej uviedol, že pokiaľ ide o miesto plnenia povinností vyplývajúcich zo zmlúv o predaji tovaru, nariadenie č. 44/2001 definuje vo svojom článku 5 bode 1 písm. b) prvej zarážke toto kritérium väzby nezávislým spôsobom s cieľom posilniť ciele harmonizácie pravidiel súdnej právomoci a ich predvídateľnosti. V takom prípade je miesto dodania tovaru stanovené ako samostatné kritérium väzby, ktoré sa použije pri všetkých nárokoch založených na tej istej zmluve o predaji (rozsudok Color Drack, už citovaný, body 24 a 26).

34 So zreteľom na ciele blízkosti a predvídateľnosti Súdny dvor rozhodol, že pravidlo uvedené v článku 5 bode 1 písm. b) prvej zarážke nariadenia č. 44/2001 je tiež uplatniteľné v prípade väčšieho počtu miest dodania tovarov v tom istom členskom štáte, keďže pre posúdenie všetkých nárokov založených na tejto zmluve má byť príslušným jediný súd (rozsudok Color Drack, už citovaný, body 36 a 38).

35 Napokon v prípade väčšieho počtu miest dodania tovarov v tom istom členskom štáte Súdny dvor zastával názor, že miesto, ktoré zabezpečuje najužšiu väzbu medzi zmluvou a príslušným súdom je miesto hlavného plnenia, ktoré musí byť určené v závislosti od ekonomických kritérií a že za absencie možnosti určiť miesto hlavného plnenia vykazuje každé z miest plnenia dostatočnú väzbu blízkosti so skutkovým stavom veci,

a preto v takomto prípade žalobca môže žalovať žalovaného pred súdom miesta dodania podľa svojej voľby (rozsudok Color Drack, už citovaný, body 40 a 42).

36 Je potrebné zdôrazniť, že úvahy, z ktorých Súdny dvor vychádzal pri výklade uvedenom v rozsudku Color Drack, už citovanom, rovnako platia aj pokiaľ ide o zmluvy o poskytnutí služieb vrátane prípadov, keď toto poskytnutie sa neuskutočňuje v jedinom členskom štáte. Pravidlo osobitnej právomoci stanovené v nariadení č. 44/2001 v zmluvných veciach o predaji tovarov a poskytnutí služieb majú totiž rovnakú genézu, sledujú rovnaký cieľ a v systéme stanovenom týmto nariadením zaujímajú rovnaké miesto.

37 K cieľom blízkosti a predvídateľnosti, ktoré sa dosahujú prostredníctvom koncentrácie súdnej právomoci v mieste poskytovania služieb na základe predmetnej zmluvy a prostredníctvom určenia jednotnej súdnej právomoci pre všetky nároky na základe tejto zmluvy, nemožno mať iný prístup v prípade väčšieho počtu miest poskytovania predmetných služieb v rôznych členských štátoch. Takéto rozlišovanie, okrem toho, že nemá žiadny základ v ustanoveniach nariadenia č. 44/2001, by bolo totiž v rozpore s cieľom, ktorý viedol k prijatiu tohto nariadenia a ktoré zjednotením pravidiel konfliktu právomoci v občianskych a obchodných veciach prispieva k rozvoju priestoru slobody, bezpečnosti a práva ako aj k zdravému fungovaniu vnútorného trhu v rámci Spoločenstva (pozri odôvodnenia č. 1 a 2 nariadenia č. 44/2001).

38 V dôsledku toho v prípade väčšieho počtu miest poskytovania služieb v rôznych členských štátoch je rovnako potrebné nájsť miesto, ktoré zabezpečuje najužšiu väzbu medzi predmetnou zmluvou a príslušným súdom, predovšetkým miesto, kde sa na základe tejto zmluvy má uskutočniť hlavné poskytnutie služieb.

39 V tejto súvislosti treba hneď konštatovať, že ako uviedol vnútroštátny súd, miesto sídla alebo hlavnej prevádzkarne dotknutej leteckej spoločnosti nevykazuje potrebnú úzku

väzbu so zmluvou. Operácie a činnosti spoločnosti vykonávané z tohto miesta, akými sú najmä poskytnutie lietadla a príslušnej posádky, predstavujú totiž z hľadiska plnenia zmluvy o leteckej preprave logistické a prípravné opatrenia a nie služby, ktorých poskytovanie súvisí so samotným obsahom zmluvy. To isté platí o mieste uzatvorenia zmluvy o leteckej preprave a mieste doručenia letenky.

40 Služby, ktorých poskytovanie zodpovedá plneniu záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy o leteckej preprave osôb, sú totiž 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 príletu, zaopatrenie cestujúcich počas letu a napokon výstup cestujúcich za bezpečných podmienok v mieste pristátia a v hodine dohodnutej v tejto zmluve. Z tohto hľadiska nevykazujú ani miesta prípadného medzipristátia lietadla dostatočnú väzbu s podstatou služieb vyplývajúcich z uvedenej zmluvy.

41 Jediné miesta, ktoré vykazujú priamu väzbu s uvedenými službami poskytovaných plnením záväzkov súvisiacich s predmetom zmluvy, sú miesta odletu a príletu lietadla pri upresnení, že pojmy „miesta odletu a príletu“ treba chápať ako miesta dohodnuté v predmetnej zmluve o preprave uzatvorenej s jedinou leteckou spoločnosťou, ktorá je prevádzkujúcim dopravcom.

42 V tejto súvislosti je však potrebné uviesť, že na rozdiel od dodávky tovarov na rôzne miesta, ktoré predstavujú odlišné a kvantifikované operácie na účely určenie hlavnej dodávky v závislosti od ekonomických kritérií, letecká doprava predstavuje z dôvodu vlastnej povahy služby poskytované nedeliteľným a jednotným spôsobom z miesta odletu na miesto príletu lietadla takým spôsobom, že v takých prípadoch nie je možné v závislosti od ekonomických kritérií rozlíšiť určitú časť, ktorá by predstavovala hlavné plnenie poskytnuté na presnom mieste.

43 Za týchto podmienok treba ako miesto odletu, tak aj miesto príletu lietadla považovať z rovnakého dôvodu za miesta hlavného poskytnutia služieb, ktoré sú predmetom zmluvy o leteckej preprave.

44 Každé z týchto dvoch miest plnenia vykazuje dostatočnú väzbu blízkosti so skutkovým stavom veci, a preto zabezpečuje úzku spojitosť z hľadiska pravidiel osobitnej súdnej právomoci uvedených v článku 5 bode 1 nariadenia č. 44/2001, medzi zmluvou a príslušným súdom. V dôsledku toho žalobca o náhradu škody na základe nariadenia č. 261/2004 môže žalovať žalovaného pred súdom, v obvode ktorého sa nachádza jedno z uvedených miest na základe článku 5 bodu 1 písm. b) druhej zarážky nariadenia č. 44/2001 podľa svojej voľby, ktorá mu prislúcha.

45 Takáto možnosť voľby priznaná žalobcovi, okrem dodržania kritéria blízkosti, tiež spĺňa požiadavku predvídateľnosti, pretože umožňuje ako žalobcovi tak aj žalovanému ľahko určiť súdy, ktoré môžu vo veci rozhodnúť. Navyše je táto možnosť v súlade s cieľom právnej istoty, keďže voľba žalobcu je obmedzená v rámci článku 5 bodu 1 písm. b) druhej zarážky nariadenia č. 44/2001 na dva súdy. Okrem toho je potrebné pripomenúť, že žalobcovi zostala zachovaná možnosť obrátiť sa na súd bydliska žalovaného stanovená v článku 2 ods. 1 uvedeného nariadenia, t.j. v prejednávanej veci na základe článku 60 ods. 1 toho istého nariadenia, na súd, v obvode ktorého má letecký dopravca svoje registrované sídlo, ústrednú správu alebo hlavnú prevádzkáreň, čo je v súlade s článkom 33 Montrealského dohovoru.

46 Takáto možnosť voľby, aj keď ide o súdy nachádzajúce sa v rozličných členských štátoch, je napokon priznaná žalobcovi aj ustálenou judikatúrou Súdneho dvora v rámci osobitnej právomoci vo veciach nárokov na náhradu škody z iného ako zmluvného vzťahu stanovenej v článku 5 bode 3 Bruselského dohovoru a prebratej tiež do článku 5 bodu 3 nariadenia č. 44/2001 (pozri najmä rozsudky z 30. novembra 1976, Bier, nazývaný „Mines de potasse d'Alsace“, 21/76, Zb. s. 1735, body 24 a 25, ako aj z 10. júna 2004, Kronhofer, C-168/02, Zb. s. I-6009, bod 16 a citovanú judikatúru).

47 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy je potrebné na položené otázky odpovedať tak, že článok 5 bod 1 písm. b) druhá zarážka nariadenia č. 44/2001 sa má vykladať v tom zmysle, že v prípade leteckej prepravy osôb z jedného členského štátu na miesto určenia v inom členskom štáte uskutočnenej na základe zmluvy uzavretej s jedinou leteckou spoločnosťou, ktorá je prevádzkujúcim dopravcom, príslušným súdom na rozhodnutie o návrhu na náhradu škody na základe tejto zmluvy o preprave a na základe nariadenia č. 261/2004 je súd podľa voľby žalobcu, v obvode ktorého sa nachádza miesto odletu alebo miesto príletu lietadla, ktoré sú dohodnuté v uvedenej zmluve.

O trovách

48 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

Článok 5 bod 1 písm. b) druhá zarážka 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 v prípade leteckej prepravy osôb z jedného členského štátu na miesto určenia v inom členskom štáte uskutočnenej na základe zmluvy uzavretej s jedinou leteckou spoločnosťou, ktorá je prevádzkujúcim dopravcom, príslušným súdom na rozhodnutie o návrhu na náhradu škody na základe tejto zmluvy o preprave a na základe 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, je súd podľa voľby žalobcu, v obvode ktorého sa nachádza miesto odletu alebo miesto príletu lietadla, ktoré sú dohodnuté v uvedenej zmluve.

Podpisy