

SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ:

REHDER – CESTUJÍCÍ MŮŽE PŘI ZRUŠENÍ ČI ZPOŽDĚNÍ LETU ŽALOVAT DOPRAVCE O NÁHRADU ŠKODY BUĎ V MÍSTĚ ODLETU, ANEBO MÍSTĚ PŘÍLETU LETADLA

Rozsudek Soudního dvora Evropských společenství (čtvrtého senátu) ze dne 9. července 2009 ve věci C-204/08, *Peter Rehder proti Air Baltic Corporation*, zatím nepublikováno, přístupné na internetových stránkách Soudního dvora.

V případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do jiného členského státu uskutečňované na základě smlouvy uzavřené s jedinou leteckou společností je soudem příslušným k rozhodnutí o návrhu na náhradu škody – který se zakládá na této smlouvě o přepravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 – na základě volby žalobce soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo příletu letadla, která jsou sjednána v uvedené smlouvě.

Relevantní ustanovení:

- Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2001, L 12, s. 1; ZV Úř. věst., kap. 19, sv. 4, s. 42);
- Nařízení 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 (Úř. věst. L 46, s. 1; ZV Úř. věst., kap. 7, sv. 8, s. 10);
- Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, která byla uzavřena v Montrealu dne 28. května 1999 (č. 123/2003 Sb. m. s.).

Související rozhodnutí:

- rozsudek ze dne 10. ledna 2006, *IATA a ELFAA*, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403;
- rozsudek ze dne 3. května 2007, *Color Drack*, C-386/05, Sb. rozh. s. I-3699;
- rozsudek ze dne 10. července 2008, *Emirates Airlines Direktion für Deutschland*, C-173/07, zatím nepublikováno.

K věci: Žalobce Peter Rehder bydlí v Mnichově. Chtěl se podívat do Vilniusu v Litvě. Zakoupil si proto letenku u žalované, letecké společnosti Air Baltic, která sídlí v Rize, Lotyšsko. Žalovaná však let 30 minut před odletem zrušila, o čemž se cestující dozvěděli až přímo na letišti v Mnichově. Žalobci byla změněna rezervace a do Vilniusu letěl s přestupem v Kodani. Dorazil tam však se šestihodinovým zpožděním.

Žalobce se obrátil na německý obvodní soud v Erdingu (*Amtsgericht Erding*), v jehož obvodu se nalézá letiště Mnichov. Po žalované žádal náhradu škody ve výši 250 eur na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení 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.¹ Obvodní soud v Erdingu shledal, že je příslušný k rozhodování sporu a žalobci vyhověl.

Odvolací soud, kterým byl vrchní zemský soud v Mnichově (*Oberlandesgericht München*) na základě odvolání podaného společností Air Baltic nicméně rozhodnutí soudu prvního stupně zrušil. Měl za to, že služby letecké přepravy jsou poskytovány v místě sídla společnosti, která let zajišťuje, a německé soudy tak nejsou příslušné. Příslušnost je dle náhledu odvolacího soudu určena místem sídla letecké společnosti, což by v konkrétním případě byla Riga.²

¹ Úř. věst. L 46, s. 1; v češtině ZV Úř. věst., kap. 7, sv. 8, s. 10.

² OLG München RRa 2007, 182 = NJW-RR 2007, 1428.

Žalobce si podal mimořádný opravný prostředek (revizi) k Spolkovému soudnímu dvoru (*Bundesgerichtshof*). Spolkový soudní dvůr se nedomníval, že by se příslušnost soudu měla odvíjet od místa sídla poskytovatele služby. Podle jeho náhledu by měla být určena místem odletu, které je hospodářským těžištěm poskytované služby. Protože však došel k závěru, že o tomto výkladu nepanuje jistota a že Soudní dvůr se k této otázce ještě neměl příležitost vyjádřit, předložil Soudnímu dvoru předběžné otázky v následujícím znění:

„1) *Musí být čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení [č. 44/2001] vykládán v tom smyslu, že i při letech z jednoho členského státu Společenství do jiného členského státu je nutno předpokládat jednotné místo plnění veškerých smluvních závazků v místě hlavního plnění určeném podle hospodářských kritérií?*

2) *Je-li třeba určit jednotné místo plnění: jaká kritéria jsou rozhodující pro jeho určení; bude jednotné místo plnění určováno zejména místem odletu, nebo místem přiletu?“*

Základem sporu před Soudním dvorem se tak stalo určení příslušnosti pro nároky plynoucí z nařízení č. 261/2004. Toto nařízení standardizuje náhrady škody vyplácené cestujícím pro případ, že byl jejich let zrušen, zpožděn anebo že jim byl odepřen nástup na palubu (tedy především v případě tzv. „overbooking“). Nařízení odstupňovává výši škody dle vzdálenosti mezi místem přiletu a odletu a dle délky zpoždění. Nad rámec samotného paušalizovaného odškodnění pak letecké společnosti zavazuje k poskytnutí dalších plnění v případech předvídaných nařízením, jako kupříkladu přesměrování letů, poskytnutí občerstvení, noclehu apod.

Nařízení samo o sobě však neupravuje otázky soudní příslušnosti, tedy u kterého soudu mají cestující své nároky uplatňovat v případě, že nejsou ze strany letecké společnosti poskytnuty dobrovolně. Otázka, která v souvislosti s určením příslušnosti vyvstala, byla, zda se příslušnost posuzuje výlučně podle nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech,³ anebo podle tzv. Montrealské úmluvy.⁴

Soudní příslušnost je v nařízení č. 44/2001 upravena v kapitole II. Do úvahy přicházejí dva typy příslušnosti: obecná a zvláštní. Ustanovení čl. 2 odst. 1 nařízení zakotvuje jako obecnou příslušnost místo bydliště či sídlo žalovaného. Zvláštní příslušnost čl. 5 odst. 1 je pak stanovena následovně:

„*Osoba, která má bydliště na území některého členského státu, může být v jiném členském státě žalována,*

a) pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy, u soudu místa, kde závazek, o nějž se jedná, byl nebo měl být splněn;

b) pro účely tohoto ustanovení a pokud nebylo dohodnuto jinak, je místem plnění zmíněného závazku:

[...]

- v případě poskytování služeb místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytovány,

[...]“

³ Úř. věst. 2001, L 12, s. 1; v češtině ZV Úř. věst., kap. 19, sv. 4, s. 42.

⁴ Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, která byla uzavřena v Montrealu dne 28. května 1999 (dále jen „Montrealská úmluva“). Tato úmluva 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; v češtině ZV Úř. věst., kap. 7, sv. 5, s. 491). Pro Společenství vstoupila v platnost dne 28. června 2004.

Úmluva patří mezi tzv. smíšené smlouvy – její smluvní stranou nejsou jenom Evropská společenství, ale také členské státy. Česká republika je smluvní stranou úmluvy, vyhlášené jako „Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě“, č. 123/2003 Sb. m. s.

Otázky, kterými se tedy Soudní dvůr v rámci řešení kauzy měl zabývat, byly v podstatě dvojí. Za prvé, vymezit zda se příslušnost v dané věci určuje pouze podle nařízení č. 44/2001, anebo podle Montrealské úmluvy. Za druhé, pokud se příslušnost určí pouze dle nařízení č. 44/2001, pak jak konkrétně.

Z rozhodnutí Soudního dvora:

„[...]

26 *Ještě před přikročením k samotnému přezkumu otázek položených předkládajícím soudem je třeba v úvodu podotknout, že v některých z vyjádření předložených Soudnímu dvoru byla nastolena otázka, zda lze v situaci, jakou je situace v původním řízení, použít pro účely určení příslušného soudu článek 33 Montrealské úmluvy.*

27 *V tomto ohledu je třeba uvést, že nárok, jehož se žalobce v původním řízení v projednávané věci domáhá, který vychází z článku 7 nařízení č. 261/2004, představuje nárok na paušální a jednotnou náhradu pro cestujícího v důsledku zrušení letu, tedy nárok, který je nezávislý na náhradě škody v rámci článku 19 Montrealské úmluvy (viz rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, body 43 až 46). Nároky založené na dotčených ustanoveních nařízení č. 261/2004 a nároky založené na Montrealské úmluvě se tak řídí dvěma odlišnými právními rámci.*

28 *Z toho vyplývá, že vzhledem k tomu, že byl návrh ve věci v původním řízení podán pouze na základě nařízení č. 261/2004, bude tedy přezkoumán na základě nařízení č. 44/2001.*

29 *Podstatou otázek předkládajícího soudu, které je třeba přezkoumat společně, je upřesnit, jakým způsobem je třeba v kontextu návrhu na náhradu škody založeného na nařízení č. 261/2004 vykládat slovní spojení „místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytovány“ obsažené v čl. 5 bodě 1 písm. b) druhé odrážce nařízení č. 44/2001 v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do druhého členského státu.*

30 *Ve skutečnosti byl Soudní dvůr těmito otázkami dotázán, zda je v případě takového poskytování služeb, které je předmětem původního řízení, třeba uvedené pojmy vykládat stejným způsobem, jakým Soudní dvůr ve svém výše uvedeném rozsudku Color Drack vykládal první odrážku uvedeného ustanovení v případě více míst dodání zboží v témže členském státě.*

31 *V bodě 18 výše uvedeného rozsudku Color Drack Soudní dvůr pro účely odpovědi na položené otázky vycházel z geneze cílů a systému nařízení č. 44/2001.*

32 *Soudní dvůr nejprve připomněl, že pravidlo o zvláštní příslušnosti ve smluvních věcech stanovené v čl. 5 bodě 1 nařízení č. 44/2001, které pravidlo o příslušnosti doplňuje o zásadu založenou na místě bydliště nebo sídla žalovaného, odpovídá cíli, kterým je blízkost, a že je odůvodněno existencí určujícího hlediska, které úzce spojuje smlouvu a soud, který má o sporu rozhodnout (výše uvedený rozsudek Color Drack, bod 22).*

33 *Soudní dvůr dále uvedl, že pokud jde o místo plnění závazku vyplývajícího ze smluv o prodeji zboží, nařízení č. 44/2001 ve svém čl. 5 bodě 1 písm. b) první odrážce toto kritérium vztahu definuje samostatně v zájmu posílení cílů, jimiž jsou sjednocení pravidel o soudní příslušnosti a předvídatelnost. V takových případech je tak místo dodání stanoveno jako samostatné určující hledisko, které má být použito na všechny nároky z téže smlouvy o prodeji (výše uvedený rozsudek Color Drack, body 24 a 26).*

34 *Ve světle cílů blízkosti a předvídatelnosti Soudní dvůr rozhodl, že pravidlo uvedené v čl. 5 bodě 1 písm. b) první odrážce nařízení č. 44/2001 je použitelné i v případě více míst dodání zboží v témže členském státě, přičemž se rozumí, že k rozhodnutí o všech nárocích ze smlouvy musí být příslušný jediný soud (výše uvedený rozsudek Color Drack, body 36 a 38).*

35 *Soudní dvůr měl v takovémto případě více míst dodání zboží v témže členském státě dále za to, že místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi smlouvou a příslušným soudem, je v místě hlavního dodání, které musí být stanoveno v závislosti na ekonomických kritériích, a že nelze-li stanovit místo hlavního dodání, má každé z míst dodání dostatečně úzký vztah s věcnými prvky sporu, takže žalobce v takovém případě může žalovat žalovaného u soudu místa dodání podle své volby (výše uvedený rozsudek Color Drack, body 40 a 42).*

36 Je třeba zdůraznit, že úvahy, ze kterých Soudní dvůr vycházel při výkladu uvedeného v rozsudku *Color Drack*, platí rovněž, pokud jde o smlouvy o poskytování služeb, a to i případech, že toto poskytování není uskutečňováno v jediném členském státě. Pravidla o zvláštní příslušnosti stanovená nařízením č. 44/2001 v oblasti smluv o prodeji zboží a poskytování služeb totiž mají stejnou genezi, sledují stejný cíl a zaujímají stejné místo v systému stanoveném tímto nařízením.

37 K cílům úzkého vztahu a předvídatelnosti, které jsou naplňovány prostřednictvím koncentrace soudní příslušnosti do místa poskytování služeb na základě dané smlouvy a prostřednictvím určení jednotné soudní příslušnosti pro veškeré nároky vycházející z této smlouvy, nelze v případě více míst poskytování dotčených služeb v několika členských státech přistupovat odlišně. Takovéto rozlišování – nehledě na to, že pro něj neexistuje opora v ustanovení nařízení č. 44/2001 – by totiž bylo v rozporu s cílem, který předcházел přijetí tohoto nařízení, které, sjednocením pravidel pro určení příslušnosti v občanských a obchodních věcech, přispívá k rozvoji prostoru svobody, bezpečnosti a práva, jakož i k řádnému fungování vnitřního trhu uvnitř Společenství (viz první a druhý bod odůvodnění nařízení č. 44/2001).

38 V důsledku toho v případě více míst poskytování služeb v několika členských státech je třeba rovněž najít místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi dotčenou smlouvou a příslušným soudem, zejména místo, kde podle této smlouvy musí docházet k hlavnímu poskytování služeb.

39 V tomto ohledu je třeba úvodem konstatovat, že, jak uvedl předkládající soud, místo sídla nebo hlavní provozovny dotčené letecké společnosti nepředstavuje nezbytnou úzkou vazbu se smlouvou. Operace a činnosti vykonávané z tohoto místa, jako je zejména poskytnutí letadla nebo vhodné posádky, totiž představují s ohledem na plnění smlouvy o letecké přepravě logistické a přípravné činnosti, a nikoli služby, jejichž poskytování souvisí s obsahem smlouvy. Totéž platí pro místo uzavření smlouvy o letecké přepravě a místo doručení letenky.

40 Službami, jejichž poskytování odpovídá plnění závazků vyplývajících ze smlouvy o letecké přepravě osob, jsou totiž registrace, jakož i nástup cestujících a jejich přijetí na palubě v místě odletu sjednaném v příslušné smlouvě o přepravě, odlet letadla ve stanovenou hodinu, přeprava cestujících a jejich zavazadel z místa odletu do místa přiletu, zaopatření cestujících během letu a nakonec jejich bezpečný výstup v místě přistání a v hodinu sjednanou v této smlouvě. Z tohoto hlediska nemají dostatečnou vazbu s hlavními službami vyplývajících z uvedené smlouvy ani případná mezipřistání letadla.

41 Jedinými místy, která mají přímou vazbu s uvedenými službami poskytovanými v rámci plnění závazků souvisejících s předmětem smlouvy, jsou přitom místa odletu a přiletu letadla, přičemž pojmy „místo odletu a přiletu“ musejí být chápány jakožto místa sjednaná v příslušné smlouvě o přepravě uzavřené s jedinou leteckou společností, která je skutečným dopravcem.

42 K tomu je však třeba uvést, že na rozdíl od dodání zboží do různých míst, která pro účely určení hlavního dodání podle hospodářských kritérií představují odlišné a kvantifikovatelné operace, představuje letecká doprava, již z důvodu své povahy, služby poskytované nedělitelným a jednotným způsobem, a to z místa odletu do místa přiletu letadla, takže v takových případech není možné na základě hospodářského kritéria rozlišit určitou část poskytování služby, která by představovala hlavní plnění, jež bylo poskytnuto v konkrétním místě.

43 Za těchto podmínek musí být jak místo odletu, tak místo přiletu letadla ze stejného důvodu považováno za místo hlavního poskytování služeb, které jsou předmětem smlouvy o letecké přepravě.

44 Každé z obou těchto míst má dostatečně blízkou vazbu ke skutkovým okolnostem sporu, a tudíž zaručuje úzký vztah požadovaný pravidly o zvláštní příslušnosti uvedenými v čl. 5 bodě 1 nařízení č. 44/2001 mezi smlouvou a příslušným soudem. Žadatel o náhradu škody založenou na nařízení č. 261/2004 proto může podle své volby žalovat protistranu u soudu, v jehož obvodě se nachází jedno z míst, na základě čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 44/2001.

45 Taková možnost volby přiznaná žalobci, kromě dodržení kritéria úzkého vztahu, splňuje rovněž požadavek předvídatelnosti vzhledem k tomu, že jak žalobci, tak žalovanému umožňuje snadno určit soudy, kterým věc může být předložena. Navíc je tato možnost v souladu s cílem právní jistoty, neboť výběr žalobce je v rámci čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky omezen na

dva možné soudy. Je třeba připomenout, že žalobce má nadále k dispozici soud místa bydliště žalovaného stanovený v čl. 2 odst. 1 uvedeného nařízení, tj. v projednávané věci, podle čl. 60 odst. 1 téhož nařízení, soud, v jehož obvodě má přepravce⁵ své sídlo, ústřední správu nebo hlavní provozovnu, což je v souladu s článkem 33 Montrealské úmluvy.

46 Taková možnost volby, ačkoli jde o soudy v odlišných členských státech, je ostatně žalobci rovněž přiznána ustálenou judikaturou Soudního dvora v rámci zvláštní příslušnosti ve věcech týkajících se deliktů nebo kvazideliktů odpovědnosti stanovené v čl. 5 bodě 3 Bruselské úmluvy a převzaté rovněž v čl. 5 bodě 3 nařízení č. 44/2001 (viz zejména rozsudky ze dne 30. listopadu 1976, *Bier, dit «Mines de potasse d'Alsace»*, 21/76, *Recueil s. 1735*, body 24 a 25, jakož i ze dne 10. června 2004, *Kronhofer, C-168/02*, *Sb. rozh. s. I-6009*, bod 16 a citovaná judikatura).

47 Vzhledem k výše uvedeným úvahám je třeba na položené otázky odpovědět tak, že čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 44/2001 musí být vykládán v tom smyslu, že v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do jiného členského státu uskutečňované na základě smlouvy uzavřené s jedinou leteckou společností, která je skutečným dopravcem, je soudem příslušným k rozhodnutí o návrhu na náhradu škody – který se zakládá na této smlouvě o přepravě a nařízení č. 261/2004 – na základě volby žalobce soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo přiletu letadla, která jsou sjednána v uvedené smlouvě.“

Komentář: Anotovaný rozsudek má poněkud janusovskou tvář: je dobrou zprávou pro cestující a pro možnost reálného vymáhání jejich práv. Je ale špatnou zprávou pro sjednocování pravidel odpovědnosti z mezinárodní letecké přepravy a pro vnitrostátní aplikaci Montrealské úmluvy.

Nejprve tedy ta dobrá zpráva. Výklad zaujatý Soudním dvorem reálně usnadní právní postavení žalobců/cestujících v případě jejich nároků z mezistátní přepravy v rámci Evropské unie, v případech, kdy je místem odletu nebo přiletu letiště v Evropské unii a dopravce má své sídlo na území Evropské unie. Skutkové okolnosti, jaké byly ve výchozím řízení před německými soudy, totiž nejsou v oblasti mezinárodní letecké přepravy nikterak neobvyklé – cestující si kupuje letenku ze státu A do státu B u leteckého dopravce, který má sídlo ve státě C. Pokud by byl v podobných případech čl. 5 odst. 1 nařízení č. 44/2001 vyložen tak, že místem plnění je v tomto případě místo sídla poskytovatele služby, pak se možnost žalob na plnění proti dopravci odsouvá do říše science-fiction. Německý státní příslušník s bydlištěm v Mnichově, který chtěl letět do Vilniusu, patrně nepůjde žalovat leteckou společnost do Rigy. Naproti tomu výklad, že místem plnění je v tomto případě jak místo odletu, tak místo přiletu a že volba místa pro uplatnění žalobního nároku je ponechána na volbě žalobce, je výkladem vůči cestujícímu velkorysým.

A nyní ta špatná zpráva. Tímto rozsudkem Soudní dvůr do značné míry vytěsňuje Montrealskou úmluvu z vnitrostátní aplikace v členských státech. Nároky ze zpožděných a zrušených letů či případů, kdy byl cestujícímu odepřen vstup na palubu, se budou napříště pohybovat v rámci nařízení č. 261/2004 a nařízení č. 44/2001 s nulovou aplikací Montrealské úmluvy. Co do určení místa příslušnosti se Soudní dvůr rozsudkem *Rehder* rozchází s obecnými pravidly určení příslušnosti, která jsou obsažena v čl. 33 Montrealské úmluvy.

Soudní dvůr však tento kurz nastoupil již dříve. V rozsudku ve věci *IATA a ELFAA*⁶ dovodil, že režim zavedený nařízením č. 216/2004 a Montrealská úmluva jsou co do hmotně-právního základu nároku něco jiného. Odrazovým můstkem argumentace Soudního dvora v tomto ohledu je tvrzení, že „[...] jakékoli zpoždění cestujících v letecké dopravě, zejména pokud je významné, může obecně způsobit dva druhy škod. Příliš velké zpoždění způsobí jednak takřka totožné škody

⁵ Poznámka autora: zde se jedná o nepřesný překlad Soudního dvora, neboť na tomto místě by z logiky věci mělo být „doprovce“ (tedy poskytovatel přepravy) nikoliv „přepravce“ (tedy subjekt, pro nějž je přeprava provozována).

⁶ Rozsudek ze dne 10. ledna 2006, *IATA a ELFAA*, C-344/04, *Sb. rozh. s. I-403*.

všem cestujícím, jejichž náhrada může mít formu standardizované a okamžité pomoci nebo poskytnutí péče pro všechny dotčené osoby, například ve formě občerstvení, stravy, ubytování nebo telefonních hovorů. Cestujícím může mimoto vzniknout individuální újma, v závislosti na důvodu jejich cestování, jejíž náprava musí být posuzována případ od případu podle rozsahu způsobených škod, a jež v důsledku toho může být nahrazena pouze a posteriori a individuálně.⁷ Z tohoto „rozštěpení“ typů škod na „paušalizované“ a „individualizované“ pak Soudní dvůr dovozuje, že nařízení č. 261/2004 nepopírá exkluzivitu Montrealské úmluvy. Zatímco ta vychází z pojetí škody individualizované, nařízení vychází z pojetí paušálního, které jde „mimo nikoliv proti“ Montrealské úmluvě.

Podobné vnímání vztahu obou předpisů není prosto sporů. Část doktríny se domnívá, že tímto dělením Soudní dvůr popírá exkluzivitu Montrealské úmluvy a porušuje mezinárodně-právní závazky Společenství.⁸ I třeba však sama Komise Evropských společenství, která bývá tradičně velice diplomatická a ve svých vyjádřeních až nábožně respektuje judikaturu Soudního dvora, ve svém vyjádření k věci *Rehder* Soudní dvůr vyzvala, zda by nechtěl svůj právní názor ještě přehodnotit. Podle jejího názoru je rozlišování mezi Montrealskou úmluvou a nařízením č. 261/2004 zaujaté Soudním dvorem poněkud formální, uměle vytvořené a neobstojí v materiálním pohledu na věc.⁹

Soudní dvůr se však vydal odlišnou cestou. Doplnil „hmotně-právní“ odlišení typů nároků podle Montrealské úmluvy na straně jedné a podle nařízení č. 261/2004 na straně druhé také o odlišnost v příslušnosti soudů. Dotáhl tak oddělení obou režimů do procesního důsledku a vytvořil *de facto* plně autonomní režim náhrad uvnitř práva Společenství. Montrealská úmluva tak zůstává vytěsněna do role „zbytkových“ a individuálních nároků, které nejsou pokryty komunitárním „paušálem“ nařízení č. 261/2004.

*Michal Bobek, Fiesole**

⁷ Tamtéž, bod 43.

⁸ Kriticky viz *Bříza, P. Bobek v. (Al)italia?! Post-komentář k Michalově letištní příhodě*. In Bobek, M., Komárek, J. (eds.) *Jiné právo offline*. Auditorium: Praha, 2008, str. 215 – 223 a další literaturu tam citovanou. Přístupné rovněž online na <http://jinepravo.blogspot.com>.

⁹ Vyjádření Komise ES ve věci C-204/08, *Rehder* ze dne 22. srpna 2008, čj. JURM (2008) 13041, bod 45 an.

* S poděkováním Petru Břízovi za osvětlení tajů Montrealské úmluvy a jejího nelehkého osudu v rámci právního řádu Společenství.