STANOVISKO GENERÁLNÍ ADVOKÁTKY
ELEANOR SHARPSTON
přednesené dne 6. března 2008 [1]

1. Nařízení č. 261/2004 [2] stanoví náhradu škody, která má být poskytnuta cestujícím v letecké dopravě v případě zrušení letu. To nicméně neplatí pro cestující, kteří odlétají ze třetí země do členského státu s dopravcem mimo Společenství. Podstatou otázky Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Německo) (vyšší zemský soud) Soudnímu dvoru je, zda zpáteční let ze třetí země do členského státu musí být považován za součást letu z tohoto členského státu přinejmenším tehdy, byly-li let tam a zpáteční let rezervovány současně.

Použitelná právní úprava

Nařízení č. 261/2004

2. Nařízení č. 261/2004 směřuje ke zvýšení ochrany cestujících v letecké dopravě ve Společenství [3]. Ruší nařízení č. 295/91 [4], jehož působnost se omezovala pouze na proplacení letenky či přesměrování, bezplatné služby a minimální úrovně náhrady cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, při pravidelných letech. Nové nařízení se použije na veškeré obchodní lety a kromě odepření nástupu na palubu upravuje i zrušení letů a jejich zpoždění. Stanoví náhradu škody cestujícím nejen v případě odepření nástupu na palubu, ale také v případě zrušení jejich letu.

3. První bod odůvodnění preambule nařízení č. 261/2004 stanoví, že činnost Společenství v oblasti letecké dopravy by měla směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a měl by být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

4. Šestý bod odůvodnění stanoví, že „[o]chrana poskytnutá cestujícím odlétajícím z letiště umístěného v členském státě by se měla rozšířit na ty cestující, kteří z letiště umístěného ve třetí zemi odlétají na letiště

1 — Původní jazyk: angličtina.

2 — Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10). Nařízení vstoupilo v platnost dne 17. února 2005.

3 — Viz konkrétně první čtyři body odůvodnění preambule.

4 — Nařízení Rady (EHS) ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (Úř. věst. L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306).

umístěné v členském státě, pokud let provozuje dopravce Společenství“ [5].

5. Článek 3, nazvaný „Oblast působnosti“, vymezuje osobní působnost nařízení. Článek 3 odst. 1 stanoví, že se nařízení vztahuje:

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

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

6. Zde je třeba upozornit na rozdíl mezi zněním čl. 3 odst. 1 ve většině jazykových verzí nařízení a verzí německou, která je základem otázky položené předkládajícím soudem.

7. Většina jazykových verzí používá spojení podobné výrazu „passengers departing from an airport“, který je uveden v anglické verzi v čl. 3 odst. 1 písm. a) a b) [6]. Německá verze však obsahuje slovo „let“, čímž vznikla věta „cestující nastupující na let na letišti […]“ [7].

8. Jak správně zdůrazňuje Francie ve svém písemném vyjádření, rozdíl mezi německou verzí a ostatní jazykovými verzemi se nedotýká skutečného smyslu ustanovení. Nástup na let je běžným krokem před odletem. Odlétají-li cestující z letiště, je zřejmé, že tak činí tím, že nastoupí na palubu letadla.

9. Podle čl. 5 odst. 1 písm. c) mají cestující, jejichž let je zrušen, za určitých okolností v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od leteckého dopravce.

5 — „Dopravce Společenství“ je definován v čl. 2 písm. c) jako letecký dopravce s platným provozním povolením uděleným členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, s. 1; Zvl. vyd. 06/02, s. 3).

6 — Francouzská verze zní „passagers au départ d'un aéroport“, španělská „pasajeros que partan de un aeropuerto“. Podobné formulace jsou například v nizozemské, italské a portugalské verzi.

7 — „Fluggäste, die auf Flughäfen […] einen Flug antreten“. Podobné znění je použito v německé verzi bodu 6 odůvodnění.

10. Článek 7 odst. 1 stanoví výši náhrady škody, na kterou mají cestující právo, pokud je jim odepřen nástup na palubu nebo je jejich let zrušen. Podle čl. 7 odst. 1 písm. c) obdrží cestující náhradu 600 eur u všech letů delších než 3500 kilometrů, které nejsou ve Společenství.

11. Článek 12 odst. 1 stanoví, že se nařízení použije, aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady, od kterých mohou být náhrady poskytnuté podle tohoto nařízení odečteny.

12. Článek 17 konečně stanoví:

„Do 1. ledna 2007 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování a výsledcích tohoto nařízení, zejména pokud jde o:

[…]

– možné rozšíření rozsahu působnosti tohoto nařízení na cestující, kteří mají smlouvu s dopravcem Společenství nebo mají letovou rezervaci tvořící součást ‚souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy', pro které je použitelná směrnice 90/314/EHS[8], přičemž jde o cestující, kteří nastupují na lety z letiště v třetí zemi na letiště v členském státě, a tyto lety nejsou provozovány leteckými dopravci Společenství,

[…]"

Montrealská úmluva [9]

13. Montrealská úmluva, jejímž signatářem je Společenství, modernizuje a konsoliduje Varšavskou úmluvu [10]. Jejím účelem je mimo jiné ochrana zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a poskytnutí spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění [11].

14. Článek 1 odst. 1 stanoví, že se úmluva vztahuje na mezinárodní leteckou dopravu. Článek 1 dále stanoví:

8 — Směrnice Rady ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy (Úř. věst. L 158, s. 59; Zvl. vyd. 13/10, s. 132).

9 — Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, podepsaná v Montrealu dne 28. května 1999, schválená jménem Společenství rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 492).

10 — Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929.

11 — Viz druhý a třetí bod odůvodnění preambule.

„2. Pro účely této úmluvy se výrazem ‚mezinárodní doprava' rozumí jakákoliv doprava, jejíž místo odeslání a místo určení podle smlouvy uzavřené mezi dvěma stranami – bez ohledu na to, zda dojde k přerušení dopravy nebo k překládce – leží buď na území smluvních států této úmluvy, anebo na území jednoho ze smluvních států této úmluvy, pokud při přepravě dojde dle dohody k zastávce na území jiného státu, a to i tehdy, není-li tento stát smluvním státem této úmluvy. […]

3. Doprava, kterou uskutečňuje několik po sobě následujících dopravců, je pro účely této úmluvy považována za jednu nerozdělenou dopravu, pokud ji obě strany považují za jednu operaci, bez ohledu na to, byla-li sjednána na základě jedné smlouvy nebo řady smluv, […]" [12]

Původní řízení a předložená žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

15. Diether Schenkel si v březnu 2006 rezervoval let z Düsseldorfu přes Dubaj do Manily a zpět s Emirates Airlines (dále jen „Emirates") [13]. Emirates není dopravcem Společenství.

16. Zpáteční let z Manily dne 12. března 2006 byl zrušen. Diether Schenkel přiletěl zpět do Německa o dva dny později.

17. Následně podal žalobu u Amtsgericht Frankfurt am Main (místní soud), ve které se domáhal náhrady škody ve výši 600 eur za zrušení letu na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004.

18. Otázka, zda má na tuto náhradu právo, závisí na tom, zda spadá do osobní působnosti nařízení, tak jak je vymezena v čl. 3 odst. 1.

19. Diether Schenkel u Amtsgericht tvrdil, že let tam i let zpáteční jsou součástí jednoho letu. Zrušení se tudíž týkalo letu, který začal v Německu [14]. Emirates tvrdil, že

12 — Tento článek je téměř shodný s článkem 1 Varšavské úmluvy.

13 — Tuto zkratku používám jednak k označení společnosti Emirates Airlines, a jednak Emirates Airlines Direktion für Deutschland, účastníka původního řízení.

14 — Pokud jde o vnitrostátní řízení, je třeba připomenout, že německá verze čl. 3 odst. 1 používá spojení „cestující nastupující na let na letišti".

let tam a let zpáteční musí být považovány za dva oddělené lety. Jakožto dopravce mimo Společenství tedy není povinen k náhradě škody za zrušený zpáteční let z Manily.

20. Amtsgericht vyhověl žalobě D. Schenkela. Rozhodl, že výraz „let“, tak jak je použit v (německé verzi) čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004, zahrnuje jak let tam, tak i let zpáteční přinejmenším tehdy, jsou-li let tam a zpáteční let rezervovány současně.

21. Emirates se odvolal k předkládajícímu soudu.

22. Zdá se, že předkládající soud je toho názoru, že jelikož cílem nařízení č. 261/2004 je ochrana spotřebitelů, let tam a let zpáteční musí být považovány za jeden let tehdy, jsou-li rezervovány současně. Poznamenává, že podle Varšavské a Montrealské úmluvy je doprava, kterou uskutečňuje několik po sobě následujících dopravců, považována za jednu mezinárodní dopravu, pokud ji obě smluvní strany považují za jednu operaci například tehdy, jsou-li oba lety tam i zpět rezervovány současně. Nařízení tyto úmluvy doplňuje, když stanoví okamžitou náhradu cestujícím, jejichž let byl zrušen. Ochrana zaručená nařízením by byla slabší než ochrana poskytnutá úmluvami, kdyby let tam a let zpáteční rezervované současně nebyly považovány za jeden let.

23. Předkládající soud krom toho podotýká, že výraz „let“ je použit i jinde v nařízení k označení části letecké dopravy z jednoho místa do zvláštního místa určení.

24. Předkládající soud proto položil Soudnímu dvoru tuto otázku:

„Musí být ustanovení čl. 3 odst. 1 písm. a) [nařízení č. 261/2004] vykládáno v tom smyslu, že ‚let‘ zahrnuje v každém případě cestu letadlem z původního místa odletu do místa určení a zpět tehdy, jsou-li let tam a zpáteční let rezervovány současně?“

25. Emirates, D. Schenkel, Francie, Řecko, Polsko, Švédsko a Komise předložili písemná vyjádření. Jelikož nebyla požadována ústní část řízení, nekonalo se žádné jednání.

Posouzení

26. Jak jsem uvedla [15], slovo „let“ se ve většině jazykových verzí čl. 3 odst. 1 písm. a) nevyskytuje. Otázku proto přeformuluji. Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda jsou osoby při zpátečním letu ze třetí země do členského státu „cestujícími odlétajícími z letiště umístěného na území členského státu“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 v každém případě tehdy, jsou-li let tam a zpáteční let rezervovány současně. Pokud tomu tak je, nařízení se použije a takoví cestující mají *prima facie* nárok na náhradu škody, pokud je zpáteční let zrušen.

27. Jelikož slovo „let“ se ve většině jazykových verzí čl. 3 odst. 1 písm. a) nevyskytuje, není nutné provádět kontextuální analýzu použití slova „let“ v jiných ustanoveních nařízení.

28. Diether Schenkel tvrdí, že výraz „nastupující na let“ („Antreten eines Fluges“) je běžně chápán tak, že označuje všechny části letu, včetně letu zpátečního. Výraz „odlétající“ (nebo podobný) použitý v jiných jazykových verzích nařízení č. 261/2004 se vztahuje k zahájení celé cesty. Navíc let tam a let zpáteční jsou obvykle rezervovány jako jedna operace a cestující obdrží jednu letenku.

29. Pokud by podle D. Schenkela výraz „let“ v (německé verzi) čl. 3 odst. 1 označoval pouze část letu uskutečněnou ve Společenství, cíl nařízení, a sice zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, by byl narušen. Cestujícím by byla odepřena ochrana mimo Společenství, kde ji potřebují nejvíce. Varšavská a Montrealská úmluva považují za cestu tam a zpět let z bodu A do bodu B a zpět. Kdyby se zákonodárce Společenství chtěl odchýlit od těchto úmluv omezením pojmu „let“ na část cesty, vyjádřil by svůj úmysl přesně.

30. Všichni ostatní účastníci řízení, kteří předložili své písemné vyjádření, souhlasí s tím, že let tam a zpáteční let nepředstavují jeden „let“ ve smyslu nařízení č. 261/2004.

Článek 3 odst. 1

31. Logickým významem výrazů „nastupují na let na letišti […]“ (v německé verzi)

15 — Viz body 6 až 8 výše.

a „odlétají z letiště“ (v jiných verzích) v čl. 3 odst. 1 je, že se oba vztahují k jednomu jednosměrnému letu. Je-li posuzován zpáteční let v rámci cesty tam a zpět, je odlet tam minulostí. Osoba nastupující na zpáteční let ze Singapuru do Říma není zpravidla označována za osobu „nastupující na let“ z Říma. Z Říma rovněž neodlétá.

32. Pokud by zákonodárce Společenství chtěl, aby výrazy použité v jednotlivých verzích čl. 3 odst. 1 zahrnovaly zpáteční let, mohl by jednoduše naformulovat ustanovení jiným způsobem. Pododstavec by mohl stanovit, že jak let tam, tak i let zpáteční jsou posuzovány vzhledem k místu odletu letu tam.

33. Výklad stávajícího čl. 3 odst. 1 zastávaný D. Schenkelem vyžaduje, aby (i) cesta tam a zpět byla považována za jeden let a (ii) let byl pokládán za let „do“ místa původního odletu. Zdá se, že důsledek – pokud jde o ochranu poskytnutou cestujícímu – by byl následující. Cestující odlétající z letiště Společenství (do třetí země a zpět) bude požívat ochrany při obou letech, jak při letu tam, tak při letu zpátečním, bez ohledu na dopravce. Cestující odlétající ze třetí země (na letiště Společenství a zpět) však nebude podle nařízení požívat žádnou ochranu. I kdyby letěl s dopravcem Společenství, neletěl by „na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva“.

34. Bylo možné vypracovat nařízení tak, aby směřovalo k poskytnutí co největší ochrany cestujícím odlétajícím z Evropské unie na úkor cestujících odlétajících ze třetí země. Takto se však zákonodárce nerozhodl.

35. Zřejmý význam nařízení je spíše ten, že se vztahuje na všechny lety tam „z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva“ [čl. 3 odst. 1 písm. a), ale na zpáteční lety vztahuje pouze tehdy, jsou-li provozovány dopravcem Společenství (čl. 3 odst. 1 písm. b)].

Cíl nařízení

36. Je zřejmé, že nařízení č. 261/2004 směřuje k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a ke zvýšení úrovně ochrany stanovené nařízením č. 295/91.

37. Stejně tak je zřejmé, že čl. 3 odst. 1 omezuje dosah této ochrany. Vztahuje se na všechny cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu. Na cestující odlétající z letiště umístěného ve třetí zemi na letiště umístěné ve členském státě se vztahuje pouze tehdy, pokud let provozuje dopravce Společenství [16].

38. Přípravné práce ukazují, že náležitý dosah navržené nové právní úpravy, pokud jde o lety z letiště umístěného ve třetí zemi do Společenství, byl předmětem zvláštního přezkumu.

39. Podle čl. 3 odst. 1 původního návrhu Komise [17] měli cestující odlétající z třetí země do členského státu požívat ochrany, pokud měli smlouvu s dopravcem Společenství nebo s provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy na soubor služeb nabídnutý k prodeji na území Společenství.

40. Následný dokument Rady zveřejněný po diskuzích, ke kterým došlo jednak v COREPER, a jednak v příslušné pracovní skupině Rady, obsahující změněný návrh nařízení, uvádí, že jedna ze dvou „hlavních nevyřešených otázek“ se týkala právě působnosti nařízení ve vztahu k letům ze třetí země, tak jak jsou nyní vymezeny v čl. 3 odst. 1 písm. b) [18]. Dlouhá poznámka pod čarou týkající se znění tohoto pododstavce (již totožného se zněním nakonec přijatým) uvádí, že některé členské státy byly pro další rozšíření ochrany poskytnuté cestujícím nastupujícím na let do Společenství na letišti umístěném ve třetí zemi, zatímco jiné byly proti a že byly (různě) diskutovány možné problémy exteritoriality, nevykonatelnosti a diskriminace mezi cestujícími [19].

41. Následující týden předložilo předsednictví nezměněné znění mimo jiné čl. 3 odst. 1 písm. b). Požádalo nicméně delegace, aby zvážily možnost zahrnout do zápisu z jednání Rady prohlášení členských států týkající se toho, co bylo v této fázi článkem 19 (nazvaného „Zpráva“), ve kterém by byla Komise vyzvána v okamžiku vypracování zprávy uvedené v tomto článku, aby se zaměřila zejména na možnost rozšíření působ-

16 — Zahrnutí této posledně uvedené kategorie cestujících samo o sobě rozšiřuje dosah ochrany nad dosah zaručený nařízením č. 295/91. Viz bod 6 odůvodnění preambule nařízení č. 261/2004.

17 — KOM(2001) 784 konečné, ze dne 21. prosince 2001.

18 — Zpráva Rady 14444/1/02 REV 1 ze dne 22. listopadu 2002. Anglická verze tohoto dokumentu je dostupná na http://register.consilium.europa.eu.

19 — Ve své tiskové zprávě ze dne 16. února 2005 (zveřejněné den před vstupem nařízení č. 261/2004 v platnost) uvedla Komise jako vysvětlení, proč se nové nařízení nevztahuje na lety provozované dopravcem mimo Společenství ze třetí země do členského státu, možné problémy exteritoriality.

nosti nařízení, pokud jde o lety z letiště ze třetí země do Společenství [20].

42. V prosinci 2002 dospěla Rada k politické dohodě týkající se jejího společného postoje k návrhu nařízení a návrh na zahrnutí prohlášení do zápisu z jednání Rady byl přeměněn ve změnu navrženého znění článku 19 [21]. Nařízení ve zveřejněném znění vyžaduje, aby Komise předložila zprávu, zejména pokud jde o „[…] možné rozšíření rozsahu působnosti tohoto nařízení na cestující, kteří mají smlouvu s dopravcem Společenství nebo mají letovou rezervaci tvořící součást ‚souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy', […], přičemž jde o cestující, kteří nastupují na lety z letiště ve třetí zemi na letiště v členském státě, a tyto lety nejsou provozovány leteckými dopravci Společenství" [22].

43. S přihlédnutím k těmto souvislostem považuji za nemožné připustit, aby byl čl. 3 odst. 1 vykládán tak, že se vztahuje na cestujícího při zpátečním letu provozovaném dopravcem mimo Společenství ze třetí země do členského státu.

44. Je pravda, že s přípravnými pracemi musí být obecně zacházeno obezřetně. Navíc je jejich použití pouze doplňkem k ostatním technikám výkladu [23]. Soudní dvůr je však příležitostně použil jako vodítko při výkladu, když zjišťoval úmysl zákonodárce, zejména pokud potvrzují závěr, ke kterému došel jinými prostředky [24].

45. K tomu dodávám, že kdyby výklad stávajícího čl. 3 odst. 1 písm. a) zastávaný D. Schenkelem byl správný, na většinu (pokud ne na všechny) [25] „cestující, kteří mají smlouvu s dopravcem Společenství nebo mají letovou rezervaci tvořící součást ‚souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy', […], přičemž jde o cestující, kteří nastupují na lety z letiště v třetí zemi na letiště v členském státě, a tyto lety nejsou provozovány […] dopravci Společenství" [26], by se již vztahovala působnost nařízení. Požadavek zprávy výslovně vložený Radou by se v důsledku toho stal značně nadbytečný.

20 — Zpráva Rady 14724/02 ze dne 28. listopadu 2002. Anglická verze tohoto dokumentu je dostupná na http://register.consilium.europa.eu.

21 — Viz zpráva Rady 15595/02 ze dne 16. prosince 2002. Tento dokument je rovněž dostupný na http://register.consilium.europa.eu.

22 — Článek 17, úvod a druhá odrážka.

23 — Viz bod 30 stanoviska předneseného generálním advokátem Tizzanem dne 8. května 2001 ve věci C-133/00, Bowden (rozsudek ze dne 4. října 2001, Recueil, s. I-7031).

24 — Viz například rozsudek ze dne 11. června 1998, Kuusijärvi (C-275/96, Recueil, s. I-3419, bod 46).

25 — Cestující v této kategorii, kteří svou cestu zahájili ve třetí zemi, by na základě tohoto výkladu byli vyloučeni: viz bod 33 výše.

26 — Výraz požadavku na předložení zprávy by byl sám o sobě diskutabilní, kdyby byl výklad D. Schenkela ohledně výrazů „let" nebo „odlet" správný.

Relevance současné rezervace letu tam a letu zpátečního

46. Povaha výrobku nebo služby v zásadě nezávisí na způsobu, jakým jsou kupovány. Proto mi není jasné, proč by způsob, jakým je let tam a let zpáteční rezervován, měl mít vliv na odpověď na otázku, zda musí být cesta tam a zpět považována za jeden „let" z letiště, na kterém byla tato cesta zahájena. V rámci jedné obchodní operace lze například koupit několik jednotlivých cest, jeden či několik (různých) letů tam a zpět či dokonce sezónní letenku zakládající nárok na několik letů.

47. Předkládající soud a D. Schenkel se nicméně domnívají, že Montrealská úmluva uvádí, že cesta tam a zpět rezervovaná v rámci jedné operace musí být považována za jeden let. Podle čl. 1 odst. 2 Montrealské úmluvy se jedná o „mezinárodní dopravu", pokud místo odeslání a místo určení podle smlouvy uzavřené mezi dvěma stranami leží buď a) na území smluvních států této úmluvy, anebo na b) území jednoho ze smluvních států této úmluvy, pokud při přepravě dojde podle dohody k zastávce na území jiného státu. Montrealská úmluva tedy nutně počítá s možností zastávky při letu. Článek 1 odst. 3 stanoví, že doprava, kterou uskutečňuje několik po sobě následujících dopravců, „je […] považována za jednu nerozdělenou dopravu, pokud ji obě strany považují za jednu operaci".

48. Některá vnitrostátní judikatura (zvláště, ale nikoliv výlučně, anglosaských soudů) dovozuje, že podle Varšavské úmluvy z roku 1929 (která předcházela Montrealské úmluvě) je ve smlouvě o mezinárodní dopravě týkající se cesty tam a zpět místem určení této cesty místo odletu [27].

49. Zatímco Společenství je signatářem Montrealské úmluvy a je touto úmluvou vázáno [28], není nařízení č. 261/2004 opatřením Společenství provádějícím úmluvu. Existuje s úmluvou spíše souběžně. Nařízení č. 261/2004 obsahuje krátký odkaz na úmluvu

27 — Viz *Grein v Imperial Airways Ltd* [1937] 1 K.B. 50 v bodech 78 a 79 Greene L. J: „Použití jednotného čísla v tomto výrazu [místo odeslání a místo určení] naznačuje, že dle smluvních stran Úmluvy každá smlouva o dopravě má jedno místo odeslání a jedno místo určení. Místo mezi tím, ve kterém může být doprava přerušena, není považováno za ‚místo určení'. Vzhledem k tomuto kontextu a zvláště ke skutečnosti, že místo odeslání a místo určení je třeba hledat ve smlouvě, se mi zdá, že smyslem tohoto výrazu je ‚místo, kde smluvní doprava začíná a místo, kde smluvní doprava končí'. […] Pokud se smlouva týká souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy začínající v Berlíně přes různá evropská hlavní města a končící v Berlíně, smluvní doprava začíná v Berlíně a končí v Berlíně". Viz rovněž *Lee v China Airlines*, 669 F.Supp. 979 (C.D.Cal. 1987) a *Qureshi v K.L.M. (Royal Dutch Airlines)* (1979), 41 N.S.R. (2d) 653 (dvě procesní rozhodnutí ze Spojených států a Kanady o tom, zda je třeba žaloby zamítnout z důvodu nedostatku příslušnosti). Viz dále v Německu rozhodnutí Bundesgerichtshof [1976] ZLW, 255, a Landgericht Berlin [1973] ZLW, 304. Nenašla jsem odpovídající judikaturu ve vztahu k Montrealské úmluvě. Někteří autoři se domnívají, že stejné řešení platí v rámci této úmluvy. Viz například E. Giemulla a R. Schmid (eds), *Montreal Convention 1999* (2006, volné listy) Kluwer Law.

28 — Článek 300 odst. 7 ES stanoví: „[d]ohody uzavřené za podmínek stanovených tímto článkem jsou závazné pro orgány Společenství i pro členské státy". Montrealská úmluva byla podepsána Společenstvím na základě čl. 300 odst. 2 ES. Viz rozhodnutí 2001/539 uvedené v poznámce pod čarou 9 a rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA (C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, body 35 a 36).

(v preambuli) [29]. Jedná se o zjevný kontrast ve srovnání s nařízením č. 2027/97, v pozměněném znění [30], které provádí některé části této úmluvy [31]. Článek 2 odst. 2 tohoto nařízení stanoví, že pojmy obsažené v tomto nařízení, které nejsou v tomto nařízení definovány, se shodují s pojmy použitými v úmluvě.

50. Mimoto souhlasím s Emirates, Polskem a Švédskem, že existují zjevné rozdíly mezi Montrealskou úmluvou a nařízením č. 261/2004. Především výraz „mezinárodní doprava“, který je vymezen v čl. 1 odst. 2 úmluvy a který byl vyložen různými vnitrostátními soudy [32], se v nařízení nevyskytuje.

51. Zdá se mi, že bychom se neměli snažit použít (různé) výrazy obsažené v Montrealské úmluvě za účelem vymezení působnosti nařízení č. 261/2004 způsobem, který je zjevně v rozporu s jeho zněním a přípravnými pracemi na tomto nařízení.

52. Předkládající soud a D. Schenkel dále tvrdí, že kdyby pojem „let“ v nařízení č. 261/2004 nezahrnoval cestu tam i zpět, když by taková cesta byla rezervována jako jediná operace, byla by úroveň ochrany cestujících zajištěná nařízením nižší než úroveň zajištěná Montrealskou úmluvou. To by podle jejich názoru bylo v rozporu s výslovným cílem nařízení, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících.

53. S tímto argumentem nesouhlasím.

54. Zaprvé, rozsah působnosti nařízení se liší od rozsahu působnosti úmluvy. V mnoha ohledech se nařízení týká situací, na které se úmluva nevztahuje. Nařízení se například použije na čistě vnitrostátní lety v členském státě a na lety z členského státu do třetí země, která není smluvní stranou úmluvy. Oproti úmluvě se nařízení použije na odepření nástupu na palubu a zrušení letu. Naopak rozsah působnosti nařízení je omezen z hlediska územního. Nepoužije se na lety mezi dvěma zeměmi, které jsou smluvními

29 — Bod 14 odůvodnění odkazuje na úmluvu v kontextu ustanovení týkajícího se vyloučení povinností dle nařízení. Tento odkaz je však obecný. Omezuje se pouze na spojení obou těchto předpisů, aniž by uváděl specifické ustanovení. Toto je obzvláště patrné ve francouzské verzi tohoto bodu odůvodnění, která uvádí: „Tout *comme dans le cadre* de convention de Montréal […]“ (zvýraznění provedeno autorkou tohoto stanoviska).

30 — Nařízení Rady (ES) ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (Úř. věst. L 285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. L 140, s. 2; Zvl. vyd. 07/06, s. 246). Podle bodu 6 odůvodnění tohoto nařízení je nezbytné změnit nařízení č. 2027/97 za účelem jeho uvedení do souladu s ustanoveními Montrealské úmluvy, čímž se pro mezinárodní leteckou dopravu vytvoří jednotný systém odpovědnosti. Konsolidovaná verze nařízení č. 2027/97 ze dne 30. května 2002 je dostupná na http://eur-lex.europa.eu.

31 — Viz článek 1 nařízení č. 2027/97, v pozměněném znění.

32 — Viz bod 48 výše a k němu se vztahující poznámka pod čarou.

stranami úmluvy, ale nejsou členskými státy Společenství.

55. Za těchto okolností se nedomnívám, že lze tvrdit, že celková úroveň ochrany zajištěná nařízením je nezbytně nižší než úroveň ochrany úmluvy z toho důvodu, že na určitou zvláštní situaci se vztahuje pouze posledně uvedená úmluva.

56. Zadruhé, nařízení č. 261/2004 doplňuje ochranu, kterou poskytuje úmluva cestujícím v letecké dopravě. Nejedná se o nahrazení úmluvy. To vyplývá jasně z článku 12 nařízení, který výslovně stanoví, že se nařízení použije, „aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady".

57. V rozsudku IATA [33] rozhodl Soudní dvůr, že zpoždění v letecké dopravě může obecně způsobit dva druhy škod, které vyžadují různou náhradu. První je shodný pro všechny cestující. Druhý je zvláštní pro každého jednotlivce a vyžaduje následnou náhradu na individuálním základě [34]. Zatímco úmluva se použije na druhý druh škody, nařízení poskytuje okamžitá a standardizovaná nápravná opatření pro první druh škody. „Jednoduše tak zaujímá místo před textem Montrealské úmluvy" [35]. Opatření nařízení týkající se zpoždění letu „nebrání tomu, aby dotyční cestující […] mohli krom toho podat žaloby na náhradu uvedených škod za podmínek stanovených [úmluvou]" [36]. „[Spíše] zlepšují ochranu zájmů cestujících a podmínky, za nichž se vůči nim uplatní zásada nápravy" [37].

58. Ochrana, kterou nařízení poskytuje v případě zpoždění letu, je tedy svou povahou doplňující. Tak tomu je tím spíše, pokud jde o nápravná a jiná opatření, které nařízení stanoví v případě zrušení letu nebo odepření nástupu na palubu. V takových případech úmluva neposkytuje cestujícím žádnou ochranu.

59. Za těchto okolností nemohu přijmout argument, že úroveň ochrany nařízení je nižší než úroveň ochrany poskytnutá úmluvou, ledaže by nařízení bylo vykládáno v rozporu s jeho jasným zněním, přípravnými pracemi na tomto nařízení a jeho zjevným cílem.

33 — Uvedený v poznámce pod čarou 28.
34 — Bod 43.
35 — Body 44 a 46.
36 — Bod 47.
37 — Bod 48.

Závěry

60. V důsledku toho navrhuji Soudnímu dvoru, aby na otázku předkládajícího soudu odpověděl následovně:

„Osoby při zpátečním letu ze třetí země do členského státu nejsou ‚cestujícími odlétajícími z letiště umístěného na území členského státu' ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004, a nařízení se tudíž na ně nevztahuje, pokud není letecký dopravce provozující daný let dopravcem Společenství, i když byly let tam a zpáteční let rezervovány současně."