Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
EVGENI TANČEV
prednesené 10. apríla 2018 [1]

Vec C-88/17

Zurich Insurance plc
Metso Minerals Oy
proti
Abnormal Load Services (International) Limited

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Korkein oikeus (Najvyšší súd, Fínsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Spolupráca v občianskych a obchodných veciach – ‚Nariadenie Brusel I' – Nariadenie (ES) č. 44/2001 – Právomoc vo veciach týkajúcich sa zmlúv – Náhrada škody – Určenie miesta zmluvného plnenia – Miesto, kde sa služby poskytli alebo mali poskytnúť – Zmluva o preprave tovaru z jedného členského štátu do druhého pozostávajúca z niekoľkých segmentov a viac než jedného spôsobu prepravy (multimodálna preprava)"

1. Prejednávaná vec sa týka medzinárodnej súdnej právomoci vo veciach nárokov na náhradu škody vyplývajúcej z porušenia zmluvy podľa článku 5 ods. 1 písm. b) druhej zarážky nariadenia Rady (ES) č. 44/2001 (ďalej len „nariadenie Brusel I") [2], v súvislosti s existenciou multimodálnej prepravy tovaru z jedného členského štátu do druhého.

2. Na základe dohody uzatvorenej s fínskym podnikom si britský dopravca dohodol prepravu nákladu z Fínska do Spojeného kráľovstva. Keď sa príslušný náklad počas prepravy v Spojenom kráľovstve stratil, fínsky podnik a poisťovateľ nákladu podali žalobu o náhradu škody na fínskom súde.

3. Tento spor sa dostal na Korkein oikeus (Najvyšší súd, Fínsko) a tento súd sa snaží objasniť, či fínske súdy majú medzinárodnú právomoc podľa článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Brusel I.

4. Vo svojich rozsudkoch vo veciach Rehder [3] a flightright a i. [4] Súdny dvor v kontexte leteckej dopravy cestujúcich rozhodol, že vo veciach náhrady škody spôsobenej porušením zmluvy je príslušný tak súd v mieste nástupu, ako aj súd v mieste konečného určenia. Keďže v judikatúre Súdneho dvora neexistuje precedens, ktorý priamo pojednáva o právomoci v súvislosti s porušením zmluvy o multimodálnej preprave v členských štátoch, otázkou, na ktorú má Súdny dvor v danom prípade odpovedať, je, či pravidlo rozvinuté v kontexte leteckej osobnej dopravy je uplatniteľné na túto situáciu.

1 Jazyk prednesu: angličtina.

2 Nariadenie 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). Od 10. januára 2015 bolo toto nariadenie nahradené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1215/2012 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) (ďalej len „nariadenie Brusel Ia").

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

4 Rozsudok zo 7. marca 2018, flightright a i. (C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160).

5. Dospel som k záveru, že fínske súdy môžu mať právomoc rozhodovať o spore, ktorý vznikol vo veci samej, pretože podľa článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Brusel I predstavuje miesto odoslania tovaru na základe zmluvy o poskytnutí prepravných služieb miesto, kde je služba poskytnutá v rámci zmlúv o preprave tovaru.

I. Právny rámec

6. Článok 5 nariadenia Brusel I znie takto:

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

…“

II. Skutkové okolnosti v spore vo veci samej a prejudiciálne otázky

7. Abnormal Load Services (International) Ltd (ďalej len „ALS“), odporca v spore vo veci samej, je britským dopravcom so sídlom v Spojenom kráľovstve. [5]

8. V júli 2008 ALS uzavrela zmluvu o preprave tovaru so spoločnosťou Metso Minerals Oy (ďalej len „Metso“), fínskym výrobcom zariadení pre ťažobný a stavebný priemysel. Pásový kužeľový drvič bol prepravovaný z Pori vo Fínsku do Sheffieldu v Spojenom kráľovstve. Drvič bol poistený spoločnosťou Zurich Insurance plc (ďalej len „Zurich“). Metso a Zurich sú navrhovateľmi v spore vo veci samej.

9. ALS s pomocou subdodávateľov vykonala nasledujúcu prepravu. Drvič bol najprv prevezený z Pori do Rauma vo Fínsku nákladným automobilom s nízkym nakladačom. V meste Rauma bol vyložený z nákladného automobilu a odvezený na loď vlastným pohonom. Po preprave po mori do Spojeného kráľovstva bol drvič opäť vlastným pohonom vyložený z lode [6] v prístave Hull a naložený na iný nákladný automobil. Keďže príjemca spoločnosti Metso nemal dostatočnú a primeranú skladovaciu kapacitu, požiadal subdodávateľa spoločnosti ALS, aby dočasne previezol drvič do vlastného skladu a nechal ho tam niekoľko dní. Uskladnenie trvalo dlhšie [7] a drvič zmizol predtým, ako bol dodaný príjemcovi v Sheffielde.

10. Zurich nahradila spoločnosti Metso hodnotu drviča znížený o spoluúčasť.

11. Zurich a Metso podali na Satakunnan käräjäoikeus (Súd prvého stupňa Satakunta, Fínsko) návrh, aby uložil spoločnosti ALS povinnosť zaplatiť im náhradu škody vo výške hodnoty drviča.

5 Sídlo je uvedené v podaniach odporcu predložených Súdnemu dvoru.

6 Ako uviedla ALS vo svojich podaniach, bola použitá loď „Birka Exporter“ námornej spoločnosti „Finnlines“.

7 Podľa písomných pripomienok spoločnosti ALS.

12. Vo svojom rozsudku z 22. marca 2013 Satakunnan käräjäoikeus (Súd prvého stupňa Satakunta) nariadil spoločnosti ALS zaplatiť sumu požadovanú v návrhu po tom, čo dospel k záveru, že má právomoc prejednávať vec, pretože sa týkala prepravy na cestách a súdna právomoc mala byť založená na fínskych pravidlách, ktorými sa vykonáva článok 31 Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (ďalej len „CMR“) [8].

13. V odvolacom konaní, ktoré iniciovala ALS, Vaasan Hovioikeus (Odvolací súd Vaasa) rozhodol, že ide o prípad kombinovanej dopravy, že nie je možné vychádzať z toho, že sa účastníci dohodli na súdnej právomoci podľa CMR, že CMR sa neuplatní a že ani odvolací súd nebol príslušný podľa článku 5 ods. 1 nariadenia Brusel I. Preto vo svojom rozsudku z 30. marca 2015 žalobu zamietol ako neprípustnú.

14. V odvolaní na Korkein oikeus (Najvyšší súd) Zurich a Metso tvrdili, že rozhodnutie Vaasan Hovioikeus (Odvolací súd Vaasa) by malo byť zrušené a ALS by mala byť zaviazaná na náhradu škody, alebo by mal byť prípad vrátený Vaasan Hovioikeus (Odvolací súd Vaasa) na rozhodnutie vo veci samej.

15. Práve v tejto súvislosti Korkein oikeus (Najvyšší súd) rozhodol prerušiť konanie vo veci samej a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Ako sa určuje miesto, resp. miesta poskytnutia služby podľa článku 5 bodu 1 písm. b) druhej zarážky nariadenia (ES) č. 44/2001, keď ide o vec týkajúcu sa zmluvy o preprave tovaru medzi členskými štátmi a tovar sa prepravuje vo viacerých etapách, pri ktorých sa používajú rôzne dopravné prostriedky?“

16. Písomné pripomienky predložili Súdnemu dvoru žalovaná strana, ako aj fínska, portugalská a švajčiarska vláda a Európska komisia. Žiadny z účastníkov konania nepožiadal, aby sa konalo pojednávanie, a preto sa pojednávanie neuskutočnilo.

III. Zhrnutie predložených pripomienok

17. K riešeniu tohto problému pristúpim tak, že najskôr zhrniem hlavné pripomienky predložené Súdnemu dvoru.

18. ALS spochybňuje medzinárodnú právomoc fínskych súdov, zatiaľ čo fínska, portugalská a švajčiarska vláda, ako aj Komisia zastávajú názor, že fínske súdy majú medzinárodnú právomoc.

19. ALS tvrdí, že za miesto plnenia možno považovať len miesto vykládky, pričom uvádza, že miesto plnenia môže byť iba jedno miesto a že miesto konečného určenia má oveľa väčšiu dôležitosť ako miesto odoslania. Len ťažko môže byť miesto odoslania dôležitejšie ako rôzne miesta prekládky. Na rozdiel od cestujúcich v leteckej doprave, zmluvné strany zmluvy o preprave sa nezaujímali o spôsoby dopravy, ktoré sa používajú počas celej cesty, ale iba o to, aby tovar dosiahol konečné miesto určenia. Okrem toho ALS naznačuje, že situácia je podobná situácii obchodného zástupcu pôsobiaceho v rôznych členských štátoch, v súvislosti s ktorou Súdny dvor vo veci Wood Floor Solutions Andreas Domberger priznal právomoc miestu sídla zástupcu. [9] ALS sa tiež odvoláva na rozsudok Súdneho dvora vo veci Réunion européenne a i., kde v prípade kombinovanej námornej a cestnej dopravy bola

8 Podpísaný v Ženeve 19. mája 1956. *United Nations Treaty Series* 1961, č. 5742, s. 190. Úradná skratka „CMR“ pochádza z francúzskeho názvu dohovoru („Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“).

9 Rozsudok z 11. marca 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:2010:137, bod 42).

právomoc rozhodovať o deliktoch spojená s miestom, do ktorého sa mal tovar prepraviť.[10] Toto by bolo podľa spoločnosti ALS v súlade s určením platného práva pre zmluvy o preprave tovaru podľa nariadenia Rím I[11], podľa ktorého je rozhodujúce miesto doručenia, a má sa vykladať s prihliadnutím na nariadenie Brusel I.

20. Fínska a portugalská vláda sa obe odvolávajú na judikatúru Súdneho dvora, podľa ktorej miesto, kde bol tovar prevzatý dopravcom, a miesto určené na dodanie tovaru sú rovnako úzko spojené so zmluvným plnením v kontexte zmluvy o preprave. Fínska vláda sa odvoláva najmä na rozsudok Súdneho dvora vo veci Wood Floor Solutions Andreas Domberger, zatiaľ čo portugalská vláda uvádza veci Rehder, Nickel & Goeldner Spedition[12] a Color Drack[13] a používa pojem „hlavné miesto poskytovania služieb“.

21. Komisia s odvolaním sa na rozsudky Súdneho dvora vo veciach Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger a Color Drack uznáva, že miesto ukončenia prepravy je v každom prípade miestom plnenia, keďže ide o konečné miesto prepravy. Komisia však ďalej tvrdí, že vzhľadom na blízkosť, predvídateľnosť a právnu istotu by bolo vhodné uznať miesto odoslania ako sekundárne miesto plnenia. Podľa Komisie by tak situácia bola porovnateľná so situáciou, ktorá vznikla vo veci Rehder. Preto Komisia navrhuje, aby si v danom prípade navrhovateľ mohol vybrať medzi miestom odoslania podľa zmluvy o preprave a miestom určenia uvedeným v tej istej zmluve.

22. Švajčiarska vláda zdôrazňuje, že pri výklade pravidla právomoci sa musí zohľadniť účel tohto pravidla. Okrem iných argumentov švajčiarska vláda tvrdí, že ciele, na ktorých je založená zmluvná právomoc podľa článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Brusel I, sú blízkosť a predvídateľnosť. Švajčiarska vláda sa domnieva, že za miesto plnenia treba považovať miesto odoslania aj miesto ukončenia prepravy. Ak by sa tovar v mieste odoslania poškodil alebo stratil, nezdá sa byť vhodné obmedziť súdnu právomoc na súdy v krajine určenia vzhľadom na ťažkosti, ktoré by tam vznikli pri zhromažďovaní príslušných dôkazov. Švajčiarska vláda dodáva, že miesta prekládky počas celej cesty sa nesmú považovať za miesta plnenia, keďže po prvé ich zmluvné strany nemôžu predvídať, pretože ich voľba je zvyčajne ponechaná na samotného dopravcu, a po druhé počet možných *fora* by sa mal obmedziť.

IV. Analýza

23. Na úvod je potrebné uviesť, že konanie pred vnútroštátnym fínskym súdom sa týka sporu o tom, či v rámci medzinárodnej multimodálnej prepravy majú súdy v členskom štáte odoslania tovaru medzinárodnú právomoc alebo nie. Návrh na začatie prejudiciálneho konania je formulovaný v širšom zmysle, aby potenciálne zahŕňal právomoci členského štátu určenia spolu s členskými štátmi, v ktorých sa nachádzajú tranzitné body. Na vyriešenie sporu, tak ako je formulovaný, však tieto posledné prvky nie je potrebné zahrnúť do odpovede na položenú otázku. Vzhľadom na vyššie uvedený aspekt obmedzenia počtu dostupných *fora* však majú nepriamy význam, takže sa nimi v tomto kontexte budem zaoberať na iných miestach.

10 Rozsudok z 27. októbra 1998, Réunion européenne a i. (C-51/97, EU:1998:509, bod 35).

11 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (Rím I) (Ú. v. EÚ L 177, 2008, s. 6).

12 Rozsudok zo 4. septembra 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145).

13 Rozsudok z 3. mája 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262).

A. Úvod

24. Súdny dvor sa medzinárodnou právomocou v rámci medzinárodnej dopravy zaoberal v niekoľkých prípadoch. Zatiaľ sa však žiadny z nich netýkal osobitnej právomoci pre zmluvu o preprave tovaru podľa článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Brusel I, ktorá je sporná v tomto návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

25. Pokiaľ ide o prepravu tovaru po súši, tieto rozhodnutia sa zaoberajú najmä CMR a rozsahom jeho pôsobnosti. Súdny dvor však rozhodol, že je úlohou vnútroštátnych súdov rozhodnúť, či spor spadá do pôsobnosti CMR,[14] a v tomto prípade už Vaasan Hovioikeus (Odvolací súd Vaasa) rozhodol, že CMR sa neuplatňuje *ratione materiae*, pretože prejednávaná vec zahŕňa kombinovanú dopravu.

26. Z tohto dôvodu Korkein oikeus (Najvyšší súd) položil prejudiciálnu otázku, konkrétne otázku týkajúcu sa výkladu článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Brusel I, a to na základe toho, že CMR sa neuplatňuje.[15]

27. Článok 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Brusel I ustanovuje „osobitnú právomoc“ ako alternatívu k „všeobecnej právomoci“. Pre odporcu vo veci samej všeobecná právomoc podľa článku 2 ods. 1 nariadenia Brusel I v spojení s článkom 60 ods. 1 tohto nariadenia spočíva na súdoch v Spojenom kráľovstve, v ktorých má sídlo ALS. Navrhovatelia vo veci samej sa preto môžu rozhodnúť podať návrh na fínskych súdoch len vtedy, ak Fínsko spĺňa podmienky článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Brusel I, t. j. ak je Fínsko „miestom zmluvného plnenia“ v zmysle tohto článku.

28. Otázka medzinárodnej súdnej právomoci bola vznesená vo veci samej, pretože vec má súvislosť nielen s Fínskom, ale aj s inými krajinami: Fínsko je krajinou odoslania a sídla odosielateľa, zatiaľ čo miesto určenia prepravy tovarov, ako aj sídlo dopravcu sa nachádzajú v Spojenom kráľovstve, kde sa navyše tovar nakoniec stratil. Napokon na účely realizácie prepravy z Fínska do Spojeného kráľovstva musel byť v tomto prípade drvič prepravovaný vo vodách iných členských štátov alebo vodách, ktoré nepatria pod zvrchovanosť žiadneho štátu. Jednoducho povedané, všetky tieto územia a vody sú miestami, kde sa vykonáva zmluva o preprave.

29. Keďže na určovanie medzinárodnej príslušnosti vo veciach zmlúv o poskytovaní služieb článok 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Brusel I stanovuje že miestom plnenia povinnosti podľa zmluvy je „miesto, kde sa podľa zmluvy služby poskytli alebo mali poskytnúť“, vzniká otázka, či majú právomoc všetky krajiny, v ktorých bola vykonaná časť plnenia, alebo len jedna alebo niekoľko z nich.

30. Podľa svojho znenia sa písmená a) a b) článku 5 ods. 1 nariadenia Brusel I vzťahujú na „*miesto plnenia*“ a dodatočne na „*miesto v členskom štáte*“[16]. Na základe použitého jednotného čísla sa zdá, že pre určenie osobitnej právomoci v zmluvných veciach možno vziať do úvahy len jedno miesto. Toto však nie je odzrkadlené v judikatúre.

31. Súdny dvor rozhodol, že ak nie je možné určiť jedno miesto hlavného plnenia, vykazuje každé z miest plnenia dostatočnú väzbu blízkosti so skutkovým stavom veci, a preto významnú spojitosť z hľadiska súdnej právomoci. V spore týkajúcom sa predaja tovaru Súdny dvor rozhodol, že v takomto prípade žalobca môže žalovať žalovaného pred súdom príslušným podľa miesta dodania na základe článku 5 bodu 1 písm. b) prvej zarážky nariadenia Brusel I podľa svojho výberu.[17]

14 Rozsudok zo 4. septembra 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, bod 36).

15 Pozri body 13 a 14 vyššie.

16 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

17 Rozsudok z 3. mája 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, bod 42). Prípad sa týkal plnenia zmluvy o predaji tovaru, podľa ktorej sa žalovaná, spoločnosť založená v Nemecku, zaviazala dodávať tovar rôznym maloobchodom žalobcu v Rakúsku. Súd rozhodol, že môže existovať niekoľko miest dodania.

32. To je v súlade s judikatúrou týkajúcou sa právomoci v oblasti deliktov, podľa ktorej Súdny dvor takisto rozhodol, že môže byť nevyhnutné vziať do úvahy viac miest, ak miesto, v ktorom vznikla škoda, nie je rovnaké ako miesto udalosti, ktorá viedla k vzniku spôsobenej škody. [18]

33. Vo veci Réunion européenne a i. [19] Súdny dvor vo vzťahu k preprave tovaru po mori a následne po súši [20] rozhodol, že išlo o priestupok alebo trestný čin, a preto nerozhodol o právomoci v zmluvných veciach.

34. Pokiaľ ide o leteckú prepravu cestujúcich, Súdny dvor vydal dva rozsudky, ktoré objasňujú predpoklady právomoci v zmluvných veciach podľa článku 5 ods. 1 písm. b) druhej zarážky nariadenia Brusel I a ktoré teraz podrobne preskúmam.

B. Judikatúra týkajúca sa leteckej prepravy cestujúcich

1. Rehder

35. Vo veci Rehder [21] bol Súdny dvor požiadaný, aby rozhodol o medzinárodnej súdnej právomoci pre nároky vyplývajúce z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 o právach cestujúcich v leteckej doprave. [22] Navrhovateľ v tomto prípade požadoval náhradu škody na nemeckom súde v dôsledku zrušeného letu z Mníchova (Nemecko) do Vilniusu (Litva), hoci sídlo príslušnej leteckej spoločnosti bolo v Rige (Lotyšsko). Súd rozhodol, že príslušnými sú súdy v členských štátoch odletu aj príletu lietadla. Konečná voľba medzi týmito dvoma možnosťami bude na navrhovateľovi.

36. Súdny dvor dospel k záveru, že vzhľadom na povahu príslušných služieb poskytovaných cestujúcim na ceste, obe tieto miesta vykazovali dostatočnú väzbu so skutkovým stavom sporu. Zároveň Súdny dvor rozhodol, že miesta medzipristátia nevykazovali „dostatočnú väzbu s podstatou služieb vyplývajúcich z [relevantnej] zmluvy“ [23].

37. Pri posudzovaní relevantnosti miest odletu a príletu Súdny dvor odlíšil túto situáciu od situácie pri zmluvách o predaji, pri ktorých ide o „dodávky tovarov na rôzne miesta, ktoré predstavujú odlišné a kvantifikované operácie na účely určenie hlavnej dodávky v závislosti od ekonomických kritérií“. Súdny dvor zdôraznil, že „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“ [24].

38. Okrem toho Súdny dvor poznamenal, že jeho záver bol 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 súdy umožnila obom účastníkom ľahšie určiť súdy, ktoré môžu vo veci konať.

18 Napríklad rozsudky z 30. novembra 1976Bier/Mines de Potasse d'Alsace (21/76, EU:C:1976:166, body 24 a 25), a z 27. októbra 1998, Réunion européenne a i. (C-51/97, EU:C:1998:509, bod 28).

19 Rozsudok z 27. októbra 1998, Réunion européenne a i. (C-51/97, EU:C:1998:509, bod 26).

20 Súdny dvor rozhodol na základe Bruselského dohovoru, ktorý je predchodcom nariadenia Brusel I, a v súlade s ktorým sa musí toto nariadenie vykladať; pozri druhú vetu odôvodnenia 19 nariadenia Brusel I a pozri napr. aj rozsudok zo 4. mája 2010, TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243, bod 36).

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

22 Nariadenie 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).

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

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

2. flightright a i.

39. Uvedené zásady boli potvrdené vo veci flightright a i.[25], keď sa Súdny dvor zaoberal tromi spojenými prípadmi týkajúcimi sa segmentovaných letov, pričom navyše každý segment prevádzkoval iný letecký dopravca.

40. V prvom z týchto prípadov boli na spoločnosť flightright GmbH postúpené nároky dvoch cestujúcich za oneskorené lety, pričom ostatní podali žaloby na nemecké súdy proti spoločnosti Air Nostrum. Postupcovia si rezervovali lety spoločnosťou Air Berlin s jedným rezervačným číslom, z Ibizy (Španielsko) do Düsseldorfu (Nemecko) cez Palma de Mallorca (Španielsko). Prvý let, ktorý prevádzkovala Air Nostrum, bol oneskorený a cestujúci zmeškali let z Palma de Mallorca do Düsseldorfu. Otázkou bolo, či nemecký súd, na ktorý sa obrátila flightright GmbH, mal právomoc.

41. Súdny dvor rozhodol, že článok 5 ods. 1 písm. b) druhá zarážka nariadenia Brusel I[26] sa majú vykladať v tom zmysle, že v prípade priamo prípojného letu predstavuje „miesto zmluvného plnenia“ tohto letu v zmysle týchto ustanovení miesto príletu druhého letu. Súdny dvor dospel k tomuto záveru v kontexte, v ktorom boli cestujúci prepravovaní na oboch letoch dvoma rozličnými leteckými dopravcami, a žaloba o náhradu za veľké meškanie tohto priamo prípojného letu podľa nariadenia č. 261/2004 bola založená na nezrovnalosti, ku ktorej došlo počas prvého z uvedených letov vykonanom leteckým dopravcom, ktorý nie je zmluvným partnerom dotknutých cestujúcich (Air Nostrum).[27]

42. Súdny dvor zdôraznil, že pojem „miesto plnenia“ formulovaný vo veci Rehder, hoci odkazuje na priamy let vykonaný zmluvným partnerom dotknutého cestujúceho, platí *mutatis mutandis* tiež, pokiaľ ide o prípady, o aké ide vo veci flightright a i., v ktorých je po prvé dotknutý len prípojný let a po druhé prevádzkujúci letecký dopravca na predmetný let neuzavrel zmluvu priamo s dotknutými cestujúcimi.[28]

43. Keďže toto miesto malo dostatočne úzky vzťah so skutkovým stavom veci, a preto zabezpečilo úzke spojenie, ktoré si vyžadujú pravidlá osobitnej právomoci uvedené v článku 5 bode 1 nariadenia Brusel I medzi zmluvou o leteckej preprave a príslušným súdom, spĺňalo cieľ blízkosti.[29] Toto riešenie tiež zodpovedalo zásade predvídateľnosti, ktorú sledujú tie isté pravidlá, keďže umožnilo tak žalobcovi, ako aj žalovanému identifikovať súd miesta príletu druhého letu, tak ako bolo zapísané v uvedenej zmluve o leteckej preprave, ako súd, na ktorý sa možno obrátiť.[30]

3. Zhrnutie

44. Aby som to zhrnul, pokiaľ ide o oneskorené lety alebo odmietnutie prepravy a náhradu škody za porušenie tohto typu prepravnej zmluvy, Súdny dvor považuje miesto odletu a miesto konečného určenia v zmysle zmluvy za rovnako významné, čím sa vytvára dostatočná teritoriálna väzba medzi týmito miestami a možnosťou žalovať na základe zmluvnej situácie.

25 Rozsudok zo 7. marca 2018, flightright a i. (C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160).

26 Vzhľadom na to, že vec flightright a i. sa týkala troch osobitných súborov konaní, ktoré sa začali v istom časovom horizonte, Súdny dvor bol povinný vyložiť článok 5 ods. 1 písm. b) druhú zarážku nariadenia Brusel I a jeho nástupcu, článok 7 ods. 1 písm. b) nariadenia Bruselského Ia, ktoré má rovnaké znenie.

27 Rozsudok zo 7. marca 2018, flightright a i. (C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 56).

28 Rozsudok zo 7. marca 2018, flightright a i. (C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 69).

29 Rozsudok zo 7. marca 2018, flightright a i. (C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 74). Pozri v tomto zmysle tiež rozsudok z 9. júla 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, bod 44).

30 Rozsudok zo 7. marca 2018, flightright a i. (C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 75). Pozri na tento účel aj rozsudky z 9. júla 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, bod 45), a zo 4. septembra 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, bod 41).

45. Z toho dôvodu Súdny dvor považuje obe tieto miesta za „miesta zmluvného plnenia“ v zmysle druhej zarážky článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Brusel I, čím založil dostatočne úzky vzťah so skutkovým stavom veci týkajúcim sa plnenia zmluvných povinností, akou je napríklad náhrada škody.

46. Súdny dvor odôvodňuje túto kvalifikáciu odkazom na zásady zakotvené v ustálenej judikatúre týkajúcej sa osobitnej právomoci, konkrétne zásady predvídateľnosti a vyhodnotenia rizika.

47. Okrem týchto dvoch hlavných miest zmluvného plnenia Súdny dvor rozlišuje aj ďalšie miesto, ktoré by mohlo mať význam pre plnenie zmluvy o preprave. Je to miesto ukončenia prvého letu segmentovanej dopravy pozostávajúcej z dvoch letov. Na základe rozsudku Súdneho dvora vo veci Rehder a flightright a i. však toto miesto nespĺňa cieľ blízkosti.

C. Uplatniteľnosť na multimodálnu prepravu tovarov

48. Podľa môjho názoru sú tieto úvahy uplatniteľné na situácie multimodálnej prepravy tovarov, ako je to v prejednávanej veci.

49. Prejednávaná situácia sa líši od prípadov leteckej prepravy, pokiaľ ide o prepravovaný objekt a prostriedok prepravy. Týmto rozdielom sa budem venovať jednému po druhom a vysvetlím, prečo sú Rehder a flightright a i. napriek týmto rozdielom z môjho pohľadu aplikovateľné.

1. Tovar verzus cestujúci

50. Skutočnosť, že v prejednávanej veci bol prepravený tovar, v podstatnej miere nemení situáciu s ohľadom na miesto odoslania. Táto lokalita má stále význam pre plnenie zmluvy a má dostatočný stupeň blízkosti aj vo vzťahu k miestam prekročeným počas transportu tovaru z Fínska do Spojeného kráľovstva nákladným autom a loďou.

51. Ako Súdny dvor zdôraznil v prípade Rehder, keď cestujúci nastúpi do lietadla, relevantnými službami v súvislosti so zmluvou o leteckej preprave cestujúcich sú „registrácia a nástup cestujúcich, príjem na palube lietadla v mieste odletu dohodnutého v predmetnej prepravnej zmluve, odlet lietadla v stanovenom čase, preprava cestujúcich a ich batožiny z miesta odletu na miesto príletu a starostlivosť o cestujúcich počas letu“. Tieto úvahy vylučujú miesta medzipristátia z miest, v ktorých by súdy mohli mať súdnu právomoc z dôvodu „nedostatočnej väzby k základnej podstate služieb vyplývajúcej z [relevantnej] zmluvy“ [31].

52. Vzhľadom na to, že tovar musí odoslať určitá osoba, či už odosielateľ alebo jeden z jeho zástupcov, situácia v mieste odoslania je rovnako smerodajná pre úspešné doručenie tovaru.

53. Preto sú rozhodnutia týkajúce sa leteckej dopravy osôb uplatniteľné na prejednávaný prípad. V prípade prepravy tovaru má odosielateľ záujem na tom, aby tovar dorazil na miesto určenia včas, bez straty alebo poškodenia. Z tohto dôvodu potrebuje odosielateľ vykonať predbežné opatrenia na mieste odoslania, t. j. odovzdať tovar v správnom čase a mieste a zabaliť a zabezpečiť ho tak, aby sa počas cesty nepoškodil. Navyše druhá zmluvná strana, dopravca, musí vykonať dôležitú časť dohodnutej služby na mieste určenia, a to tovar prijať, primerane ho uskladniť a ochrániť ho pred poškodením.

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

54. Navyše, hoci CMR nie je relevantným vo veci samej, je potrebné uviesť, ako tvrdia švajčiarska vláda a Komisia, že sa spolieha na to, že existuje čo najužšie spojenie medzi prepravou tovaru a potenciálnym štátom súdnej právomoci. Podľa článku 31 ods. 1 písm. b) CMR miesto odoslania, ako aj miesto určenia plnia obe úlohu nezávislých hraničných ukazovateľov,[32] s ktorými môže byť medzinárodná jurisdikcia spojená. Podobné pravidlo právomoci možno nájsť v článku 21 ods. 1 písm. c) Dohovoru OSN o námornej preprave tovaru po mori[33].

55. Nariadenie Rím I, na ktoré sa odvoláva ALS, nie je celkom relevantné pre danú otázku, keďže sa týka voľby práva. Pravidlá medzinárodného práva súkromného sa však tiež zakladajú na najužšej väzbe. Na účely vymedzenia práva aplikovateľného na zmluvy na prepravu tovaru článok 5 ods. 1 nariadenia Rím I používa kombináciu obvyklého pobytu prepravcu, „miesto prevzatia“, „miesto doručenia“ a miesto obvyklého pobytu odosielateľa. To podporuje názor, že všetky tieto miesta sú relevantné pre určenie toho, či existuje čo najužšia väzba v prípade prepravy tovaru, pričom jedným z týchto miest je miesto odoslania („miesto prevzatia“).

2. Multimodálna cestná/námorná preprava verzus letecká preprava

56. Rozhodnutie Súdneho dvora vo veci flightright a i. poukázalo na aspekt, ktorý je typickým prvkom multimodálnej prepravy, a to na skutočnosť, že tovar sa prepravuje vo viacerých oddelených etapách.

57. Takéto oddelené etapy existovali vo veci flightright a i., v ktorej Súdny dvor rozhodol, že povaha takejto cesty nemení hlavnú pozíciu miesta odletu a miesta určenia, aj keď v prípade flightright a i., tak ako aj v prejednávanej veci, letecký prepravca a dopravca použil subdodávateľov.

58. Pri multimodálnej doprave, ako aj pri segmentovaných letoch, dve miesta, kde sú služby zväčša poskytnuté, sú prepojené palubnými lístkami v prípade leteckej dopravy alebo zmluvou medzi odosielateľom a dopravcom v prípade multimodálnej dopravy. Účel, na ktorom táto zmluva spočíva, teda presun predmetu z jedného stanoveného bodu do druhého, t. j. preprava z bodu A do bodu B, robí z týchto dvoch miest dva póly jednej priamky, hoci medzi nimi môže existovať vzdialenosť a čas. Účelom takejto zmluvy je jednoducho pokryť túto vzdialenosť. Obe tieto miesta – miesto odoslania a miesto určenia – sú podstatné pre zmluvu o preprave a len spoločne tvoria jej základné a charakteristické prvky.

59. V prejednávanej veci, v ktorej sa dopravné prostriedky používané na prevoz tovaru menia počas cesty, a osobitne v prístavoch, skutočnosť, že tovar sa prepravuje vo viacerých etapách, je nevyhnutným znakom takej prepravy. Podľa môjho názoru však ani skutočnosť, že bolo potrebné vyložiť ťažký a objemný tovar, akým je aj predmetný drvič, a prepraviť ho po súši vlastným pohonom s rizikom straty alebo poškodenia počas prepravy (vrátane možnosti krádeže), nemení situáciu takým spôsobom, aby sa miestam prekládky priznala rovnaká dôležitosť ako miestu odoslania. A preto ani uznanie tohto posledného uvedeného miesta spolu s miestom určenia ako jedného z „miest plnenia“ nezvyšuje počet dostupných *fora* takým spôsobom, že by to mohlo viesť k obavám v súvislosti s právom na voľbu súdu (*forum shopping*).

32 Článok 31 ods. 1 CMR ustanovuje: „Spory vzniknuvšie z prepráv podliehajúcich tomuto Dohovoru môže žalobca viesť… na súdoch toho štátu, na území ktorého: b) leží miesto, kde sa zásielka prevzala na prepravu alebo miesto určené na jej vydanie, …“.

33 Podpísaný v Hamburgu 31. marca 1978. *United Nations Treaty Series* 1992, č. 29215, s. 3. Tento dohovor je známejší pod názvom Hamburské pravidlá. Článok 21 ods. 1 uvedeného dohovoru stanovuje: „V súdnych konaniach týkajúcich sa prepravy tovaru podľa tohto dohovoru žalobca podľa svojho zváženia podá žalobu na súd, ktorý je podľa práva štátu daného súdu príslušný a ktorý sa nachádza v jednom z nasledujúcich miest: „… c) prístav nakládky alebo prístav vykládky; …“.

60. Navyše je bežnou praxou nespomínať miesta prekládky v zmluvách tohto typu, ktorý je dotknutý v spore vo veci samej.[34] Aspekt predvídateľnosti, ktorý Súdny dvor zdôraznil v prípadoch Rehder a flightright a i., a požiadavka na obmedzenie práva na voľbu súdu znamenajú, že miesta prekládky sú vylúčené z pojmu „miesto zmluvného plnenia“ podľa článku 5 ods. 1 písm. b) druhej zarážky nariadenia Brusel I. Podľa judikatúry Súdneho dvora má byť miesto zmluvného plnenia čo možno najviac odvodené z ustanovení samotnej zmluvy.[35]

61. Významná úloha zmluvy pri určovaní súdnej právomoci znamená, že sa má prikladať menšia dôležitosť skutočnosti, že drvič sa stratil v Spojenom kráľovstve, a nie vo Fínsku. V čase uzavretia zmluvy nebolo možné predvídať, kde by mohol nastať problém v súvislosti s jej plnením. Napriek ľahkosti vykonania dôkazov, ktorá je cieľom článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Brusel I, je tak vylúčená predvídateľnosťou, ktorá je jedným z pilierov[36] spoločných pravidiel určenia jurisdikcie.

3. Predbežný návrh

62. Na základe uvedeného sa domnievam, že rozdiely medzi porovnávanými situáciami – leteckou dopravou osôb na jednej strane a multimodálnou prepravou tovarov na druhej strane – nie sú natoľko významné, aby oprávňovali uplatnenie prístupu v spore vo veci samej, ktorý je odlišný od toho, ktorý bol aplikovaný v prípadoch Rehder a flightright a i. Súdny dvor v nich konštatoval právomoc v „*hlavných* miestach zmluvného plnenia“[37], pretože majú dostatočne úzku väzbu so skutkovým stavom tohto sporu.[38] V situáciách cestnej a lodnej prepravy je táto úzka väzba potvrdená inými právnymi režimami, akými sú CMR a Hamburské pravidlá.

63. Miesto odoslania a miesto určenia sú teda obe „hlavnými miestami zmluvného plnenia“ podľa druhej zarážky článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Brusel I, zatiaľ čo miesta prekládky nimi vo všeobecnosti nie sú.

V. Návrh

64. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem, aby sa na otázku, ktorú položil Korkein oikeus (Najvyšší súd, Fínsko), odpovedalo takto:

Miesto, resp. miesta poskytnutia služby na účely 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, keď ide o vec týkajúcu sa zmluvy o preprave tovaru medzi členskými štátmi, v ktorej sa tovar prepravuje vo viacerých etapách a rôznymi dopravnými prostriedkami, zahŕňa miesto odoslania.

34 Švajčiarska vláda vo svojich podaniach uviedla, že to bolo bežnou praxou. Vnútroštátny súd neuviedol podrobnosti týkajúce sa obsahu prepravnej zmluvy a neposkytol zmluvu Súdnemu dvoru. ALS spresnila, že jej hlavnou povinnosťou bolo prijať logistické opatrenia potrebné na prevod drviča z Pori do Sheffieldu. ALS vo svojich podaniach tiež podrobne uviedla, že od roku 2004 do roku 2011 Metso a ALS uzavreli 418 zmlúv na prepravu strojov spoločnosti Metso.

35 Pozri rozsudok z 11. marca 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:C:2010:137, bod 38).

36 Pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Bobek v spojených veciach flightright a i. (C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2017:787, bod 81).

37 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

38 Pozri rozsudok zo 7. marca 2018, flightright a i. (C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 73).