



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

22. listopadu 2012 *

„Letecká doprava — Náhrady a pomoc cestujícím — Odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významné zpoždění letu — Lhůta pro podání žaloby“

Ve věci C-139/11,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Audiencia Provincial de Barcelona (Španělsko) ze dne 14. února 2011, došlým Soudnímu dvoru dne 21. března 2011, v řízení

Joan Cuadrench Moré

proti

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení R. Silva de Lapuerta, vykonávající funkci předsedkyně třetího senátu, K. Lenaerts, E. Juhász, T. von Danwitz a D. Šváby (zpravodaj), soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za J. Cuadrenche Morého J.-P. Mascaray Martím, abogado,
- za Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV M. C. de Yzaguirre y Morerem, Procuradora, a J. M. Echegarayem Frailem, abogado,
- za německou vládu T. Henzem a J. Kemper, jako zmocněnci,
- za polskou vládu M. Szpunarem, jako zmocněncem,
- za Evropskou komisi K. Simonssonem, jako zmocněncem,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

* Jednací jazyk: španělština.

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi J. Cuadrenchem Morém a společností Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (dále jen „KLM“) ve věci odmítnutí KLM nahradit J. Cuadrench Morému škodu způsobenou zrušením letu.

Právní rámec

Mezinárodní právo

Varšavská úmluva

- 3 Článek 17 odst. 1 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsané ve Varšavě dne 12. října 1929, ve znění změněném a doplněném Haagským protokolem ze dne 28. září 1955, Guadalajarskou úmluvou ze dne 18. září 1961, Protokolem z Guatemala City ze dne 8. března 1971, jakož i čtyřmi Montrealskými dodatkovými protokoly ze dne 25. září 1975 (dále jen „Varšavská úmluva“), stanoví, že „[d]opravce je odpověden za škodu, jež nastala tím, že cestující byl usmrčen, zraněn nebo utrpěl jakékoli jiné poškození na těle, stala-li se nehoda, která způsobila škodu, v letadle nebo při jakýchkoliv operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z něho. [...]“
- 4 Článek 19 Varšavské úmluvy stanoví:
„Dopravce je odpověden za škodu, která vznikla zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo zboží.“
- 5 Článek 29 Varšavské úmluvy uvádí:
„1. Žalobu z odpovědnosti jest podati ve lhůtě dvou let počítajíc od příchodu na místo určení nebo ode dne, kdy letadlo mělo přiletět, nebo od zastavení dopravy, jinak žalobní právo zaniká.
2. Způsob výpočtu lhůty stanoví právní řád soudu, na něž věc byla vznesena.“

Montrealská úmluva

- 6 Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999, byla podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491, dále jen „Montrealská úmluva“). Tato úmluva vstoupila pro Evropskou unii v platnost dne 28. června 2004. Od tohoto data, a zejména mezi členskými státy má Montrealská úmluva na základě svého článku 55 přednost před Varšavskou úmluvou.

7 Článek 19 Montrealské úmluvy stanoví:

„Dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo nákladu. [...]“

8 Znění článku 35 Montrealské úmluvy, nadepsaného „Lhůty pro podání žaloby“, je věcně totožné se zněním článku 29 Varšavské úmluvy.

Unijní právo

Nařízení (ES) č. 2027/97

9 Nařízením Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (Úř. věst. L 285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489) unijní zákonodárce zamýšlel zvýšit úroveň ochrany cestujících postižených leteckými nehodami zavedením ustanovení, jež mají, pokud jde o leteckou dopravu mezi členskými státy, nahradit určitá ustanovení Varšavské úmluvy, než dojde k jejímu úplnému přezkoumání a revizi.

10 Článek 1 nařízení č. 2027/97 uvádí:

„Toto nařízení stanoví povinnosti leteckých dopravců Společenství, pokud jde o jejich odpovědnost vůči cestujícím v případě nehod, v jejichž důsledku nastane smrt nebo zranění nebo jiné ublížení na zdraví, které cestující utrpí, pokud nehoda, která způsobila tuto újmu, nastala na palubě letadla nebo v průběhu některé činnosti při nastupování či vystupování.

[...]“

Nařízení č. 261/2004

11 Článek 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 uvádí:

„V případě zrušení letu:

[...]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce [...]“

12 Článek 6 uvedeného nařízení stanoví povinnosti v oblasti pomoci cestujícím, jež mají letečtí dopravci v případě zpoždění letu.

13 Článek 7 odst. 1 téhož nařízení zní takto:

„Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;
- b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;
- c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

[...]“

- 14 Žádné ustanovení nařízení č. 261/2004 neupřesňuje lhůtu, ve které musí být podány žaloby, na základě kterých má být dosaženo dodržování práv zaručených uvedeným nařízením.

Španělské právo

- 15 Použitelná vnitrostátní právní úprava stanoví lhůtu deseti let pro podání žalob, u nichž není stanovena žádná jiná lhůta.

Spor v původním řízení a předběžná otázka

- 16 Joan Cuadrench Moré si u společnosti KLM rezervoval let ze Šanghaje (Čína) do Barcelony (Španělsko) na 20. prosince 2005. Let KL 0896, který měl tuto trasu uskutečnit, byl zrušen, a J. Cuadrench Moré proto musel dne 21. prosince 2005 cestovat s jinou společností přes Mnichov (Německo).
- 17 Dne 27. února 2009 J. Cuadrench Moré podal k Juzgado Mercantil n° 7 de Barcelona proti společnosti KLM žalobu, kterou se na základě nařízení č. 261/2004 domáhal náhrady škody způsobené zrušením dotčeného letu ve výši 2 990 eur, společně s úroky a výdaji.
- 18 Společnost KLM v tomto ohledu tvrdila, že nárok na náhradu škody je promlčen, neboť lhůta dvou let, jež je stanovena v článku 29 Varšavské úmluvy a v níž musí být podány žaloby na určení odpovědnosti leteckých dopravců, uplynula.
- 19 Rozsudkem ze dne 26. května 2009 uložil Juzgado Mercantil n° 7 de Barcelona společnosti KLM zaplacení částky ve výši 600 eur, společně se zákonnými úroky, na základě nařízení č. 261/2004. Tento soud ve svém rozsudku zamítl důvod na obranu vznesený společností KLM a měl za to, že promlčecí lhůta stanovená v článku 29 Varšavské úmluvy ani promlčecí lhůta stanovená v článku 35 Montrealské úmluvy nejsou v projednávaném případě použitelné, jelikož je dotčeno nařízení č. 261/2004. S ohledem na neexistenci výslovného ustanovení tohoto nařízení, které by stanovovalo lhůtu, ve které musí být podány žaloby týkající se tohoto nařízení, měl uvedený soud za to, že se uplatní španělská právní úprava.
- 20 Audiencia Provincial de Barcelona, k němuž bylo podáno odvolání, má za to, že neexistuje výslovné ustanovení nařízení č. 261/2004 v dané oblasti a rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Sb. rozh. s. I-403), a ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061), ve spojení s rozsudkem ze dne 22. října 2009, Bogiatzi (C-301/08, Sb. rozh. s. I-10185), neumožňují s dostatečným stupněm jistoty určit použitelnou lhůtu pro podání žaloby.
- 21 V tomto kontextu se Audiencia Provincial de Barcelona rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být [nařízení č. 261/2004] vykládáno v tom smyslu, že lhůtou pro podání žaloby je lhůta dvou let stanovená v článku 35 Montrealské úmluvy, anebo je stran této lhůty nezbytné použít jiné pravidlo [unijního práva] nebo vnitrostátní právo?“

K předběžné otázce

- 22 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda nařízení č. 261/2004 musí být vykládáno v tom smyslu, že lhůtu, ve které musí být podány žaloby, jejichž předmětem je získání náhrady škody podle článků 5 a 7 tohoto nařízení, stanoví článek 35 Montrealské úmluvy, nebo jiná ustanovení, konkrétně pak pravidla každého členského státu, která upravují promlčecí lhůty vztahující se na podání žaloby.

- 23 Úvodem je třeba připomenout, že v případě zrušení letu a není-li toto zrušení způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, články 5 a 7 nařízení č. 261/2004 přiznávají cestujícím právo na náhradu škody podle vzdálenosti a místa určení dotyčného letu, kterého se tito cestující mohou v případě potřeby domáhat před vnitrostátními soudy.
- 24 Za tímto účelem je nesporné, že nařízení č. 261/2004 neobsahuje žádné ustanovení o promlčecí lhůtě v případě žalob, které byly podány k vnitrostátním soudům a jejichž předmětem je získání náhrady škody podle článků 5 a 7 tohoto nařízení.
- 25 Podle ustálené judikatury přitom při neexistenci unijní právní úpravy v dané oblasti přísluší vnitrostátnímu právnímu řádu každého členského státu upravit procesní podmínky soudních řízení určených k zajištění ochrany práv, která jednotlivcům vyplývají z unijního práva, pokud tyto podmínky dodrží zásady rovnocennosti a efektivity (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 25. listopadu 2010, Fuš, C-429/09, Sb. rozh. s. I-12167, bod 72).
- 26 Z toho plyne, že lhůtu, ve které musí být podány žaloby, jejichž předmětem je získání náhrady škody podle článků 5 a 7 nařízení č. 261/2004, stanoví vnitrostátní právo každého členského státu, pokud tyto podmínky dodrží zásady rovnocennosti a efektivity.
- 27 Toto konstatování nemůže být na rozdíl od tvrzení společnosti KLM zpochybněno skutečností, že článek 29 Varšavské úmluvy a článek 35 Montrealské úmluvy stanoví, že právo na náhradu škody zanikne, pokud není žaloba na určení odpovědnosti z titulu práv přiznaných těmito úmluvami podána do dvou let ode dne dodání zásilky do místa určení nebo ode dne, kdy letadlo se zásilkou mělo přiletět, nebo ode dne, kdy byla přeprava zastavena.
- 28 Náhrada škody podle článků 5 a 7 nařízení č. 261/2004 totiž nespadá do působnosti Varšavské a Montrealské úmluvy (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, bod 55).
- 29 Nelze tedy mít za to, že se dvouletá promlčecí lhůta stanovená v článku 29 Varšavské úmluvy a v článku 35 Montrealské úmluvy vztahuje na žaloby podané konkrétně na základě článků 5 a 7 nařízení č. 261/2004.
- 30 Toto konstatování nelze vyvrátit ani na základě výše uvedeného rozsudku Bogiatzi, ve kterém Soudní dvůr rozhodl, že nařízení č. 2027/97 musí být vykládáno v tom smyslu, že nebrání použití článku 29 Varšavské úmluvy na situaci, v níž se cestující domáhá uplatnění odpovědnosti leteckého dopravce z důvodu újmy, kterou cestující utrpěl při letu mezi členskými státy.
- 31 V tomto ohledu je třeba uvést, že jak vyplývá z článku 1 nařízení č. 2027/97, ve znění platném v době rozhodné z hlediska skutečností, které vedly k výše uvedenému rozsudku Bogiatzi, uvedené nařízení se týká odpovědnosti leteckých dopravců v případě nehody, na kterou se vztahuje rovněž článek 17 Varšavské úmluvy.
- 32 Cílem nařízení č. 2027/97 bylo pouze nahradit určitá ustanovení Varšavské úmluvy, pokud jde o leteckou dopravu mezi členskými státy, ustanoveními poskytujícími vyšší ochranu cestujícím postiženým leteckými nehodami, aniž by tím bylo vyloučeno použití zbývajících ustanovení, mezi něž patřily zejména podmínky podání žaloby na určení odpovědnosti podle článku 29 této úmluvy (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Bogiatzi, body 41 až 44). Nařízení č. 261/2004 naproti tomu zavádí režim standardizované a okamžité náhrady škody, kterou je nepohodlí způsobené zpožděním nebo zrušením letu, jenž zaujímá místo před Montrealskou úmluvou, a je tudíž autonomní ve vztahu k režimu zavedenému touto úmluvou (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Nelson a další, body 46, 55 a 57 a citovaná judikatura).

- 33 S ohledem na výše uvedené je třeba na položenou otázku odpovědět, že nařízení č. 261/2004 musí být vykládáno v tom smyslu, že lhůtu, ve které musí být podány žaloby, jejichž předmětem je získání náhrady škody podle článků 5 a 7 tohoto nařízení, stanoví pravidla každého členského státu, která upravují promlčecí lhůty vztahující se na podání žaloby.

K nákladům řízení

- 34 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetí senát) rozhodl takto:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládáno v tom smyslu, že lhůtu, ve které musí být podány žaloby, jejichž předmětem je získání náhrady škody podle článků 5 a 7 tohoto nařízení, stanoví pravidla každého členského státu, která upravují promlčecí lhůty vztahující se na podání žaloby.

Podpisy.