UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Patrik Chrást

Práva cestujících v mezinárodní letecké přepravě

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc., DSc.

Katedra: Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu) : 27. 05. 2019

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 182 824 znaků včetně mezer.

Patrik Chrást

V Praze dne 27. 05. 2019

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat paní prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc., za vstřícný přístup a cenné rady, které mi poskytla při vedení této diplomové práce.

Zvláštní poděkování patří rovněž Bc. Zuzaně Kompanové za neutuchající podporu a neocenitelnou pomoc s editací textu.

Zároveň bych chtěl poděkovat svým rodičům a všem svým blízkým za trpělivost a podporu během celého studia.

Obsah

Úvod 1

1 Cílová destinace: Montrealská úmluva z roku 1999 3

1.1 Právní regulace civilního letectví v historickém kontextu 3

1.2 Právní regulace civilního letectví z pohledu mezinárodního práva soukromého 10

1.2.1 Kolizní normy a oblast civilního letectví 10

1.3 Práva cestujících a odpovědnost leteckého dopravce v Montrealské úmluvě 14

1.3.1 Oblast působnosti Montrealské úmluvy 15

1.3.2 Usmrcení a zranění cestujících – zranění, nehoda a doba odpovědnosti leteckého dopravce 18

1.3.3 Zničení, ztráta nebo poškození zavazadel 23

1.3.4 Zpoždění v letecké přepravě dle čl. 19 Montrealské úmluvy 27

1.3.5 Zproštění odpovědnosti leteckého dopravce 29

1.3.6 Soudní příslušnost pro rozhodování sporů na základě čl. 33 Montrealské úmluvy 32

1.4 Článek 29 Montrealské úmluvy a rozsudek SDEU *ex parte IATA* 35

2 Turbulentní oblast Nařízení č. 261/2004 a některá rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie 40

2.1 Zakotvení práv cestujících před Nařízením č. 261/2004 40

2.2 Práva cestujících v situacích podle Nařízení č. 261/2004 a vybrané rozsudky Soudního dvora Evropské unie 43

2.2.1 Oblast působnosti Nařízení č. 261/2004 44

2.2.2 Odepření nástupu na palubu dle čl. 4 Nařízení č. 261/2004 47

2.2.3 Zrušení dle čl. 5 Nařízení č. 261/2004 50

2.2.4 Zpoždění dle Nařízení č. 261/2004 54

2.2.5 Další vybrané rozsudky SDEU ve vztahu k Nařízení č. 261/2004 62

3 Reforma Nařízení č. 261/2004 ve světle aktuální judikatury SDEU – skutečná reflexe každodenní reality civilního letectví? 67

3.1 Definice a (ne)uzavřený výčet mimořádných okolností 68

3.2 Koncepce paušalizované náhrady škody 70

3.3 Paušalizovaná náhrada škody v případě zpoždění a přetrvávající konflikt s Motrealskou úmluvou 72

3.4 Další problematická ustanovení Návrhu Nařízení 73

Závěr 75

Seznam použitých zdrojů 79

Učebnice a monografie 79

Odborné články 80

Internetové zdroje 81

Judikatura 82

Právní předpisy 84

Další zdroje 85

Název diplomové práce a abstrakt v českém jazyce, klíčová slova 87

Název diplomové práce a abstrakt v anglickém jazyce, klíčová slova 88

Úvod

Letecká přeprava a letání obecně je fascinujícím oborem, který umožňuje lidem odpoutat se od zemského povrchu a nahlédnout na svět jiným pohledem. Je to právě pocit, který člověk zažívá v okamžiku, kdy se podvozek letadla odlepí od vzletové dráhy, jež rozhodl o zájmu autora věnovat se světu letecké přepravy nejenom ve své profesní kariéře. Autor při psaní této diplomové práce působí na právním oddělení letecké společnosti.

Stejně fascinující je i historie tohoto oboru, když první pokusy člověka vzlétnout lze podle čínských a perských legend datovat až do 2. tisíciletí př. n. l.[1] Od tohoto okamžiku, přes starověkou báji o Daidalovi a Íkarovi, kterého můžeme s určitou mírou nadsázky označit za první oběť letectví, vynálezce horkovzdušného balonu bratry Montgolfiery, legendárního Ferdinanda von Zeppelina, nejznámějšího konstruktéra vzducholodí, až po bratry Wrightovi, urazilo letectví v relativně krátkém čase dlouhou cestu, kdy se letecká přeprava stala zcela nepostradatelnou součástí fungování dnešního světa.

Od jednotek a desítek cestujících, jednotek kilogramů přepraveného nákladu a pošty,[2] se oblast civilního letectví rozrostla do nevídaných rozměrů co do počtu přepravených cestujících, když v roce 2017 jich bylo přepraveno prostřednictvím pravidelného leteckého spojení 4,1 miliardy, přičemž bylo učiněno 36,7 milionu vzletů a přibližně bylo přepraveno 56 milionů tun nákladu.[3] Je zcela logickým důsledkem takového překotného vývoje, že v jeho průběhu rostla také potřeba právního ukotvení a stanovení základních pravidel pro provozování letecké přepravy, i s ohledem na nepříjemnosti, které svým uživatelům přináší v případech nehod, zpoždění nebo zrušení letu, poškození zavazadel a dalších. Právě tento segment právní regulace letecké přepravy je předmětem této diplomové práce, která je členěna do třech částí.

V prvé části autor stručně pojednává o historickém vývoji právní regulace civilního letectví, kterou následně zkoumá v kontextu mezinárodního práva soukromého. Stěžejní pasáží prvné části je úprava práv cestujících v ustanoveních Montrealské úmluvy za současného

---

[1] PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007, s. 26. ISBN 978-80-239-9206-9.
[2] Kupříkladu první let Československých aerolinií 29. října 1923 z Prahy do Bratislavy na letadle Aero A-14 Brandenburg, pilotované Kamilem Brabencem, vezl jednoho cestujícího a 800 gramů pošty. (zdroj: PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy. s.* 27)
[3] ICAO. *Annual Report 2017: The World of Air Transport in 2017*. In: ICAO [online]. 2018 [cit. 2019-01-21]. Dostupné z: https://www.icao.int/annual-report-2017/Pages/the-world-of-air-transport-in-2017.aspx Autor uvádí, že statistiky za rok 2018 nebyly při psaní této diplomové práce k dispozici.

přihlédnutí k odpovídajícím článkům Varšavské úmluvy a celého systému, který doprovodné protokoly společně s touto úmluvou vytvořily.

Přes otázku slučitelnosti Nařízení č. 261/2004 a Montrealské úmluvy je autorem pokročeno k výkladu zmíněného nařízení, a to zejména ve spojitosti s rozhodovací činností Soudního dvora Evropské unie, který prostřednictvím svých rozhodnutí hraje významnou, ne-li přímo hlavní roli, v oblasti práv cestujících na evropské úrovni. Hlavní prostor bude věnován výkladu situací odepření nástupu na palubu, zrušení a zpoždění letu. V poslední kapitole druhé části autor analyzuje další vybraná rozhodnutí SDEU.

Ve třetí, závěrečné, části diplomové práce autor rozebírá tři okruhy návrhu na změnu Nařízení č. 261/2004 a na základě nejenom získaných poznatků z předchozích dvou částí, ale i na základě zkušeností získaných po téměř dvouleté praxi u leteckého dopravce, zhodnotí navržené řešení, resp. navrhuje své vlastní. Součástí závěrečné části je rovněž několik stručných poznámek k dalším částem návrhu.

Cílem této diplomové práce není poskytnutí vyčerpávajícího seznamu práv, kterými cestující na základě celé řady právních předpisů disponují. Prostřednictvím analýzy hlavních předpisů, ve kterých jsou nároky cestujících zakotveny, za současného užití zejména cizojazyčné literatury, odborných článků a celé řady významných soudních rozhodnutí, autor usiluje o lokalizování nejednoznačných pasáží těchto předpisů, které činí problémy v aplikační praxi. Na základě výše uvedeného se autor pokusí dobrat závěru, zda jsou zkoumané právní instrumenty vhodné, a zejména schopné naplnit svůj účel v prostředí, které přináší nové výzvy každý den. Kritéria uvedená v předcházející větě budou posuzována jak z pohledu cestujících, tak, a to nejenom okrajově, i z pohledu leteckého dopravce s ohledem na autorovo stávající zaměstnání.

1 Cílová destinace: Montrealská úmluva z roku 1999

Pro úvod první části této diplomové práce autor shledává případným upozornit na skutečnost, že právo civilního letectví je regulováno jak na úrovni mezinárodního práva veřejného, tak na úrovni mezinárodního práva soukromého. Mezinárodní právo veřejné je právem, které upravuje vztahy v rámci mezinárodního společenství, přičemž to je v dnešní době tvořeno především suverénními státními útvary.[4] Kdežto mezinárodní právo soukromé upravuje soukromoprávní vztahy, které obsahují tzv. mezinárodní (zahraniční, cizí) prvek.[5] Vzhledem k tomu, že předmětem této práce je analýza právních předpisů upravujících práva cestujících v mezinárodní letecké přepravě, tedy práva založená právním vztahem cestující – letecký dopravce, bude oblast mezinárodního práva veřejného zmíněna pouze okrajově, především pak v souvislosti s vývojem právní regulace civilního letectví v historickém kontextu, kde autor postupuje, až na drobnou výjimku, chronologicky a nerozděluje vývoj právní regulace této oblasti podle kritéria, zda se jedná o oblast veřejnoprávní či soukromoprávní. Dále se autor zaměří na vybraná ustanovení Montrealské úmluvy, v kontextu odpovídajících ustanovení Varšavské úmluvy, jakožto stále platného a účinného právního instrumentu, poskytující ochranu cestujícím v situacích, které při letecké přepravě mohou běžně nastat a na vybraných soudních rozhodnutích demonstrovat postoj soudů k vybraným ustanovením a s nimi spojenými otázkami. V závěrečné části této úvodní části autor analyzuje vztah Montrealské úmluvy a Nařízení č. 261/2004, zejména pak rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci C-344/04 známý jako *ex parte* IATA.

1.1 Právní regulace civilního letectví v historickém kontextu

Historie právní regulace civilního letectví je nerozlučně spjata s regulací vzdušného prostoru, kterou znalo již klasické Římské právo.[6] Počátky právní regulace konkrétní oblasti civilního letectví lze datovat do poslední čtvrtiny 18. století, kdy byl vydán vůbec první, všeobecně uznávaný právní předpis na úrovni vnitrostátního práva regulující pohyb ve vzdušném prostoru, a to v návaznosti na první úspěšné experimenty bratří Montgolfierů

[4] ČEPELKA, Čestmír a Pavel ŠTURMA. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2018. Academia iuris (C.H. Beck), s. XXIX. ISBN 978-80-7400-721-7.
[5] PAUKNEROVÁ, Monika. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2013. Academia iuris (C.H. Beck), s. 3. ISBN 978-80-7400-504-6.
[6] COOPER, John Cobb. *Roman Law and the Maxim Cujus Est Solum in International Air Law*. McGill Law Journal. 1952, 1(1), s. 26.

s horkovzdušnými balony.[7] Prvotní soudní rozhodnutí na sebe nenechala dlouho čekat a pro ilustraci zmiňme první případ mimosmluvního deliktu spáchaného pilotem horkovzdušného balonu, který rozhodnul Nejvyšší Soud státu New York v lednu roku 1822, kdy byl pilot nucen přistát na žalobcově pozemku a, jelikož horkovzdušné balony byly v té době raritou, přilákal velké davy přihlížejících, jež svým vniknutím na žalobcův pozemek způsobily škodu, a pilot horkovzdušného balonu byl shledán odpovědným za neoprávněné vniknutí na cizí pozemek.[8]

Na mezinárodním poli byla předmětem regulace otázka využití horkovzdušných balonů k vojenským účelům, především pak v souvislosti s francouzsko-pruskou válkou v letech 1870 až 1871 vyvstala otázka právního postavení posádek těchto balonů, která se dočkala své úpravy v Úmluvě o zákonech a obyčejích války pozemní, jenž byla sjednána v Haagu v roce 1899.[9] Významnou událostí konce devatenáctého století bylo konání prvního mezinárodního aeronautického kongresu v Paříži roku 1899, kde byly projednány zejména otázky vlastnického práva k balónům, odpovědnosti vzduchoplavců, aj.[10]

Hlavní část vývoje právní úpravy civilního letectví ovšem přišla až s prvními úspěšnými lety, kdy se ukázalo, jak jednoduché bude jednoho dne překonávat velké vzdálenosti a při tom pronikat ze vzdušného prostoru jednoho státu do vzdušného prostoru státu druhého, před nimiž tak vyvstala otázka zabezpečení jejich vzdušného prostoru před nežádoucími narušeními a zároveň umožnění rozvoje mezinárodní letecké dopravy. První návrh mezinárodní úmluvy o letectví byl vypracován v roce 1910 na konferenci zástupců devatenácti států v Paříži, která ovšem skončila neúspěchem, kdy jednotlivé delegace nebyly schopné najít shodu v otázce právního režimu vzdušného prostoru.[11] Na straně jedné, reprezentované zástupci Anglie, kteří prosazovali ustanovení o úplné suverenitě států nad vzdušným prostorem nad jejich územím a nad teritoriálními vodami, na straně druhé, reprezentované zástupci Francie, převládala myšlenka zakotvení „svobody vzduchu“.[12]

---

[7] SAND, Peter H., Jorge de Sousa FREITAS a Geoffrey N. PRATT. *An Historical Survey of International Air Law before the Second World War*. McGill Law Journal. 1960, 7(1), s. 25.
[8] Tamtéž, s. 26-27. Zde pojem angloamerického práva „trespass“ přeložen jako neoprávněné vniknutí na cizí pozemek, viz https://dictionary.law.com/Default.aspx?selected=2160
[9] ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis, 2005, s. 11. ISBN 80-86199-95-9.
[10] Tamtéž.
[11] Tamtéž.
[12] Tamtéž.

Především praxe neutrálních států v první světové válce dala za pravdu zástupcům Anglie a myšlence úplné suverenity států nad jejich vzdušným prostorem, kdy např. Nizozemsko, Švýcarsko, Dánsko, Švédsko, Norsko a další, protestovaly, ať již slovy nebo konkrétními činy, proti každému narušení jejich vzdušného prostoru (vojenským) letadlem cizího státu.[13]

Po skončení první světové války, během níž byla letadla využívána pro různorodé účely a došlo k enormnímu nárůstu jejich počtu, došlo z iniciativy francouzské vlády v roce 1919 ke svolání konference do Paříže, jíž se zúčastnilo 38 států[14] a jejímž výsledkem bylo přijetí Pařížské úmluvy z roku 1919. Jejím ideovým východiskem byl princip úplné suverenity nad vzdušným prostorem.[15] V článku 2 Pařížské úmluvy z roku 1919 pak bylo zaručeno právo pokojného přeletu letadel nad územím smluvních států této úmluvy.[16] Významnost a důležitost této úmluvy pak dokládá skutečnost, že některá její ustanovení byla přejata do dalších mezinárodních smluv jako do Iberoamerické úmluvy z roku 1926 nebo do Panamerické úmluvy o komerčním letectví z roku 1928.[17]

Doposud jsme se tedy pohybovali v oblasti leteckého práva veřejného, které upravuje zejména vztahy mezi suverénními státy v otázkách přeletu letadel jednohoto státu vzdušným prostorem druhého státu, státní příslušnosti letadel nebo právního statutu posádky letadla. Nicméně po konci první světové války zaznamenala výrazný rozvoj i komerční letecká přeprava cestujících a nákladu, která začínala hrát významnou roli v nově se utvářejícím světovém řádu. Do popředí se tak dostaly otázky odpovědnosti leteckého dopravce nejenom vůči cestujícím, jejich právním nástupcům, ale i odesílatelům a příjemcům zboží za škodu, jenž mohla být způsobena v důsledku letecké přepravy.[18] Ty byly do této doby regulovány především předpisy vnitrostátního práva, které se od sebe navzájem významně lišily. Potřeba mezinárodní spolupráce při úpravě a sjednocení těchto otázek tak byla nezbytná.

První kroky v této oblasti podniklo Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (z anglického International Air Transport Association, známé pod zkratkou IATA), založené 28. srpna

---

[13] SAND, Peter H., Jorge de Sousa FREITAS a Geoffrey N. PRATT, op. cit., s. 32.
[14] Tamtéž, s. 33.
[15] *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation.* Journal of Air Law. 1930, **1**(1), s. 94, odkud autor přikládá celé znění Článku 1: „The High contracting Parties recognize that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory."
[16] Tamtéž.
[17] ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ, op. cit., s. 13.
[18] Tamtéž.

1919 v Haagu řadou soukromých leteckých společností,[19] jehož činnost v té době vedla ke sblížení právních řádů, alespoň pokud šlo o přepravní smlouvu.[20]

Pro budoucí vývoj leteckého práva soukromého se pak stala významnou první mezinárodní konference o leteckém právu soukromém, konaná v Paříži od 27. října do 6. listopadu 1925, jíž se zúčastnili zástupci čtyřiceti čtyř států s pozorovateli ze Spojených států amerických, Japonska a Maďarska.[21] Tato konference přijala rezoluci, na jejímž základě byl utvořen Technický výbor právních znalců letectví[22], známý pod zkratkou CITEJA,[23] který připravil návrh znění úmluvy upravující především odpovědnost leteckých dopravců a další otázky jako podobu a náležitosti leteckého nákladního listu a odpovědnost leteckého dopravce v případě neprovedení mezinárodní přepravy. Návrh byl následně předložen na druhé konferenci o leteckém právu soukromém, kterou svolala francouzská vláda do Varšavy a jež se uskutečnila od 4. do 12. října 1929. Zástupci 23 států dne 12. října 1929 podepsali Úmluvu o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké dopravě[24], dnes známou jako Varšavská úmluva, která se stala prvním krokem ke sjednocení leteckého práva soukromého. Varšavská úmluva vstoupila v platnost 13. února 1933[25] a do československého právního řádu byla vnesena prostřednictvím vyhlášky č. 15/1935 Sb.

Na tomto místě považuje autor za vhodné vybočit z chronologického řádu výkladu vývoje právní regulace civilního letectví a stručně se zmínit o dokumentech, jenž upravily, resp. doplnily znění Varšavské úmluvy a vytvořily tzv. Varšavský systém, aby se k nim v další části výkladu opět vrátil. Prvním takovým dokumentem je Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, známý jako Haagský Protokol, podepsaný 28. září 1955, který především upravil limity odpovědnosti leteckých dopravců s ohledem na v té době aktuální ekonomickou situaci, zjednodušil fromální náležitosti listin a upravil některá nejasná ustanovení Varšavské úmluvy.[26] Dalším

---

[19] ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ, op. cit., s. 13.
[20] POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I.* Praha: Wolters Kluwer, 2016. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR), s. 198. ISBN 978-80-7552-133-0.
[21] SAND, Peter H., Jorge de Sousa FREITAS a Geoffrey N. PRATT. op. cit., s. 36.
[22] Tamtéž.
[23] Podle francouzského názvu *Comité international technique d'experts juridiques aeriens*.
[24] POLÁČEK, Bohumil, op. cit., s. 198.
[25] Tamtéž.
[26] SMEJKALOVÁ, Terezie a Lucie PICHLEROVÁ. *Právo civilního letectví.* Praha: Wolters Kluver (ČR), 2018, kap. 10.2.1.2. ISBN 978-80-7598-026-7. Tato monografie je autorovi dostupná prostřednictvím ASPI, kde ale není uvedeno číslování stránek. Proto autor referuje k číslu kapitoly.

dokumentem je Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, podepsaná 18. září 1961 v Guadalajaře. Jejím hlavním cílem bylo odstranit nedostatek Varšavské úmluvy v podobě nejasnosti, zda se či nikoli uplatní na smluvního dopravce stejně tak jako na dopravce skutečného, kdy ustanovení Gualajarské úmluvy zakotvilo, že smluvní dopravce je odpovědným stejně jako dopravce skutečný podle Varšavské úmluvy.[27] Následně Montrelské ujednání z roku 1966 přineslo možnost sjednat vyšší limit odpovědnosti podle Varšavské úmluvy na základě dohody uzavřené mezi cestujícím a leteckým dopravcem.[28] Neúspěchem pak skončil pokus o změnu limitu odpovědnosti leteckého dopravce podle navrhovaného Protokolu doplňující Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, sjednanou ve Varšavě a doplněnou Haagským protokolem, který byl ovšem kvůli vysokým limitům neakceptovatelným pro většinu smluvních států Varšavské úmluvy.[29] Posledním do mozaiky Varšavského systému jsou čtyři Dodatkové protokoly sjednané v Montrealu v roce 1975, přičemž předmětem prvních tří bylo převedení dokumentů tvořících Varšavský systém na novou měnu SDR (z anglického Special Drawing Rights) a předmětem čtvrtého pak zpřísnění odpovědnosti leteckého dopravce při mezinárodní přepravě zboží.[30]

V současné době je smluvní stranou Varšavské úmluvy ve znění z roku 1929 celkem 152 států a v upraveném znění Haagským protokolem 137 států.[31] Pro dokreslení složitosti Varšavského systému autor uvádí také počet smluvních stran Guadalajarské úmluvy, doplňující Varšavskou úmluvu, jenž činí 86 států[32] a Dodatkové protokoly podepsané v Montrealu roku 1975 se pohybují mezi 50 až 60 smluvními stranami[33], s výjimkou

---

[27] GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, 2000, s. 6. ISBN 978-904-1113-641.
[28] SMEJKALOVÁ, Terezie a Lucie PICHLEROVÁ, op. cit., kap. 10.2.1.4.
[29] Tamtéž, kap. 10.2.1.5.
[30] Tamtéž, kap. 10.2.1.6.
[31] ICAO. *Seznam smluvních států Varšavské úmluvy a Haagského protokolu* [online]. [cit. 2019-01-27]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf
[32] ICAO. *Seznam smluvních států Guadalajarské úmluvy* [online]. [cit. 2019-01-27]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf
[33] *Seznam smluvních států Dodatkového protokolu č. 1* [online]. [cit. 2019-01-27]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP1_EN.pdf; *Seznam smluvních států Dodatkového protokolu č. 2* [online]. [cit. 2019-01-27]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2_EN.pdf; *Seznam smluvních států Dodatkového protokolu č. 4* [online]. [cit. 2019-01-27]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf; Vše ICAO.

Dodatkového protokolu č. 3, který doposud nevstoupil v platnost kvůli nedostatečnému počtu ratifikací.[34]

Během třicátých let 20. století a před začátkem druhé světové války se konaly třetí a čtvrtá mezinárodní konference o leteckém právu soukromém. První jmenovaná se uskutečnila od 15. do 29. května 1933[35] a jejím výsledkem bylo přijetí Úmluvy o sjednocení některých pravidel o náhradě škody, způsobené třetím osobám nebo majetku na zemi cizími letadly, která upravila odpovědnost leteckého dopravce vůči osobám, s nimiž nemá žádný smluvní vztah.[36] Druhá jmenovaná se uskutečnila v Bruselu od 19. do 30. září 1938[37] a jejím výsledkem bylo přijetí Úmluvy o sjednocení některých pravidel týkajících se pomoci a záchrany letadel nebo letadly na moři.[38]

Druhá světová válka přinesla do oblasti letectví další signifikantní rozvoj, ať již ve vzdálenostech, jež byla letadla schopna urazit, v rychlosti, kterou byla schopna vyvinout, nebo v kapacitě cestujících či nákladu, které byla schopna přepravit. Všechny tyto faktory vedly k potřebě nahradit Pařížskou úmluvu z roku 1919 novou úmluvou o civilním letectví, která by položila základy pro jeho poválečnou mezinárodně právní regulaci. S tím souviselo vyřešení otázky, o jaký základní princip se bude regulace civilního letectví opírat. Opět tedy došlo ke střetu principu úplné suverenity nad vzdušným prostorem, který v důsledku celkového rozvoje letectví zaznamenal změnu, kdy od tradičního chápání tohoto principu ve smyslu zajištění územní integrity a bezpečnosti se posunul do roviny ekonomické ochrany národního leteckého průmyslu[39] a principu „svobody vzduchu", ke kterému bývá v této souvislosti přidáván přívlastek komerční.[40]

Je nutné si uvědomit, že v tuto chvíli by nejvíce z liberalizace letectví těžily Spojené státy americké, jejichž ekonomická kondice byla v daleko lepším stavu než druhou světovou válkou zdevastované evropské státy. Vědomy si této příležitosti, staly se Spojené státy americké hlavním propagátorem co nejširšího uplatnění principu „svobody vzduchu"

---

[34] ICAO. *Seznam smluvních států Dodatkového protokolu č. 3* [online]. [cit. 2019-01-27]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3_EN.pdf.
[35] SAND, Peter H., Jorge de Sousa FREITAS a Geoffrey N. PRATT, op. cit., s. 38.
[36] Tamtéž s. 39.
[37] Tamtéž s. 40.
[38] ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ, op. cit., s. 13.
[39] SAND, Peter H., James T. LYON a Geoffrey N. PRATT. *An Historical Survey of International Air Law Since 1944*. McGill Law Journal. 1961, **7**(2), s. 126.
[40] ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ, op. cit., s. 14.

v mezinárodním civilním letectví, které by umožnilo americkým leteckým společnostem zaujmout významné postavení na světovém trhu. V roce 1944 tak byla Spojenými státy americkými svolána mezinárodní konference spojenců a neutrálních států do Chicaga, která byla zahájena 1. listopadu 1944.[41] Zde byly předloženy čtyři hlavní návrhy podoby civilního letectví v poválečném období, a to návrh Spojených států amerických, Velké Británie, Kanady a Nového Zélandu, přičemž největší diskuze se odehrála nad snahou Spojených států amerických začlenit do finální podoby Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ustanovení o „svobodách vzduchu". Tyto snahy však skončily americkým nezdarem.[42]

Výsledkem konference konané v Chicagu byl podpis závěrečného aktu, Dočasné dohody o mezinárodním civilním letectví, Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, která byla stěžejním dokumentem a jež je známá jako Chicagská úmluva, Dohody o transitu mezinárodních leteckých dopravních služeb a Dohody o mezinárodní letecké dopravě.[43] Chicagská úmluva ve svém čl. 1 téměř doslovně opakuje znění Pařížské úmluvy z roku 1919 a regulace civilního letectví tak do dnešního dne stojí na principu úplné suverenity nad vzdušným prostorem nad svým státním územím. Chicagská úmluva dále zakotvila zřízení Mezinárodní organizace pro civilní letectví, známé pod zkratkou ICAO,[44] jejíž součástí byl Právní výbor, který navázal na předválečnou činnost CITEJA.

Jak již bylo autorem nastíněno výše ve stručném výkladu vzniku a vývoje Varšavské úmluvy v to, co je běžně označováno jako Varšavský systém, právní úprava leteckého práva soukromého se stala silně fragmentovanou, komplikovanou, nepřehlednou a pro neustále se dynamicky rozvíjející civilní letectví také zastaralou oblastí, jejíž konsolidace a modernizace se logicky stala nezbytnou. Pod záštitou ICAO byla roku 1999 do Montrealu svolána konference, jež měla projednat připravený návrh nové úmluvy, která by postupně nahradila již zastaralý Varšavský systém. Jejím výsledkem bylo přijetí nové Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě 28. května 1999[45], známá jako Montrealská úmluva, jejíž počet smluvních stran v současné době čítá 136 států.[46]

---

[41] SAND, Peter H., James T. LYON a Geoffrey N. PRATT, op. cit., s. 126.
[42] ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ, op.cit., s. 14.
[43] Tamtéž.
[44] Z anglického názvu *International Civil Aviation Organisation.*
[45] WEBER, Ludwig a A. JAKOB. *The Modernization of the Warsaw System: The Montreal Convention of 1999.* Annals of Air and Space Law. 1999, s. 335.
[46] ICAO. *Seznam smluvních států Montrealské úmluvy* [online]. [cit. 2019-01-27]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

Česká republika přistoupila k Montrealské úmluvě 28. května 1999, byla publikována pod č. 123/2003 Sb.m.s. a v České republice vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2003. Její vybraná ustanovení upravující práva cestujících budou předmětem dalšího výkladu, a to ve světle odpovídajících ustanovení Varšavské úmluvy a s tím spojené rozhodovací činnosti soudů států, jež jsou smluvními stranami těchto úmluv.

1.2 Právní regulace civilního letectví z pohledu mezinárodního práva soukromého

Jak již bylo nastíněno výše a podpořeno čísly dokumentující globální rozsah letecké přepravy, vztah cestující – letecký dopravce je jednoznačně předmětem právní úpravy mezinárodního práva soukromého, jakožto souboru právních norem upravujících soukromoprávní poměry s mezinárodním prvkem.[47] Za mezinárodní prvek lze dle odborné veřejnosti zpravidla považovat skutečnost, že některý ze subjektů určitého právního vztahu je cizincem, nebo že právnická osoba má své sídlo v zahraničí, dále také skutečnost, že místo plnění se nachází v jiném státě, popř. došlo ke vzniku škody na území cizího státu.[48] Lze tedy bez vážnějších pochybností konstatovat, že mezinárodní prvek je ve vztahu cestující – letecký dopravce v současném propojeném světě přítomen v naprosté většině případů, ve kterých hraje nezanedbatelnou roli.

Aby mohly normy mezinárodního práva soukromého plnit svoji funkci, uplatňují se dva základní postupy, jak v daném případě nalézt řešení konkrétního problému, a to kolizní metoda na základě využití kolizních norem a metoda přímá na základě využití přímých norem.[49] Jak bude ukázáno dále, v oblasti regulace civilního letectví nalezneme jak normy kolizní, tak normy přímé.

1.2.1 Kolizní normy a oblast civilního letectví

Dle teorie mezinárodního práva soukromého kolizní norma na základě určitých kritérií určí, kterého právního řádu a jeho právních norem se užije na daný právní poměr, aniž by kolizní norma samotná upravovala hmotněprávně práva a povinnosti subjektů právního poměru, jejichž obsah tak bude zjištěn až z příslušné právní normy právního řádu

---

[47] KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015, s.27. ISBN 978-80-7380-550-0.
[48] PAUKNEROVÁ, Monika, op. cit., s. 3.
[49] KUČERA, Zdeněk, op. cit., s. 28 a 30.

povolaného k řešení kolizní normou.[50] Z hlediska uvažovaného poměru cestující – letecký dopravce je významná kolizní úprava smluv o přepravě cestujících.

Smlouvy o přepravě cestujících ve světle kolizních norem

Pro kolizní úpravu přepravních smluv v členských státech EU s výjimkou Dánska je nezbytné zmínit dvě nejdůležitější kolizní normy, kdy se na přepravní smlouvy uzavřené před 17. prosincem 2009 budou aplikovat ustanovení Úmluvy o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, otevřené k podpisu v Římě dne 19. června 1980, a to na základě článků 24 a 28 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I).[51] Specificky pro přepravní smlouvy uzavřené v České republice je Římská úmluva 1980 aplikovatelná po 1. červenci 2006, kdy vstoupila v platnost, na smlouvy uzavřené před tímto datem je nutné aplikovat ustanovení zák. č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním.[52] Jak lze dovodit ze znění bodů 15 a 22 odůvodnění Nařízení Řím I, evropský zákonodárce nezamýšlel výrazné odchýlení od znění Římské úmluvy 1980, avšak k určitým změnám zcela jistě došlo.

Z pohledu teorie mezinárodního práva soukromého došlo k zásadní změně v pojetí úpravy situace, kdy si subjekty právního poměru nezvolí rozhodné právo, kterým se jejich poměr bude řídit ve smyslu čl. 3 Římské úmluvy 1980, resp. čl. 3 Nařízení Řím I. Nově Nařízení Řím I stanoví pro případy neexistence volby práva jasná pravidla pro určení právního řádu, kterým se bude řídit některý ze smluvních typů uvedených v čl. 4 odst. 1 Nařízení Řím I nebo jiný smluvní typ neuvedený v odst. 1, u kterého ovšem lze určit charakteristické plnění. Odst. 3 pak představuje tzv. únikovou doložku, za kterou lze považovat takové ustanovení, jež v případě, že daný právní poměr úžeji souvisí s jiným právním řádem, než který určila jako rozhodující příslušná kolizní norma, umožňuje se od takové kolizní normy

[50] KUČERA, Zdeněk, op. cit., s. 28.
[51] Znění Nařízení Řím I dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&qid=1551812387531&from=CS [cit. 2019-03-05].
[52] PAUKNEROVÁ, Monika, op. cit., s. 152.

odchýlit.[53] Je tak zřejmé, že hlavní roli při určování rozhodného práva převzal v Nařízení Řím I oproti Římské úmluvě 1980 princip předvídatelnosti před flexibilitou.[54]

Významnou změnou z pozice této diplomové práce je pak zakotvení zvláštní kolizní normy pro smlouvy o přepravě v čl. 5 Nařízení Řím I, a to jak smlouvy o přepravě zboží, tak smlouvy o přepravě cestujících, přičemž Římská úmluva 1980 obsahovala zvláštní kolizní normu pouze pro smlouvy o přepravě zboží.[55] Smlouvy o přepravě cestujících tak podlehály režimu obecných pravidel, konkrétně pak domněnce dle čl. 4 odst. 2 Římské úmluvy 1980.[56]

Volba práva ve smlouvě o přepravě cestujících

Nařízení Řím I umožňuje smluvním stranám smlouvy o přepravě cestujících zvolit rozhodné právo, kterým se bude jejich právní poměr řídit, a to na základě ustanovení druhého pododstavce odst. 2 čl. 5 tohoto nařízení. Avšak oproti obecnému pravidlu pro volbu rozhodného práva dle čl. 3 omezuje okruh právních řádů, které si lze jako rozhodné zvolit, přičemž dle bodu 32 odůvodnění Nařízení Řím I toto omezení evropský zákonodárce provedl z důvodu zajištění odpovídající úrovně ochrany cestujících. Je otázkou, do jaké míry je toto omezení skutečně schopné naplnit určitou úroveň ochrany cestujících, na které je nutné nahlížet jako na spotřebitele, když na přepravní smlouvy, mající tudíž charakter smlouvy uzavírané se spotřebitelem, nelze aplikovat ustanovení čl. 6 Nařízení Řím I věnující se spotřebitelským smlouvám.

Smluvní strany smlouvy o přepravě cestujících si tak mohou zvolit na základě druhého pododstavce odst. 2 čl. 5 Nařízení Řím I právní řád *„země, ve které:*

a) má cestující své obvyklé bydliště nebo

b) má dopravce své obvyklé bydliště nebo

c) má dopravce místo své ústřední správy nebo

d) se nachází místo odjezdu

---

[53] PAUKNEROVÁ, Monika. *Prostor pro uvážení v českém mezinárodním právu soukromém: Ohlédnutí se za mezinárodním právem soukromým k výročí Antonína Hobzy*. Právník. 2016, 155(1), s. 12. ISSN 0231-6625.

[54] LANDO, Ole a Peter Arnt NIELSEN. *The Rome I Regulation.* Common Market Law Review. 2008, 45(6), s. 1703.

[55] Čl. 4 odst. 4 Římské úmluvy 1980, její znění dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:41980A0934&from=CS [cit. 2019-03-06].

[56] GIULIANO, Mario a Paul LAGARDE. *Report on the Convention on the law applicable to contractual obligations.* Official Journal of the European Communities, C 282. 1980, 28(23), s. 22. ISSN 0378-6986.

e) se nachází místo určení."

Volba rozhodného práva musí také proběhnout v souladu s čl. 3 Nařízení Řím I, tedy je nutné, aby byla výslovně vyjádřena nebo jasně vyplývala z ustanovení dané smlouvy nebo okolností případu.

Volbu rozhodného práva ve smyslu výše uvedeného písm. b) lze ilustrovat na přepravních podmínkách dvou českých leteckých společností, České aerolinie a.s. a čl. 2.1 přepravních podmínek,[57] a Smartwings, a.s. a článek 18.1 písm. c) přepravních podmínek.[58] Naopak někteří velcí a významní letečtí dopravci, kupř. německá letecká společnost Lufthansa nebo francouzská společnost Air France, ve svých přepravních podmínkách volbu rozhodného práva nezakotvili.[59]

Neexistence volby práva

Pro případy, kdy smluvní strany smlouvy o přepravě cestujících neprovedou volbu rozhodného práva, bude tímto na základě ustanovení čl. 5 odst. 2 Nařízení Řím I právo státu, ve kterém má cestující své obvyklé bydliště za podmínky, že se v tomto místě nachází zároveň místo odjezdu nebo místo určení. Nebude-li tato podmínka splněna, rozhodným právem pro takovou smlouvu o přepravě cestujících bude právo místa obvyklého bydliště dopravce. Je nutné mít stále na paměti únikovou doložku zakotvenou v odst. 3 čl. 5 Nařízení Řím I, která se ale uplatní pouze v případě neexistence volby práva smluvními stranami smlouvy o přepravě cestujících.

Mimosmluvní závazkové vztahy a jejich kolizní úprava v oblasti letecké přepravy

Spíše pro úplnost výkladu chce autor pouze okrajově zmínit kolizní úpravu mimosluvních závazkových vztahů, a to těch, u nichž skutečnost vedoucí k jejich vzniku nastala po 11. lednu 2009, jelikož na tyto se aplikuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II), a to na základě čl. 32.[60] Důvodem, proč nebude Nařízení Řím II věnováno

---

[57] Dostupné z: https://www.csa.cz/media/1400/prepravni-podminky-cs.pdf [cit. 2019-03-06].
[58] Dostupné z: https://www.smartwings.com/cs/cestovni-informace/prepravni-podminky/[cit. 2019-03-06].
[59] Přepravní podmínky společnosti Lufthansa dostupné z: https://www.lufthansa.com/xx/en/business-terms-and-conditions-1#16 [cit. 2019-03-06] a přepravní podmínky Air France dostupné z: https://www.airfrance.fr/FR/en/common/transverse/footer/edito_cgt1_airfrance.htm [cit. 2019-03-06].
[60] Znění Nařízení Řím II dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0864&qid=1551898320683&from=CS [cit. 2019-03-06].

více prostoru v této práci, je skutečnost, že to se užije v oblasti letecké přepravy pouze na ty mimosluvní závazkové vztahy, které vznikají na základě bezdůvodného obohacení, nepřikázaného jednatelství a předsmluvní odpovědnosti, přičemž hlavní mimosluvní závazkový vztah vznikající na základě civilního deliktu[61] v podobě odpovědnosti za škodu je upraven zejména normami Varšavského systému, Montrealskou úmluvou a Nařízením (ES) 261/2004.

Z hlediska teorie mezinárodního práva soukromého tedy normami přímými, které, jak již název napovídá, stanoví obsah práv a povinností subjektů jimi upravených poměrů (jsou tedy hmotněprávními normami), na které se užijí bezprostředně, tedy bez nutnosti nejdříve použít ustanovení kolizní normy.[62] Výklad Montrealské úmluvy a Nařízení č. 261/2004 je předmětem dalších dvou částí této diplomové práce.

1.3 Práva cestujících a odpovědnost leteckého dopravce v Montrealské úmluvě

Byť je tato diplomové práce primárně zasvěcena výkladu práv cestujících v mezinárodní letecké přepravě, autor záměrně v názvu této podkapitoly zmiňuje problematiku odpovědnosti leteckého dopravce, neb ten je odpovědný za škodu, kterou utrpěl cestující, resp. osoby oprávněné, v důsledku zranění či úmrtí cestujícího, zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění zavazadel a v důsledku zpoždění letecké dopravy. Práva cestujících dle Varšavské úmluvy a Montrealské úmluvy je tak nutné vnímat především jako právo na náhradu škody vzniklé v důsledku některé z výše uvedených situací a právo volby soudní příslušnosti, které cestujícímu přiznává čl. 33 Montrealské úmluvy, resp. čl. 28 Varšavské úmluvy. Autor tedy v této části bude k problematice práv cestujících přistupovat z pohledu odpovědnosti leteckého dopravce za škodu, limitů jeho odpovědnosti a možností zproštění či snížení této odpovědnosti, jak předpokládají ustanovení Montrealské úmluvy.

Právní teorie odpovědnost za škodu obecně uvádí jako typický příklad soukromoprávní odpovědnosti,[63] kdy pro vznik odpovědnosti za škodu je nutné, aby existovala určitá právní povinnost, došlo k jejímu porušení, vznikla újma a byla dána příčinná souvislost mezi porušením právní povinnosti a vznikem újmy. V takovém případě hovoříme

---

[61] Viz TICHÝ, Luboš. *Nařízení č. 864/2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy Řím II: komentář.* Praha: C.H. Beck, 2018, s. 37. ISBN 978-80-7400-716-3.
[62] KUČERA, Zdeněk, op. cit., s. 30.
[63] GERLOCH, Aleš. *Teorie práva.* 7. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017, s. 174. ISBN 978-80-7380-652-1.

o tzv. odpovědnosti objektivní neboli odpovědnosti za výsledek.[64] V případě, že předpokladem odpovědnosti za škodu je rovněž zavinění, tedy vnitřní psychický vztah delikventa k jednání a následku,[65] hovoříme o tzv. odpovědnosti subjektivní, někdy také odpovědnosti za zavinění.[66]

Po prostudování příslušných ustanovení o odpovědnosti leteckého dopravce za škodu, obsažených ve Varšavské a Montrealské úmluvě, lze konstatovat, že odpovědnost leteckého dopravce za škodu, až na jedinou výjimku, je koncipována na principu objektivní odpovědnosti,[67] která je limitována stanovením maximální částky, do jejíž výše je letecký dopravce v té či oné situaci odpovědný, a zároveň za splnění určitých předpokladů umožňuje leteckému dopravci se této odpovědnosti zprostit, resp. tuto snížit. Ovšem ještě předtím, než se autor začne detailně věnovat odpovědnosti leteckého dopravce za škodu v případech zranění či úmrtí cestujícího, zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění zavazadel a zpoždění letecké dopravy, je nejprve nutné vymezit působnost Montrealské úmluvy, tedy okruh vztahů, na které se tato úmluva aplikuje.

1.3.1 Oblast působnosti Montrealské úmluvy

Oblast působnosti je stejně jako ve Varšavské úmluvě, tak i v Montrealské úmluvě, stanovena v čl. 1 Rozsah platnosti, aniž by se znění zásadním způsobem v Montrealské úmluvě lišilo od znění Varšavské úmluvy. Montrelská úmluva se tak dle čl. 1 odst. 1 vztahuje *„na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu."* Montrealská úmluva však nijak nedefinuje samotný pojem „přeprava", byť by se z následujícího znění odst. 2 mohlo zdát, že tomu tak je, nicméně odst. 2 spíše definuje pojem „mezinárodní" než pojem „přeprava".[68] Stejně tak není definován pojem „letadlo". Pro ilustraci, co se tímto pojmem rozumí, lze nahlédnout do zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, který v § 2 odst. 2 stanoví, že letadlem *„se rozumí*

---

[64] GERLOCH, Aleš, op. cit., s. 202.
[65] Tamtéž, s. 201.
[66] Tamtéž, s. 202.
[67] Viz ustanovení čl. 17, 18 a 19 Varšavské úmluvy, resp. ustanovení čl. 17, 18 a 19 Montrealské úmluvy. Výjimku z principu objektivní odpovědnosti tvoří odpovědnost leteckého dopravce za škodu na nezapsaném zavazadle dle čl. 17 odst. 2 věta poslední, která stanoví: *„V případě nezapsaných zavazadel včetně osobních předmětů odpovídá dopravce pouze za škody, které vznikly přímo jeho vinou a nebo vinou jeho zaměstnanců nebo agentů."* V tomto případě jde nepochybně o odpovědnost subjektivní. Srov. výklad v části věnující se odpovědnosti leteckého dopravce za škodu vzniklou v případě zničení, ztráty nebo poškození zavazadel.
[68] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA. *Montreal Convention.* Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2006, Article I - 3. ISBN 90-411-2456-X.

zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu." Montrealská úmluva se však uplatní i na bezplatnou leteckou přepravu, a to za předpokladu, že ta je prováděna podniky a organizacemi, které se leteckou dopravou zabývají. Opět aniž by Montrealská úmluva tyto pojmy definovala.[69]

Čl. 1 odst. 2 věta první pozitivně vymezuje pojem „mezinárodní přepravy", o kterou půjde v případě jakékoli přepravy na základě dohody mezi zúčastněnými stranami, kdy místo odletu a místo určení leží na území dvou smluvních stran Montrealské úmluvy anebo místo odletu a místo příletu leží na území jedné smluvní strany za předpokladu, že je dána zastávka na území jiného státu, aniž by musel být smluvní stranou Montrealské úmluvy. Věta druhá naopak negativně vymezuje, kdy se nejedná o mezinárodní přepravu, a to v případě přepravy, která je vykonána mezi dvěma místy ležícími na území jedné smluvní strany, aniž by byla dohodnuta zastávka na území jiného státu. Zde je nutné upozornit na Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, které ve svém čl. 1 rozšířilo působnost ustanovení Montrealské úmluvy i na přepravu mezi dvěma místy uvnitř jednotlivých členských států Evropské unie.

Lze tedy konstatovat, že ne každá přeprava, která je z hlediska geografického nebo politického přepravou mezinárodní, bude mezinárodní přepravou i z hlediska Montrealské úmluvy, stejně tak nemá vliv na posouzení, zda se jedná o mezinárodní přepravu, národnost či domicil cestujícího nebo místo sídla toho kterého leteckého dopravce.[70] Pro názornost aplikace čl. 1 odst. 2 Montrealské úmluvy autor uvádí několik příkladů, kdy se Montrealská úmluva uplatní, kdy naopak nikoli, a kdy se uplatní ustanovení Varšavské úmluvy. Je nutné brát v potaz i aplikovatelnost výše zmíněného Nařízení Rady (ES) č. 2027/97.

- Let Praha – Brno: Nařízení č. 2027/97 a MÚ;
- Let Praha – Berlín: Nařízení č. 20207/97 a MÚ;

---

[69] Dle komentářové literatury lze tyto pojmy definovat jako *„takové, které provozují leteckou dopravu systematicky, za účelem dosažení zisku, při vytvoření určité organizační struktury, popř. právní formy."* Viz SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář.* Praha: 1. VOX a.s., 2018, s. 21. ISBN 978-80-87480-62-5.

[70] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article I - 4.

- Let Praha – Johannesburg – Praha: MÚ; v případě leteckého dopravce Společenství i Nařízení č. 2027/97;
- Let Praha – Brunej – VÚ (Brunej je smluvní stranou Varšvaské úmluvy ve znění z roku 1929); v případě leteckého dopravce Společenství i Nařízení 2027/97;

Z pohledu běžného života a praxe je důležité zakotvení postupné nepřerušené přepravy ve 3. odstavci čl. 1 MÚ, protože mnoho leteckých spojení je prováděno několika leteckými dopravci, přičemž část či několik částí takové přepravy může být provedeno uvnitř území jedné smluvní strany Montrealské úmluvy, která by se tak bez tohoto pravidla neaplikovala, a okruh působnosti Montrealské úmluvy by se tak několikanásobně zmenšil.[71] Aby se tedy jednalo o postupnou nepřerušovanou přepravu, která neztratí svoji mezinárodní povahu v důsledku skutečnosti, že jediná přepravní smlouva, popř. několik přepravních smluv, bude plněno zcela v rámci území jednoho státu, je nutné, aby přeprava byla provedena postupně několika dopravci a úmyslem smluvních stran přepravní smlouvy, potažmo přepravních smluv, je provedení takové přepravy jako jediného výkonu.

V rámci přepravy je taktéž běžnou záležitostí její provedení jakýmkoli jiným dopravním prostředkem, např. autobusem, nákladním automobilem či vlakem. V takovém případě se jedná o kombinovanou přepravu dle čl. 38 MÚ a ustanovení MÚ se uplatní toliko na tu část přepravy, jež lze označit jako leteckou, avšak s výhradou ustanovení čl. 18 odst. 4 MÚ, které ve druhé větě tohoto ustanovení zavádí vyvratitelnou právní domněnku, že v případě, kdy je využita přeprava pozemní, námořní nebo vnitrozemská vodní při plnění smlouvy o letecké přepravě za účelem nakládání, dodání nebo překládání, při níž dojde ke škodě, je na takovou škodu nahlíženo, není-li prokázán opak, jako škodu vzniklou v průběhu letecké přepravy. Ačkoli čl. 18 upravuje odpovědnost leteckého dopravce při poškození nákladu, autor je toho názoru, že se ustanovení MÚ aplikují i v případě, kdy by ke škodní události došlo při přepravě cestujících mezi dvěma letišti v rámci jednoho města, a to za předpokladu, že ta splňuje podmínky pro mezinárodní nepřerušovanou přepravu dle čl. 1 odst. 2 a 3 MÚ.[72]

Odstavec 4. čl. 1. Montrealské úmluvy vtěluje přímo do této úmluvy, byť v ne zcela totožném znění, ustanovení Guadalajarské úmluvy, doplňující Varšavskou úmluvu,

[71] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article I – 8.
[72] Shodně viz. SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 24.

a rozšiřuje tak oblast působnosti MÚ i na leteckou přepravu prováděnou jinou osobou, než je smluvní dopravce, a to za splnění podmínek Hlavy V. MÚ a dále samozřejmě za předpokladu, že jsou splněny podmínky odstavců 1–3 čl. 1. MÚ.

1.3.2 Usmrcení a zranění cestujících – zranění, nehoda a doba odpovědnosti leteckého dopravce

Odpovědnost leteckého dopravce za škodu, jež vznikla v důsledku usmrcení nebo zranění cestujícícho, upravuje čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, který pro uplatnění dopravcovy povinnosti k náhradě škody vzniklé v důsledku usmrcení nebo zranění cestujícího vyžaduje, aby ke dvěma výše zmíněným událostem došlo na palubě letadla nebo v průběhu jiných operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něho, a to v důsledku nehody, která stojí v příčinné souvislosti s usmrcením nebo zraněním. Montrealská úmluva přitom pojmy jako „zranění", „nehoda" nebo „jakékoli operace při nastupování do letadla nebo vystupování z něho" nijak nedefinuje a ponechává tak jejich výklad vnitrostáním právním řádům a rozhodovací činnosti soudů jednotlivých států. S ohledem na skutečnost, že ve znění čl. 17 MÚ nedošlo k podstatným změnám oproti znění čl. 17 VÚ, lze konstatovat, že výklad výše uvedených pojmů obsažený v rozsudcích soudů před vstupem Montrealské úmluvy v platnost bude aplikovatelný i pro spory o náhradu škody opírající se o znění čl. 17 MÚ.

Zranění cestujícího v příčinné souvislosti s nehodou

Nedefinování pojmu usmrcení není přirozeně problémem, neb většina se jistě shodne, že usmrcením cestujícího se rozumí ztráta jeho života. Dlouhotrvající kontroverzi a vášně ovšem vzbuzoval pojem „zranění", a to především otázka, zda je možné domáhat se na základě ustanovení Varšavské nebo Montrealské úmluvy náhrady škody za zranění v podobě psychické újmy, aniž by došlo ke zranění tělesnému. V tomto ohledu je nutné upozornit na změnu ve znění čl. 17 MÚ a čl. 17 VÚ, na základě kterého je letecký dopravce odpovědný za škodu, jež nastala tím, že cestující byl *„zraněn nebo utrpěl jakékoli jiné poškození na těle."* Dále je nutné poukázat na nedostatek v českém překladu znění MÚ, kdy anglické

znění pro pojem zranění využívá termínu „bodily injury“, nebo pro ilustraci také z francouzského znění „lésion corporelle“.[73]

Z výše uvedeného je tak zřejmé, že zraněním je myšlena především ztráta tělesné integrity a nelze se tak domáhat náhrady škody v podobě psychické újmy (při letecké přepravě nejčastěji v podobě strachu, nervozity, duševních traumat, následných nočních můr, poruch spánku, apod., vyvolané v cestujícím v důsledku problémů letadla při rozjíždění, vzletu, nouzového přistání, aj.) na základě ustanovení čl. 17 VÚ, potvrzeno v rozhodnutí Nejvyššího soudu Spojených států amerických ve věci *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*.[74] Ke stejnému závěru, avšak ve vztahu k čl. 17 Montrealské úmluvy, dospěl Odvolací soud provincie Québec, Kanada, v případu *Gabriel Plourde v. Service Aérien F.B.O. Inc (Skyservice)*, když potvrdil rozhodnutí soudu první instance, jenž judikoval, že na základě ustanovení Montrealské úmluvy se nelze domáhat náhrady škody za psychickou újmu.[75] Stejný výklad ustanovení čl. 17 MÚ lze ilustrovat i na nedávném rozhodnutí Obvodního soudu pro Prahu 6 ve věci 8 C 268/2017,[76] ve kterém se žalobkyně domáhá náhrady za nemateriální újmu v podobě vážné obavy o její život trvající zhruba půl hodiny a dále v podobě stresu během letu v nebezpečí a po přistání, kdy v dané situaci se jednalo o let z Říma, letiště Fiumicino, do Prahy, operovaný pod kódem OK725, jenž byl nucen v důsledku technické závady na systému přetlakování kabiny k návratu zpět na letiště Fiumicino. Výše uvedená závada vedla k vypadnutí kyslíkových masek, jež vyvolalo na palubě letadla paniku a obavy cestujících o jejich život. Soud v tomto případě došel k závěru, že žalovanou popsaný skutkový stav a jí utrpěná nemateriální újma není upravena Montrealskou úmluvou a žalobu v celém rozsahu zamítl.

Domáhat se náhrady za psychickou újmu lze jedině v situaci, kdy ta je důsledkem tělesného zranění, jenž cestující utrpěl v důsledku nehody, jestliže ta se stala na palubě letadla, popřípadě během nastupování do letadla nebo vystupování z něho. K tomuto závěru dospěl Okresní soud pro východní okrsek města New York, Spojené státy americké, a následně jej potvrdil i Odvolací soud pro Druhý Okruh (z anglického United States Court

---

[73] Francouzské znění Montrealské úmluvy dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22001A0718(01)&from=EN [cit. 2019-02-02].
[74] Dostupné z: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/ [cit. 2019-02-02].
[75] SEDLÁČEK, Pavel. op. cit., s. 102.
[76] Více viz toto rozhodnutí. Autor podotýká, že tento rozsudek je mu znám v souvislosti se zaměstnáním v letecké společnosti České aerolinie a.s.

of Appeals for the Second Circuit), sídlící taktéž ve městě New York, v rozsudku *Ehrlich v. American Airlines.*[77]

Jak již bylo nastíněno výše, škoda způsobená cestujícímu v důsledku jeho usmrcení nebo zranění, musí vyvstat jako důsledek nehody, aby ten, resp. osoby pozůstalé v případě jeho usmrcení, se mohl domáhat náhrady takto vzniklé škody. Jelikož ani Varšavská ani Montrealská úmluva pojem „nehoda" nedefinují, byl ponechán jeho výklad rozhodovací činnosti soudů. Obecně přijímanou definici tohoto pojmu vyložil Nejvyšší soud Spojených států amerických v rozsudku ve věci *Air France v. Saks*,[78] kdy pro uplatnění odpovědnosti leteckého dopravce musí být zranění cestujícího způsobeno neočekávanou a mimořádnou událostí, která působí na cestujícího z vnějšku.[79] Za nehodu pak není považována situace, kdy zranění cestujícího vyplývá z jeho vlastní, vnitřní reakce na obyklé, normální a očekávatelné situace při letecké přepravě.[80]

Dle existující judikatury tak lze říci, že o nehodu půjde v případě poškození pneumatiky při startu letadla, mohutných turbulencích způsobených v důsledku špatného počasí, ztráta tlaku v kabině letadla v důsledku technické závady, popálení cestujícího horkými nápoji či jídlem, a podobně.[81] Další část případů, kdy se může jednat o nehodu ve smyslu čl. 17 Montrealské úmluvy, jsou situace zahrnující jednání či opomenutí posádky letadla. Zde lze ilustrovat na případu *Wallace v. Korean Air*,[82] kdy cestující paní Wallace byla posazena na letu ze Seoulu do Los Angeles v ekonomické třídě mezi dva muže, jeden z nich využil usazení v setmělé části kabiny a spánku paní Wallace, a tu sexuálně zneužil, aniž by v průběhu celého incidentu kabinou procházel jediný člen posádky Koren Air Lines, a mohl tak dané situaci zabránit. Více recentním případem, kde soud došel k závěru, že lze danou situaci subsumovat pod pojem nehody ve smyslu čl. 17 MÚ, je spor *Balani v. Lufthansa*, kde žalobce ještě před přistáním upozornil posádku letadla na nutnost přistavení invalidního

---

[77] Dostupné z: https://caselaw.findlaw.com/us-2nd-circuit/1241755.html [cit. 2019-02-02].
[78] Dostupné z: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/ [cit. 2019-02-03].
[79] Přeloženo z anglického originálu: *„a passenger's injury is caused by an unexpected or unusual event or happening that is external to the Passenger"* Tamtéž.
[80] Air France v. Saks, znění dostupné z: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/ [cit. 2019-02-03].
[81] SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 90.
[82] Dostupné z: https://caselaw.findlaw.com/us-2nd-circuit/1013710.html [cit. 2019-02-03].

vozíku s ohledem na jeho omezenou pohyblivost.[83] Posádka ovšem selhala při zajištění invalidního vozíku, žalobce tak musel opustit letadlo pěšky, při tom upadl a zranil se.[84] Obdobný pak byl případ *Bunis v. Israir GSA.*, kde byl letecký dopravce shledán odpovědným za infarkt cestujícího, jemuž pro přesun do oblasti výdeje zavazadel nezajistil kolečkové křeslo, byť o něj požádal s ohledem na svůj zdravotní stav, a v důsledku nucené námahy v podobě chůze utrpěl infarkt a musel být hospitalizován.[85]

Naopak za nehodu není na základě existující judikatury považována alergická reakce cestujícího na dezinfekční prostředky užité v letadle po přistání, závrať nebo ztráta rovnováhy v důsledku běžné změny tlaku v kabině letadla nebo případ, kdy je cestujícímu doporučeno, aby při mezipřistání vystoupil a v přepravě nepokračoval, ten tak však neučiní a dojde např. k jeho umrtí.[86] O nehodu se také nejedná v případě, kdy v důsledku omezeného pohybu cestujícího na dálkovém letu prodělá cestující trombózu a nad to v jejím důsledku ještě plicní embolii.[87] Stejně tak se o nehodu nejedná ve většině případů, kdy cestující utrpí při letecké přepravě infarkt (viz výjimka v případu *Bunis v. Israir GSA* výše). Pro ilustraci autor uvádí ještě jeden, byť zcela jistě ne poslední, případ, kdy se nejedná o nehodu, a to sice při pádu jednoho cestujícího na druhého, kterému tím způsobí zranění. Taková situace byla řešena v případu *Ramos v. Transmeridian Airlines*, kde žalobkyně byla zraněna cestujícím, jenž na ni upadl při snaze dostat se ze svého místa u okna.[88] Soud dal sice žalobkyni za pravdu, že zranění bylo způsobeno vlivem z vnějšku, avšak neshledal leteckého dopravce odpovědného z důvodu, že pád cestujícího na žalobkyni nebyl způsoben v souvislosti s provozem letadla, ani do incidentu nebyl zapojen nikdo z posádky daného letu.[89]

Doba dopravcovy odpovědnosti

Posledním elementem rozhodným pro určení, zda je letecký dopravce odpovědný za škodu, jež nastala v důsledku usmrcení či zranění cestujících, je určení doby, kdy došlo

---

[83] MCGUIRE, Gregory. *Fight-or-Flight, or Both - Article 17 Accidents and Flight Crew Misconduct.* Issues in Aviation Law and Policy. 2014, 14(1), s. 41.
[84] Tamtéž.
[85] SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 92.
[86] Tyto a další situace, kdy nejde o nehodu viz SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 17 - 20.
[87] Viz rozsudek OLG Frankfurt a. M. ze dne 6. 11. 2002 – 23 U 243/01.
[88] SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 98-99.
[89] Tamtéž.

k nehodě a zda se v této době cestující nacházel v péči leteckého dopravce. Čl. 17 Montrealské úmluvy stanoví, že k nehodě musí dojít *„na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoliv operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něho."* Oproti znění čl. 17 Varšavské úmluvy nedošlo k podstatným změnám. Určení, že k nehodě došlo přímo na palubě letadla není v praxi toliko sporné, jako určení počátku procesu nastupování do letadla a skončení procesu vystupování z něho.

Zde autor nesouhlasí s přístupem, jenž se snaží o zobecněné určení, kdy proces nastupování nebo vystupování z letadla začíná, resp. končí, jako tomu činí některá komentářová literatura,[90] naopak autor souhlasí s tím, že je nutné v každém jednotlivém případě přihlédnout k okolnostem daného případu, zejména pak ke konkrétní infrastruktuře toho kterého letiště, a zodpovězení klíčové otázky, zda a do jaké míry je cestující vystaven rizikům typickým pro leteckou přepravu.[91] Stejně tak důležité bude v konkrétním případě určení přesného okamžiku, kdy letecký dopravce převzal dohled nad cestujícím, a okamžiku, kdy tento dohled skončil.

Limit odpovědnosti leteckého dopravce v případě usmrcení nebo zranění cestujícího

Úpravu limitu odpovědnosti leteckého dopravce je nutné dle čl. 21 Montrealské úmluvy rozdělit na dvě části, a to sice na škody nepřesahující na jednoho cestujícícho částku 113 100 SDR[92] dle odst. 1 a na škody přesahující na jednoho cestujícícho částku 113 100 SDR dle odst. 2.

V prvém případě nemůže letecký dopravce limit odpovědnosti vyloučit ani snížit (zde vzato z anglického znění čl. 21 odst. 1 MÚ, který využívá termínů „exclude" a „limit"), viděno především v kontextu neplatnosti takových ujednání přepravní smlouvy ve smyslu čl. 26 MÚ. Českým překladem využitý termín „zbavit" není dle autora vhodným s ohledem na čl. 20 MÚ, který za splnění předpokladů zde stanovených umožňuje v nejzazším případě, aby se letecký dopravce zcela zprostil své odpovědnosti.

Druhý případ dle odst. 2 čl. 21 MÚ zanesl institut neomezené odpovědnosti leteckého dopravce, který je odpovědný za škody přesahující částku 113 100 SDR na každého

---

[90] SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 91.
[91] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 17 - 23.
[92] Při psaní této diplomové práce odpovídala částka 113 100 SDR zaokrouhleně částce 3.556.000,- Kč. Pro přepočet využit kurz České národní banky ke dni 4. února 2019, dostupný z: https://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp.

cestujícího, ledaže prokáže, že ke škodě nedošlo *„výlučně nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců nebo agentů“* nebo že ke škodě došlo *„výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.“* Oproti režimu odpovědnosti leteckého dopravce ve Varšavské úmluvě došlo tímto ustanovením ke značnému zlepšení postavení žalobce, který již pro domožení se náhrady škody, přesahující limit odpovědnosti dle čl. 21 MÚ, nemusí prokazovat pochybení na straně leteckého dopravce ve smyslu čl. 25 VÚ. Toto důkazní břemeno bylo otočeno a stíhá leteckého dopravce.

Limit odpovědnosti ve výši 113 100 SDR dle čl. 21 ovšem nepředstavuje paušální kompenzaci cestujících, kteří i nadále musí jimi tvrzenou výši škody prokázat,[93] stejně jako je nadále stíhá důkazní břemeno pro prokázání příčinné souvislosti mezi nehodou a vzniklou škodou. Bude tedy na leteckém dopravci, zda se v případě částek přesahujících tento limit zprostí odpovědnosti dle čl. 21 odst. 2 MÚ, nebo zda se mu podaří zbavit, či alespoň snížit, limit odpovědnosti ve smyslu čl. 20 MÚ.

1.3.3 Zničení, ztráta nebo poškození zavazadel

Úprava odpovědnosti leteckého dopravce v případě zničení, ztráty nebo poškození zavazadel nedoznala oproti ustanovením Varšavské úmluvy zásadních změn. Montrealská úmluva v čl. 17 odst. 2 vychází z různých režimů odpovědnosti leteckého dopravce v závislosti na skutečnosti, zda se v daném případě jedná o zavazadlo zapsané či zavazadlo nezapsané, také tzv. kabinové zavazadlo. V případě škod na zapsaných zavazadlech MÚ zavádí objektivní odpovědnost leteckého dopravce, naopak u škod na nezapsaných zavazadlech je odpovědnost leteckého dopravce zmírněna v podobě nutnosti přistoupení zavinění leteckého dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů. V případě škody na nezapsaném zavazdle tak MÚ zavádí subjektivní odpovědnost dopravce. Jinak MÚ nečiní na základě čl. 17 odst. 4 rozdíl mezi zapsaným a nezapsaným zavazdlem, kdy pro tyto užívá společného označení „zavazadlo“, leda že se přímo v textu úmluvy hovoří o zavazadle zapsaném či nezapsaném.

Zapsaná zavazadla – pojmy zničení, ztráty, poškození a doba dopravcovy odpovědnosti

Dle čl. 17 odst. 2 věta první MÚ odpovídá letecký dopravce za škodu v podobě zničení, ztráty nebo poškození zapsaného zavazadla vzniklou v důsledku události, jež se stala *„na*

[93] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 21 - 2.

palubě letadla a nebo kdykoli v době, kdy zapsané zavazadlo bylo pod kontrolou dopravce." Na rozdíl od případů usmrcení či zranění cestujícího spojuje text Montrealské úmluvy škodu s pojmem události, nikoli nehody. Pod pojem události lze zcela jistě subsumovat daleko širší okruh situací, které při letecké dopravě mohou nastat, jako kupříkladu poškození zavazadla při nakládce, vykládce nebo převozu zavazadla mezi budovou terminálu a letadlem, jeho promočení nebo vykradení, změny teploty a samozřejmě také nehodu samotnou. Je ovšem nutné nadále pamatovat, že vzniklá škoda musí stát v příčinné souvislosti s událostí, která musí mít svůj počátek v době, kdy je dopravce odpovědný. Uvažujme tak situaci, kdy cestujícímu zplesniví zavazadlo v důsledku jeho promočení při vykládce z letadla, avšak až poté, kdy cestující zavazadlo převezme z výdejního pásu a odjede z letiště. Událost vedoucí ke škodě bezesporu nastala v době, kdy letecký dopravce nesl za toto zavazadlo odpovědnost a cestující se tak může domáhat náhrady vzniklé škody. Zde autor upozorňuje, že je nutné, aby cestující písemně uvědomil leteckého dopravce o takovém poškození nejpozději do sedmi dnů ode dne jeho převzetí dle čl. 31 odst. 2 MÚ, v případě, že by tak neučinil, ztrácí své právo na náhradu vzniklé škody v souladu s čl. 31 odst. 4.

Zničením zavazadla se rozumí takové poškození zavazadla, které svojí intenzitou vede k nemožnosti užít zavadla pro původní účel,[94] typicky se bude jednat o případ, kdy zavazadlo celé shoří, popř. při přepravě po letištní ploše vypadne z vozíku a následně je přejeto dalším vozidlem. Poškozením je pak nutné chápat zásah do hmotné podstaty zavazadla včetně jeho obsahu, jež má za následedk snížení ceny takového zavazadla a jeho obsahu,[95] zde lze uvést např. odtržení madla zavazadla nebo odlomení kolečka. O ztrátě zapsaného zavazadla hovoříme v případě, kdy letecký dopravce nadále nedisponuje fyzickou kontrolou nad zavazadlem, a není tak schopen zavazadlo navrátit do dispoziční sféry cestujícího,[96] přičemž za ztracené je zavadlo považováno od okamžiku, kdy jeho ztrátu dopravce uzná, nebo po marném uplynutí lhůty v délce dvaceti jedna dnů ode dne, kdy mělo dojít dle čl. 17 odst. 3 MÚ.

Pro určení, zda v konkrétním případě letecký dopravce odpovídá za škodu na zavazadle v podobě jeho poškození, zničení nebo ztráty, je důležité určit, zda v okamžiku, kdy došlo

[94] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 17 - 46.
[95] Tamtéž.
[96] Tamtéž.

k události, která je příčinou škody, bylo toto zapsané zavazadlo pod kontrolou dopravce. Lze konstatovat, že v pohledu na počátek doby, kdy je zapsané zavazadlo pod kontrolou dopravce, panuje v praxi obecná shoda, kdy tímto okamžikem je odbavení cestujícího, při kterém je zavazadlo předáno zaměstnanci leteckého dopravce, resp. zaměstnanci společnosti zajišťující leteckému dopravci služby odbavení cestujících a letadel.[97]

Naopak hledání okamžiku, kdy kontrola dopravce nad zapsaným zavazadlem končí, může být v praxi obtížnější, jednoduše proto, že poté, co je cestujícím zavazadlo odevzdáno na odbavovací přepážce, zvyšuje se, i s ohledem na rostoucí počet cestujících a odbavených zavazadel, riziko vzniku události, která povede k nemožnosti dopravce navrátit zavazadlo do dispoziční sféry cestujícího. V ideálním případě doba odpovědnosti dopravce za zapsané zavazadlo skončí v okamžiku, kdy cestujícímu je znovu umožněno se zavazadlem disponovat,[98] nejčastěji ve formě vyzvednutí ze zavazadlového pásu ve výdeji zavazadel. U zavazadlového pásu může dojít k situaci, že, byť ne úmyslně, cestující vezme zavazadlo, které považuje za své a s tímto z letiště odejde, v takové situaci doba odpovědnosti leteckého dopravce nekončí, jelikož ten je povinen prostřednictvím přiměřených opatření zajistit, že bude každému cestujícímu navráceno jeho zavazadlo a nejinak tomu bude i v situaci opožděného zavazadla, které až do jeho vydání cestujícímu dopravce opatruje a chrání před vznikem případné škody.[99]

Nezapsaná neboli kabinová zavazadla

Jak již bylo uvedeno v úvodu této podkapitoly, odpovědnostní režim kabinových zavazadel není tak striktní jako v případě zapsaných zavazadel, čemuž lze rozumět jako reflektování skutečného stavu, jelikož cestující po celou dobu letecké přepravy má zavazadlo ve své dispoziční sféře, a má tak možnost nad ním vykonávat účinnou kontrolu. S ohledem na uvedené se tak jeví jako logické zakotvení odpovědnosti leteckého dopravce pouze za škody na kabinovém zavazadle, které zavinil přímo sám, popř. je zavinili jeho zaměstnanci nebo agenti. Oproti odpovědnosti za zapsané zavazadlo dochází taktéž k zúžení doby, po kterou může být dopravce odpovědný, a to na stejný časový úsek jako v případech dle čl.

---

[97] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 17-47, dále shodně také SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 93 nebo ustanovení Všeobecných podmínek přepravy vypracovaných IATA, čl. 9.4.1 dostupné z: http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1145517747.pdf [cit. 2019-02-05].
[98] SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 93.
[99] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 17 - 48.

17 odst. 1 MÚ, jelikož kabinové zavazadlo se dostane do sféry potenciálního působení leteckého dopravce současně s cestujícím. Odpovědnost dopravce za škodu na kabinovém zavazadle bude dána např. v situaci, kdy zásoby nápojů pro palubní catering, uskladněné v přihrádkách nad hlavami cestujících, se při vzletu uvolní, rozbijí a vyteklé tekutiny poškodí zavazadla cestujících.

Zajímavým soudním rozhodnutím je rozsudek OLG Köln ze dne 15. 5. 2012/3 ve věci U 59/11,[100] ve kterém soud dovodil lehkovážnost jednání a kvalifikované zavinění zaměstnance společnosti, která pro dopravce zajišťovala transport cestujících od letadla do budovy terminálu, a dle soudu lze toto kvalifikované zavinění přičítat dopravci, kdy jednající zaměstnanec společnosti vydal peněženku, kterou mu předal zaměstnanec dopravce po jejím nalezení v letadle, a ten ji předal třetí osobě bez jakéhokoli ověření, že jí skutečně patří.

Limity odpovědnosti dopravce v případě zničení, poškození nebo ztráty zavazadel

Pro odpovědnost leteckého dopravce za škody na zavazadlech, tedy jak zapsaných, tak kabinových, stanovuje Montrealská úmluva v čl. 22 odst. 2 limit ve výši 1 131 SDR na každého cestujícícho, s výjimkou případů, kdy cestující učiní zvláštní prohlášení o zájmu na dodání v místě určení a zaplatí příslušný poplatek, v takovém případě odpovídá letecký dopravce za škodu na zapsaném zavazadle do výše částky uvedené v prohlášení cestujícího, a dále s výjimkou případů, ve kterých bude prokázáno, že škoda na zavazdle vznikla v důsledku jednání dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů, kteří jednali s úmyslem škodu způsobit nebo jednali nedbale, avšak s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde dle čl. 22 odst. 5 MÚ. Montrealská úmluva tak zakotvila jednotný limit odpovědnosti leteckého dopravce bez ohledu na typ zavazadla na rozdíl od ustanovení Varšavské úmluvy, která v případě zapsaných zavazadel vycházela z principu limitu odpovědnosti v závislosti na hmotnosti zapsaného zavazadla, a pro kabinová zavazadla stanovila jednotný limit odpovědnosti dopravce.

Stejně jako v případě limitů odpovědnosti dopravce při usmrcení nebo zranění cestujícího, nemůže dopravce vyloučit ani snížit limit odpovědnsti za škody na zapsaném zavazadle, opět viděno v kontextu čl. 26 MÚ a skutečnosti, že pro škodu na zapsaných zavazadlech je

[100] Více viz SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 108-109.

Montrealskou úmluvou stanovena objektivní odpovědnost. K tomuto závěru došel Odvolací soud pro Pátý okruh Spojených států amerických ve sporu *Muoneke v. Compagnie Nationale Air France*.[101] Bude tedy na dopravci, aby prokázal některou ze skutečností dle čl. 17 odst. 2 věta druhá nebo dle čl. 20 věta první MÚ, aby se odpovědnosti zprostil nebo její limit alespoň snížil.

1.3.4 Zpoždění v letecké přepravě dle čl. 19 Montrealské úmluvy

Otázce zpoždění v letecké přepravě se bude autor podrobněji věnovat v části pojednávající o právech cestujících podle Nařízení č. 261/2004 ve světle rozsáhlé a v některých případech i kontroverzní rozhodovací činnosti SDEU. Na tomto místě tedy spíše půjde o stručný výklad ustanovení čl. 19 MÚ, jenž oproti znění čl. 19 VÚ nedoznal zásadní změny, přičemž čl. 19 MÚ zakládá odpovědnost leteckého dopravce za *„škody způsobené zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu."* Klíčové pojmy „škody" a „zpoždění" Montrealská úmluva ovšem nedefinuje, je tak opět nutné při výkladu těchto pojmů vycházet z rozhodovací činnosti soudů a odborné literatury.

V případě zpoždění letecké přepravy bude letecký dopravce odpovědný za škodu vzniklou cestujícím v podobě nákladů na místní přepravu, ubytování a občerstvení, jestliže cestující je nucen tyto náklady vynaložit v důsledku nemožnosti pokračovat v jeho původně zamýšlené cestě, která byla vyvolána zpožděním předcházejícího letu.[102] Dalším příkladem škody ve smyslu čl. 19 MÚ je náhrada ceny náhradního letu poté, co původní let nebyl uskutečněn, a náhradní let si cestující zajistil sám. K tomuto závěru došel Vrchní zemský soud v Düsseldorfu v případě 18 U 174/95 ze dne 13. června 1996, avšak je nutné upozornit, že v tomto případě dovodil soud povinnost k náhradě škody leteckým dopravcem z ustanovení národního právního řádu, protože danou skutkovou situaci nebylo možné kvalifikovat jako zpoždění ve smyslu čl. 19 VÚ.[103]

[101] Dostupný z: https://casetext.com/case/muoneke-v-compagnie-nationale-air-france [cit. 2019-02-06].
[102] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 19-2.
[103] SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 137.

Ovšem nemalé úskalí představuje pojem „zpoždění“, především pak stanovení míry intenzity v podobě délky zpoždění, při jejímž překročení je cestující oprávněn domáhat se náhrady škody tak, jak předvídá ustanovení čl. 19 MÚ.[104]

Dle komentářové literatury lze za zpoždění považovat stav, kdy cestující, resp. zavazadlo nebo náklad nedorazí do sjednané cílové destinace v předem dohodnuté lhůtě,[105] popř. jako nevčasný přílet do cílové destinace.[106] Lze konstatovat, že se dvě výše uvedené definice zásadním způsobem neliší, definice dle Sedláčka více akcentuje smluvní povahu vztahu mezi cestujícím a leteckým dopravcem. Komentářová literatura se taktéž shoduje na okamžiku, který je rozhodný pro určení, zda cestující dorazil do sjednané destinace se zpožděním, který spatřuje nikoli v okamžiku, kdy se letadlo dotkne přistávací dráhy, ale v okamžiku, kdy cestující vystoupí z letadla.[107]

Při stanovení určité míry intenzity zpoždění je nutné si uvědomit, že o zpoždění lze hovořit i v případě, kdy cestující dorazí do sjednané destinace se zpožděním pouhých pěti minut. Avšak přiznávat cestujícím náhradu škody v takových případech (a lze si jen stěží představit, jaká škoda může takto krátkým zpožděním cestujícímu vzniknout) by představovalo výklad *ad absurdum* čl. 19 MÚ, který lze snadno překonat teleologickým výkladem, kdy smyslem a účelem tohoto ustanovení je chránit osoby mající zájem na včasném příletu do destinace či včasném doručení nákladu, avšak je nutné brát zřetel na skutečnost, že připuštění takového výkladu by představovalo neúměrnou, ne-li přímo likvidační zátěž pro letecké dopravce a letecká doprava jako taková by pozbyla svého smyslu. Byť se postupem času objevily různé způsoby určení míry intenzity zpoždění, jako např. zakotvení hranice přípustné délky zpoždění, jež netvoří více jak 50% letové doby,[108] nebo proměna procentuální hranice pro výpočet přípustné délky zpoždění v závislosti na letové době,[109] bude nutné přihlížet k jednotlivým okolnostem každého jednoho případu

---

[104] Autor poznamenává, že v této části nebude brán v potaz rozsudek SDEU ve Spojených věcech C-402/07 a C-432/07, známý jako *Sturgeon*, ve kterém SDEU stanovil hranici tří hodin pro případ zpoždění, při jejímž překročení je cestující oprávněn domáhat se paušální kompenzace ve smyslu čl. 7 Nařízení č. 261/2004.
[105] SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 131.
[106] Autorem přeloženo z anglického originálu *„untimely arrival at the destination.“* Viz SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 19-3.
[107] Viz SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 131., shodně SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 19-3.
[108] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 19-5.
[109] Tamtéž, s. Article 19-6.

zvlášť, i s ohledem na skutečnost, že zpoždění může být způsobeno okolnostmi, které jsou mimo účinnou kontrolu leteckého dopravce.

Limit odpovědnosti leteckého dopravce při zpoždění v letecké přepravě

Čl. 22 odst. 1 MÚ zakotvuje limit odpovědnosti leteckého dopravce pro škodu způsobenou zpožděním při přepravě osob ve výši 4 694 SDR, jenž může být prolomen, prokáže-li v případném sporu žalobce některou ze skutečností předvídanou v odst. 5 čl. 22. Pro případ škody v důsledku zpoždění přepravy zavazadla pak Montrealská úmluva stanoví limit odpovědnosti dopravce ve výši 1 131 SDR dle odst. 2 čl. 22.

Je i nadále nutné mít na paměti, že čl. 19 MÚ nezakotvuje oprávnění cestujícího k paušální náhradě škody jako je tomu u Nařízení č. 261/2004, a bude tak vždy na cestujícím, aby prokázal nejenom existenci zpoždění v daném případě, které vyvstalo při letecké přepravě, ale také výši škody, jejíž náhrady se domáhá.

1.3.5 Zproštění odpovědnosti leteckého dopravce

Oblast zproštění odpovědnosti leteckého dopravce doznala v Montrealské úmluvě oproti ustanovením Varšavské úmluvy zásadních změn, přičemž za tu hlavní se dá označit opuštění ustanovení čl. 20 VÚ, na základě kterého se letecký dopravce mohl zprostit odpovědnosti, pokud prokázal, *„že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo že nemohli tak učiniti“,* a to jak pro případy zranění či úmrtí cestujících, zničení, ztráty nebo poškození zapsaných zavazadel, nebo pro případy škod způsobených zpožděním letecké přepravy. Možnost dovolávat se učinění veškerých nutných opatření, resp. učinění veškerých možných opatření, nebo nemožnosti učinit takové opatření, převzala Montrealská úmluva pouze pro obranu v případě škody vzniklé zpožděním letecké přepravy ve smyslu čl 19 MÚ. Montrealská úmluva dále zakotvila konkrétní okolnosti, kterých se může letecký dopravce dovolávat pro zproštění odpovědnosti, pro jednotlivé události, v jejichž důsledku může vzniknout škoda. Pro všechny tyto události je pak zakotvena možnost obrany leteckého dopravce prostřednictvím prokázání spoluzavinění cestujícího nebo osoby, jež uplatňuje svá práva na místo cestujícího, ve smyslu čl. 20 MÚ.

Čl. 20 – spoluzavinění cestujícího

Ve všech případech, ve kterých je dána odpovědnost leteckého dopravce, může se své odpovědnosti zprostit (explicitně vyplývá z věty třetí čl. 20 MÚ), prokáže-li, že ke vzniku škody přispělo jednání cestujícího, ať již v podobě nedbalostního jednání, protiprávního činu nebo opomenutí, a to do té míry, v jaké nedbalost, protiprávní čin nebo opomenutí cestujícího způsobily škodu, nebo k ní alespoň přispěly ve smyslu ustanovení čl. 20 MÚ. Zavinění je tedy nutné vnímat nikoli jako nutný předpoklad pro uplatnění nároku cestujícího, s výjimkou případů škody na nezapsaných zavazadlech, ale jako okolnost, které se letecký dopravce může dovolat, aby se zprostil své odpovědnosti nebo ji alespoň snížil.[110] Některé případy spoluzavinění cestujících budou uvedeny dále.

Zproštění odpovědnosti leteckého dopravce v případě zranění nebo úmrtí cestujícího

O zproštění odpovědnosti leteckého dopravce za zranění či úmrtí cestujících ve smyslu čl. 17 a čl. 21 odst. 2 MÚ bylo autorem krátce pojednáno výše v kapitole 1.3.2, zde bude autorem předestřeno ve světle čl. 20 MÚ.

Na rozdíl od svého předchůdce v podobě čl. 21 VÚ, čl. 20 MÚ získal v případě škod vzniklých v důsledku zranění či úmrtí cestujících na důležitosti. Představuje totiž jediný způsob, jakým se letecký dopravce může v těchto případech zcela zprostit své odpovědnosti. Typickým příkladem je situace, kdy cestující neuposlechne pokyny členů posádky, nezapne si bezpečnostní pás, a v důsledku prudkých pohybů letadla, vyvolaných průletem turbulentní oblastí, je cestující zraněn.[111] Spoluzavinění cestujícího lze dále, i přes stáří tohoto případu, ilustrovat na rozhodnutí *Chutter v. KLM Royal Dutch Airlines.*[112] Zde bylo soudem shledáno spoluzavinění cestující, která se poté, co byla usazena na své místo, i přes svítící signalizaci vyzývající k připoutání bezpečnostním pásem, vydala do zadní části letadla, aby zamávala na rozloučenou své dceři. Při tomto gestu vypadla ze zadních dveří letadla a dopadla na betonovou plochu letiště v New Yorku. Soud z důvodu opožděného uplatnění nároku a spoluzavinění cestující neshledal žalobkyni oprávněnou k náhradě škody v důsledku zranění, která utrpěla po pádu na plochu letiště.

---

[110] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 20-2.
[111] Tamtéž, s. Article 20-7.
[112] Dostupný z: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/132/611/1454904/ [cit. 2019-02-26].

Zproštění odpovědnosti leteckého dopravce v případě zničení, ztráty nebo poškození zavazadla

Montrealská úmluva ve svém čl. 17 odst. 2 věta druhá váže zbavení odpovědnosti leteckého dopravce za zničení, ztrátu nebo poškození zavazadla na určité negativní vlastnosti zavazadel, a to v podobě *„vlastní vady, kvality nebo nedokonalosti zavazadla."* Dle odborné literatury tak může jít o případy, kdy je zavazadlo zhotoveno z lehce rozbitelného materiálu, popř. přepravuje-li cestující v zavazadle rozbitelné předměty, např. skleněné vázy.[113] Letecký dopravce se může také zprostit odpovědnosti, prokáže-li spoluzavinění cestujícího dle čl. 20 MÚ. Spoluzavinění cestujícího bylo shledáno kupříkladu ve výše uvedeném rozsudku OLG Köln ze dne 15. 5. 2012/3 ve věci U 59/11 (viz kapitola 1.3.3), kde odpovědnost leteckého dopravce byla snížena na polovinu z důvodu nedbalého jednání cestujícího, který si při vystupování z letadla nezkontroloval, zda u sebe svoji peněženku skutečně má. Pro ilustraci lze uvést také rozsudek OLG Frankfurt a. M. ze dne 26. 2. 2015 ve věci 16 U 85/14, ve kterém odvolací soud zmírnil odpovědnost leteckého dopravce o částku odpovídající hodnotě dvou zrcadlových fotoaparátů, které byly odcizeny ze zapsaného zavazadla cestujícího, přičemž na základě tohoto způsobu přepravy cenných fotoaparátů shledal soud spoluzavinění cestujícího na vzniku škody, který, dle názoru soudu, měl fotoaparáty přepravovat v příručním zavazadle.[114]

Zproštění odpovědnosti leteckého dopravce při zpoždění v letecké přepravě

Jak již bylo uvedeno v úvodu do této podkapitoly, autoři Montrealské úmluvy přesunuli možnou obranu leteckého dopravce prostřednictvím prokázání, že učinil veškerá nutná opatření, aby škodě zabránil, nebo je učinit nemohl, do čl. 19 MÚ, který upravuje odpovědnost leteckého dopravce v případě zpoždění v letecké přepravě. Je záhodno upozornit na změnu ve znění možnosti zproštění dopravce dle čl. 19 MÚ a dle čl. 20 VÚ. Varšavská úmluva vyžadovala, aby dopravce prokázal, že učinil *„veškerá nutná opatření, …"* kdežto Montrealská úmluva požaduje doložení, že dopravce učinil *„veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, …"* Užitím čistě jazykového výkladu je zřejmé, že touto změnou z prokázání učinění *nutných* opatření na opatření, která lze *spravedlivě* požadovat, bylo vylepšeno postavení dopravce v případném sporu s cestujícím. Opatření, která lze spravedlivě požadovat, umožňují v každém jednotlivém případě zahrnout při posuzování

[113] SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 93.
[114] Tamtéž, s. 159-160.

dopravcovy odpovědnosti hledisko ekonomických nákladů takových opatření, avšak to se nesmí stát hlavním vodítkem pro určení, zda je dopravce odpovědný či nikoli. Je nutné vždy brát v potaz nedotknutelnost lidského života a tělesnou integritu každého člověka, a proto musí být letecká přeprava prováděna vždy s nejvyšším možným standardem za dodržení veškerých platných právních předpisů,[115] ať již těch na úrovni evropské, potažmo vnitrostátní, a dalších předpisů vydávaných výrobci letadel, motorů nebo konkrétních letadlových součástek.

Dopravce tedy typicky nebude shledán odpovědným v případech, kde zpoždění bylo způsobeno okolností vyšší moci, jelikož těm není v silách nikoho zabránit.[116] Klasickým případem tak bude zpoždění vyvolané nemožností přistát na určitém letišti v důsledku husté mlhy,[117] povětrnostních podmínek neumožňujících bezpečné provedení letu nebo také situace politické nestability, jak uvádí 15. bod odůvodnění Nařízení č. 261/2004.[118] Letecký dopravce nebude dále odpovědný za zpoždění způsobené střetem letadla s ptákem, jak judikoval SDEU ve svém nedávném rozhodnutí ze dne 4. května 2017 ve věci C-315/15, Marcela Pešková a Jiří Peška v. Travel Service, a.s.

1.3.6 Soudní příslušnost pro rozhodování sporů na základě čl. 33 Montrealské úmluvy

Čl. 33 MÚ zakotvuje okruh soudů, které mohou být příslušné pro řešení sporu na základě žaloby o náhradu škody, přičemž ponechává žalobci celkem pět možností soudů, u nichž se rozhodne předmětné řízení zahájit. Prvé čtyři možnosti jsou totožné s ustanovením čl. 28 VÚ, nově pak Montrealská úmluva v odst. 2 čl. 33 zavádí v pořadí pátou soudní příslušnost, a to ve vazbě na domicil cestujícího. Jak je patrné ze znění čl. 33, nestanoví pouze mezinárodní příslušnost, tedy podřazení pod právní řád určité země,[119] ale zároveň určí také příslušnost místní, což je výklad akceptovaný ve většině evropských zemí, naopak

---

[115] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 19-14.
[116] Tamtéž, s. Article 19-15.
[117] Zde např. rozsudek *Jahanger v. Purolator Sky Courier*, 615 F. Supp. 29 (E.D. Pa. 1985), dostupný z: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/615/29/1515156/ [cit. 2019-02-28].
[118] Znění dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0261&qid=1551380011934&from=CS [cit. 2019-02-28].
[119] SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 239.

v zemích angloamerického práva je čl. 33 vykládán jako určení mezinárodní soudní příslušnosti a místní příslušnost je určena na základě národních předpisů.[120]

Základním předpokladem pro uplatnění žaloby o náhradu škody, který je společný pro všechny možnosti soudní příslušnosti předvídané čl. 33 MÚ, je nutnost, aby žaloba byla podána u soudu nacházejícím se na území některé ze smluvních stran Montrealské úmluvy, jak vyplývá z věty první odst. 1 čl. 33 MÚ. Následně může žalobce vybrat soud:

a) kde má dopravce bydliště;
b) kde má dopravce hlavní sídlo podnikání;
c) v místě podnikání, kde byla sjednána přepravní smlouva;
d) místa určení; nebo
e) hlavního a trvalého bydliště cestujícího za splnění dalších požadavků čl. 33 odst. 2 MÚ.

Pátá soudní příslušnost dle odst. 2 čl. 33 Montrealské úmluvy

Zakotvení páté soudní příslušnosti bylo jedním z hlavních témat diskuze konference konané v Montrealu ve dnech 10. – 28. května 1999.[121] Jejím zakotvením bylo opět zvýhodněno postavení cestujícího, který je tak oprávněn podat žalobu v jemu známějším prostředí, avšak zájmy leteckého dopravce byly rovněž vzaty v potaz, a pátá soudní příslušnost tak přichází v úvahu pouze tam, kde je dána spojitost s obchodní činností leteckého dopravce.

Využití v pořadí páté soudní příslušnosti je tak podmíněno hned několika skutečnostmi, které musí být dány. Předně je to skutečnost, že se musí jednat o žalobu o náhradu škody způsobené usmrcením nebo zraněním cestujícího ve smyslu čl. 17 odst. 1 MÚ, dále se soud musí nacházet na území smluvní strany Montrealské úmluvy, kde má navíc cestující v době nehody své *„hlavní a trvalé bydliště"*. Dále musí být kumulativně splněno, že letecký dopravce provádí do nebo z tohoto státu leteckou dopravu cestujících, a to buď letadlem vlastním nebo za využití letadla jiného dopravce na základě obchodní smlouvy, a tuto přepravu uskutečňuje ve vlastních provozních prostorách nebo v prostorách jiného dopravce, se kterým má uzavřenou obchodní smlouvu. Zde autor upozorňuje, že kumulativnost dvou skutečností v předcházející větě je zřejmá především z anglického znění čl. 33 MÚ, když

[120] Shodně SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 33-8 až Article 33-9 a SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 238-239.
[121] WEBER, Ludwig a A. JAKOB., op. cit., s. 338.

český překlad nešikovně využívá spojení „a nebo“, které nejenom, že by se nemělo v jazyce českém správně využívat,[122] ale připouští možnost výkladu, kdy postačí, bude-li splněna pouze jedna ze dvou skutečností na straně leteckého dopravce.

Montrealská úmluva přináší v písm. b) odst. 3 čl. 33 vlastní definici hlavního a trvalého bydliště, kterým se rozumí *„trvalé bydliště cestujícího v době nehody.“* Přičemž při určení hlavního a trvalého bydliště není brán zřetel na národnost cestujícího, jak vyplývá z věty druhé v tomto ustanovení. Prostřednictvím zavedení vlastní definice tohoto pojmu chtěli autoři Montrealské úmluvy docílit jednotného výkladu pro využití páté soudní příslušnosti.[123]

Stejně tak Montrealská úmluva přináší definici obchodní smlouvy, kterou se pro účely určení soudní příslušnosti na základě odst. 2 čl. 33 MÚ nerozumí smlouva o zastoupení, ale smlouva *„sjednána mezi dopravci“* a týkající se *„zajištění jejich společných služeb pro leteckou přepravu cestujících;“* V oblasti letecké přepravy tak lze uvést na příkladu hojně využívaných codesharových smluv, na základě kterých jeden dopravce označí svým kódem linku provozovanou jiným leteckým dopravcem.[124] Na základě výše uvedeného si tak lze představit využití páté soudní příslušnosti na příkladu, kdy si cestující, občan Spojených států amerických pracující a žijící v Chicagu, zakoupí letenku s leteckou společností Lufthansa z Frankfurtu nad Mohanem do Tokia. Během tohoto letu dojde k nehodě a cestující je zraněn. Žalobu o náhradu škody bude jistě možné uplatnit před soudem na území Spojených států amerických, které jsou smluvním státem Montrealské úmluvy. Jde o náhradu škody způsobené zraněním dle čl. 17 MÚ, cestující má na území Spojených států amerických své hlavní a trvalé bydliště a zcela jistě společnost Lufthansa provozuje lety jak do, tak i ze Spojených států amerických, a dále si pronajímá přepážky na několika amerických letištích.[125]

Čtvrtý odstavec čl. 33 pak jednoznačně stanoví, že samotné řízení před soudem podléhá na základě zásady *lex fori* procesním normám právního řádu takového soudu.

---

[122] PROŠEK, Martin. *Spojka anebo*. In: Český rozhlas [online]. [cit. 2019-03-02]. Dostupné z: https://plzen.rozhlas.cz/spojka-anebo-6802543
[123] SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA, op. cit., s. Article 33-21.
[124] Tamtéž, s. Article 33-23.
[125] HAVEL, Brian F. a Gabriel S. SANCHEZ. *The Principles and Practice of International Aviation Law*. New York, NY: Cambridge University Press, 2014, s. 304. ISBN 978-1107697737.

Montrealská úmluva dále v případě přepravy prováděné jinou osobou, než je smluvní dopravce, rozšiřuje dle čl. 46 možnost volby žalobce o další dvě jurisdikce, a to o místo, kde má skutečný dopravce trvalý pobyt a o místo, kde má skutečný dopravce hlavní místo podnikaní.[126] Montrealská úmluva taktéž připouští, aby si cestující a letecký dopravce sjednaly příslušnost jiného soudu, resp. sjednaly taktéž příslušnost rozhodčího soudu,[127] než těch, které Montrealská úmluva předvídá v čl. 33 a čl. 46. Takové ujednání je ovšem možné až poté, co dojde ke vzniku škody. Byla-li by soudní příslušnost takto sjednána ještě před vznikem škody, bude dle čl. 49 MÚ takové ujednání neplatné a právně neúčinné.

1.4 Článek 29 Montrealské úmluvy a rozsudek SDEU *ex parte IATA*

V závěrečné kapitole první části této diplomové práce se autor zaměří na čl. 29 MÚ a otázku slučitelnosti ustanovení Nařízení č. 261/2004, zejména jeho čl. 6, s výše uvedeným ustanovením Montrelaské úmluvy ve spojení s čl. 19 a čl. 22 MÚ, kterou se zabýval také SDEU ve svém rozsudku ze dne 10. ledna 2006 ve věci C-344/04 (známým jako *ex parte IATA)*,[128] jehož analýza bude vhodným přechodem do druhé části této práce zaměřující se na ustanovení výše zmíněného nařízení ve světle některých rozhodnutí SDEU.

Krátce k samotnému čl. 29 Montrealské úmluvy

Čl. 29 MÚ představuje zakotvení principu exkluzivity podmínek a limitů odpovědnosti obsažených v úmluvě, v případě uplatňování nároků na náhradu škody vzniklé z důvodů spočívajících v přepravě cestujících, zavazadel a nákladu, a dále ať již tyto nároky vyplývají přímo z Montrealské úmluvy, ze smlouvy, z porušení právní povinnosti anebo jinak. S ohledem na snahu o unifikaci pravidel v mezinárodní letecké přepravě, vyjádřenou jejími tvůrci v Preambuli MÚ, je tak možné konstatovat, že čl. 29 směřuje k přednostní, a dle autora i exkluzivní, aplikaci ustanovení Montreálské úmluvy před ustanoveními právních řádů smluvních států této úmluvy, samozřejmě co do nároků upravených Montrealskou úmluvou.[129]

Princip exkluzivity ustanovení Montrealské úmluvy lze dokumentovat na významném rozhodnutí Nejvyššího soudu Spojených států amerických, byť toto se vztahuje k čl. 24

---

[126] SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 284.
[127] Tamtéž, s. 288.
[128] Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 10. ledna 2006, *The Queen, na žádost International Air Transport Association a European Low Fares Airline Associtation proti Department for Transport*, ve věci C-344/04.
[129] Shodně SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 211.

VÚ, avšak je použitelné i na čl. 29 MÚ, ve sporu *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuang Tseng*,[130] ve kterém se paní Tseng domáhala náhrady škody na základě ustanovení práva státu New York, a to za trauma jí způsobené v důsledku podrobné bezpečnostní prohlídky. Nejvyšší soud dospěl k závěru, že ustanovení Varšavské úmluvy vylučuje možnost cestující domáhat se náhrady škody za zranění jí utrpěné podle národního práva, pokud její nárok nesplňuje podmínky pro odpovědnost leteckého dopravce dle této Úmluvy.[131]

Rozsudek SDEU ve věci C-344/04, ex parte IATA

Z předcházejícího výkladu k ustanovením Montrealské, resp. Varšavské úmluvy, upravující odpovědnost leteckého dopravce, je zřejmé, že smlouva o přepravě osob byla tradičně předmětem úpravy mezinárodního práva soukromého. K Montrealské úmluvě přistoupilo Evropské společenství na základě Rozhodnutí Rady č. 2001/539,[132] a Montrealská úmluva se tak stala součástí právního řádu Evropské unie zavazující jak její orgány, tak všechny její členské státy. To nicméně nezabránilo snaze evropského zákonodárce dále upravit práva cestujících, přičemž tuto snahu lze datovat ještě před přijetí Montrealské úmluvy.[133] Dne 21. prosince 2001 byl zahájen legislativní proces k přijetí Nařízení 261/2004, který byl dovršen 11. února 2004. Nařízení 261/2004 vstoupilo v platnost 17. února 2005, avšak ještě před tímto datem byla sdruženími IATA a ELFAA zpochybněna platnost jeho čl. 5, 6 a 7 prostřednictvím žaloby proti Ministerstvu dopravy Spojeného království Velké Británie a Severního Irska podané u anglického High Court of Justice, Queen's Bench Division.[134]

IATA a ELFAA spatřovaly neplatnost Nařízení 261/2004 hned z několika hledisek. Tím hlavním pro účely této podkapitoly je, jak autor předznamenává výše, neslučitelnost čl. 6 Nařízení č. 261/2004 s ustanoveními čl. 19, 22 a 29 MÚ, a to především z důvodu

---

[130] El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng 525 U.S. 155 (1999), znění dostupné z: https://casetext.com/case/el-al-israel-airlines-ltd-v-tsui-yuan-tseng [cit. 2019-04-02]. Dále lze také uvést rozhodnutí v případu *Sidhu and others v. British Airways plc,* dostupné z: https://publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd961214/abnett01.htm [cit. 2019-04-02].

[131] Tamtéž v El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng, přeloženo z anglického originálu: *„For the reasons stated, we hold that the Warsaw Convention precludes a passenger from maintaining an action for personal injury damages under local law when her claim does not satisfy the conditions for liability under the Convention."*

[132] Rozhodnutí Rady ze dne 5. dubna 2001 o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím, publikované v Úř. věst. L194/38, 18. 7. 2001, s. 38.

[133] Především úprava situací odepření nástupu na palubu, viz. Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě.

[134] Rozsudek SDEU ve věci C-344/04, bod 19.

neumožnění leteckému dopravci domoci se obrany prostřednictvím mimořádných okolností v případě, kdy tyto zapříčiní zpoždění letu.[135] Tato neslučitelnost byla předmětem první z celkem osmi předběžných otázek předložených SDEU anglickým High Court of Justice.

8. září 2005 přednesl své stanovisko generální advokát L. A. Geelhoed, ve kterém předestřel tezi, že Montrealská úmluva a Nařízení 261/2004 se navzájem doplňují a nejsou tak v rozporu.[136] Svoji tezi opřel o názor, že harmonizace určitých pravidel v Montrealské úmluvě se nedotýká všech okolností vyvstávajících při zpoždění v letecké přepravě a Montrealská úmluva tak nebrání uložení určitých povinností leteckému dopravci v podobě služeb, které má cestujícím poskytnout, pokud ke zpoždění dojde, a to ve formě okamžité péče a pomoci.[137] K obdobnému závěru došel velký senát SDEU, který ve svém rozhodnutí poprvé nastolil tezi, že zpoždění, a zejména je-li významné, může vést ke vzniku dvou druhů škod.[138] Na straně jedné je to vznik téměř totožné škody všem cestujícím dotčeného letu, která může být nahrazena prostřednictvím *„standardizované a okamžité pomoci nebo poskytnutí péče pro všechny dotčené osoby, …“* Na straně druhé to je individuální újma odvislá od důvodu cestování každého cestujícího, a posuzována tak vždy případ od případu pro určení její náhrady. Taková náhrada je dle SDEU možná pouze *„a posteriori a individuálně.“*[139]

SDEU tak umožnil paralelní existenci Nařízení č. 261/2004 a Montrealské úmluvy na základě různé časové působnosti, kdy čl. 6 Nařízení č. 261/2004 míří na situaci vzniklou zpožděním letu před tím, než je uskutečněn, a čl. 19, 22 a 29 MÚ pak směřuje k možnosti cestujícího domoci se náhrady škody, pokud taková v důsledku zpožděného letu vznikla. Pokud by skutečně zůstalo u takového režimu standardizované a okamžité pomoci dle čl. 9 Nařízení 261/2004, tj. poskytnutí stravy a občerstvení, ubytování, přepravy z letiště do hotelu a umožnění dvou telefonních hovorů, potažmo odeslání dvou zpráv, jevilo by se

---

[135] Dle tiskového prohlášení IATA ze dne 21. dubna 2004. Dostupné z: https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2004-04-21-01.aspx [cit. 2019-04-03].
[136] Stanovisko generálního advokáta L. A. Geelhoeda, přednesené dne 8. září 2005, ve věci C-344/04, bod 42. Stanovisko dostupné online z: http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=59706&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8167940#Footnote1 [cit. 2019-04-03].
[137] Stanovisko generálního advokáta L. A. Geelhoeda ve věci C-344/04, body 43, 45 a 50.
[138] Rozsudek SDEU ve věci C-344/04, bod 43.
[139] Tamtéž.

rozhodnutí SDEU ve věci *ex parte IATA* jako precizní řešení otázky slučitelnosti čl. 6 Nařízení 261/2004 s čl. 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy. Výše uvedené formy péče a pomoci o cestující bezesporu předcházejí případné škodě vzniklé v důsledku zpoždění.

Preciznost výše uvedeného řešení je ovšem narušena dvěma nedostatky. Za prvé čl. 6 Nařízení 261/2004 ukládá leteckému dopravci v případě zpoždění, trvajícím alespoň pět hodin, povinnost refundovat cestujícímu pořizovací cenu letenky dle čl. 8 odst. 1 písm. a). V tomto případě lze jen stěží nalézt způsob, jakým se na takovou pomoc dá nahlížet jako na okamžitou (refundace má proběhnout do sedmi dní), natož pak jako na standardizovanou ve smyslu totožnosti pro všechny cestující, jelikož refundace takové letenky může vést ke kompenzaci, která bude zásadně odlišná co do výše ve vztahu k jednotlivým cestujícím.[140] Za druhé je nutné poukázat na čl. 12 odst. 1 Nařízení 261/2004, který zcela jistě nereprezentuje určitou oddělenost režimu tohoto nařízení a Montrealské úmluvy.[141]

První část této diplomové práce věnující se výkladu příslušných ustanovení Montrealské úmluvy umožňující cestujícím domáhat se náhrady škody v případě usmrcení nebo zranění, zničení, ztráty nebo poškození zavazadel a zpoždění letecké přepravy lze uzavřít konstatováním, že Montrealská úmluva je uceleným a vyváženým právním instrumentem poskytujícím dostatečnou míru právní jistoty a spolehlivě nahrazujícím složitý Varšavský systém. Dalším důvodem, kvůli kterému autor dochází k uvedenému závěru, je aplikovatelnost rozsáhlé judikatury vytvořené ve vztahu k ustanovením Varšavské úmluvy i na ustanovení Montrealské úmluvy. Především bohatá rozhodovací činnost soudů Spojených států amerických. Vyváženost Montrealské úmluvy pak autor spatřuje zejména v řešení vzájemného vztahu letecký dopravce – cestující, kdy ani jedna strana není nijak výrazněji zvýhodněna a zájmy obou stran jsou umě vybalancovány, byť se pomyslný jazýček vah, a to zcela logicky, vychyluje ve prospěch cestujícího.

Přijetím Nařízení č. 261/2004 a hlavně následnou rozhodovací činností SDEU, ke které si tento soud otevřel cestu rozsudkem *ex parte IATA*, je nutné na úpravu práv cestujících

---

[140] BALFOUR, John. *Luxembourg v Montreal: Time for The Hague to Intervene.* In.: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on.* Portland, Oregon: Hart Publishing, 2016, s. 67. ISBN 978-1-84946-824-4.
[141] BALFOUR, John. *Luxembourg v Montreal: Time for The Hague to Intervene.* s. 67-68.

v mezinárodní letecké přepravě nahlížet nejenom optikou mezinárodního práva soukromého a práva národního, ale i práva evropského. Tento třetí, a nutno předznamenat ne zcela šťastný, pohled je předmětem výkladu v druhé části této diplomové práce.

2 Turbulentní oblast Nařízení č. 261/2004 a některá rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie

Ve druhé části této diplomové práce se autor bude ve svém výkladu zabývat právy cestujících tak, jak jsou upraveny prostřednictvím základní normy sekundárního evropského práva, tedy Nařízením č. 261/2004. V úvodu bude krátce nastíněn historický kontext předcházející přijetí tohoto nařízení. Nejvýznamnější částí výkladu pak bude analýza příslušných ustanovení tohoto nařízení, přičemž bude kladen hlavní důraz na rozhodovací činnost SDEU. Analýza Nařízení č. 261/2004 bude strukturována obdobně jako výklad k jednotlivým ustanovením Montrealské úmluvy v prvé části této diplomové práce. Tedy nejprve rozbor oblasti působnosti předmětného nařízení a následně výklad k situacím odepření nástupu na palubu, zrušení a zpoždění letu. Nutno podotknout, že SDEU některými svými, dá se říci přelomovými, rozhodnutími značně rozbouřil vlny leteckého průmyslu a vyvolal značné množství reakcí odborné veřejnosti, která s těmito rozhodnutími polemizovala a ve většině případů rozhodnutí také značně kritizovala. V závěru druhé části budou ve stručnosti analyzována další vybraná rozhodnutí SDEU, která se zabývají otázkami souvisejícími s Nařízením č. 261/2004.

2.1 Zakotvení práv cestujících před Nařízením č. 261/2004

Úvodem k této části diplomové práce je patřičné poznamenat, že regulace civilního letectví tak, jak ji známe dnes, je výsledkem legislativní činnosti na evropské úrovni v posledních třech dekádách. Po zhruba stejně dlouhou dobu tří desítek let (50. – počátek 80. let 20. století) zůstávala regulace této oblasti mimo hlavní zájem pozornosti evropských zákonodárců. Tato skutečnost ostatně logicky vyplývala z ustanovení Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství z roku 1957, kdy pro přijetí právních předpisů upravujících oblast letecké dopravy byl nutný jednomyslný souhlas Rady Evropského společenství.[142] Letečtí dopravci, kterými je nutno pro tuto dějinnou etapu rozumět tzv. „vlajkové“ letecké dopravce, tedy dopravce z většiny vlastněné jednotlivými evropskými státy, tak byli právě těmito státy využíváni jako politický nástroj pro prosazování veřejných zájmů zejména v podobě zvýšení národní bezpečnosti, podpory regionálního rozvoje

[142] Čl. 84 odst. 2 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství. S ohledem na dějinnou dobu vzato z originálního francouzského znění, které je dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:11957E/TXT&from=EN [cit. 2019-04-08].

a turistiky, snižování nezaměstnanosti nebo podpoření lokální výroby letadel nebo jejich částí.[143]

Teprve v 80. letech 20. století se přístup Evropských společenství začal měnit, a to zejména liknavý přístup Rady Evropských společenství po důležitém rozhodnutí ESD z 22. května 1985.[144] Postupně na přelomu 80. a 90. let představila Rada Evropských společností celkem tři „balíčky" opatření, která vedla k liberalizaci trhu letecké dopravy a sjednocování podmínek, za kterých mohou letečtí dopravci uskutečňovat přepravu na jednotném trhu.[145] Tato a následující opatření nepřímo zvýhodnila cestující, a to prostřednictvím širšího výběru leteckých dopravců a tedy zvýšené konkurence vedoucí přirozeně ke snižování cen letenek.[146] Systém vytvořený na základě výše uvedených balíčků opatření a následujících změn je dnes konsolidován do jednoho nařízení, a to Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství.

S odkazem na stále se rozšiřující praktiku leteckých dopravců umožnit knihování více cestujících na daný let, než je jeho kapacita (tzv. overbooking), a s odkazem na nutnost poskytnout cestujícím, kterým byl v důsledku výše zmíněné praktiky odepřen nástup palubu, minimální standard ochrany,[147] přišla Komise Evropských společenství dne 30. dubna 1990 s návrhem na vydání nařízení, které mělo zakotvit společná pravidla pro tento nežádoucí jev. Na základě tohoto návrhu dne 8. dubna 1991 vstoupilo v platnost Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě, které tak vytvořilo první ucelený systém náhrad cestujícím na úrovni evropského práva.

---

[143] DEMPSEY, Paul Stephen. *Competition in the Air: European Union Regulation of Commercial Aviation.* Journal of Air Law and Commerce. 2001, 66(3), s. 983 a 984.
[144] Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. května 1985, *Evropský parlament proti Radě Evropských společenství*, ve věci C-13/83.
[145] Více k úpravě letecké přepravy v 90. letech 20. století viz DEMPSEY, Paul Stephen. *Competition in the Air: European Union Regulation of Commercial Aviation.*
[146] BENYON, Frank. *Regulation 261: The Passenger Rights Framework.* In.: BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on.* Portland, Oregon: Hart Publishing, 2016, s. 48. ISBN 978-1-84946-824-4.
[147] Komise Evropských společenství v důvodové zprávě k návrhu nařízení dále také uvádí, že přístupy leteckých dopravců se v této situaci značně liší, cestující nejsou dostatečně informováni o svých právech a v minulosti nebylo mnoho učiněno pro ochranu cestujících. Celé znění návrhu nařízení včetně důvodové zprávy dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51990PC0099&from=EN [cit. 2019-04-08].

Práva cestujících podle Nařízení č. 295/91

Na základě Nařízení č. 295/91 měli cestující, kterým byl odepřen nástup do letadla, přestože měli platnou letenku, potvrzenou rezervaci na daný let a včas a za dodržení zvláštních podmínek se dostavili k odbavení, jednak možnost volby mezi proplacením plné ceny letenky za neuskutečněný úsek cesty, nebo překnihování na nejbližší následující let do cílové destinace, nebo překnihování na pozdější let dle potřeby cestujícího.[148] Vedle volby některé z těchto možností náležela každému takovému cestujícímu paušalizovaná náhrada ve výši 150 ECU nebo 300 ECU, a to v závislosti na délce jeho letu, hraniční délkou letu byla určena vzdáleností 3500 km.[149] Zde je zajímavé upozornit na požadavek evropského zákonodárce k vyplacení výše uvedených částek *„ihned"*, tedy okamžitě poté, co je cestujícímu odepřen nástup na palubu, jak vyplývá z textace čl. 4 odst. 2 Nařízení č. 295/91. Nařízení pak dále cestujícím přiznává nárok na náhradu nákladů jednoho telefonního hovoru, popř. telexovou nebo faxovou zprávu, jídlo a občerstvení v míře odpovídající čekací době a hotelové ubytování, pokud to se stane nezbytným.[150] Pro úplnost ještě uveďme právo na bezplatnou přepravu mezi letišti, jestliže region, do kterého cestující směřoval, je obsluhován více letišti a je mu nabídnuto překnihování na let směřující na toto jiné letiště, popř. mezi letištěm a nejbližším náhradním místem určení,[151] a právo na informace o pravidlech poskytování náhrady dle tohoto nařízení.[152] Nařízení č. 295/91 nebrání dle jeho čl. 9 odst. 1 podání žaloby cestujícím proti leteckému dopravci, pokud cestujícímu vznikla odepřením nástupu na palubu letadla škoda.

Návrh předmětného nařízení předložený Komisí Evropských společenství původně ve svém čl. 7 počítal s poměrně širokou škálou situací, za kterých není letecký dopravce povinnen poskytovat náhradu cestujícím za odepření nástupu na palubu letadla.[153] Do finálního znění se však v čl. 7 Nařízení č. 295/91 dostala pouze situace, kdy cestující letí bezplatně nebo za sníženou sazbu, která není přístupná veřejnosti.

---

[148] Čl. 4 odst. 1 Nařízení č. 295/91.
[149] Tamtéž, čl. 4 odst. 2.
[150] Tamtéž, čl. 6 odst. 1.
[151] Tamtéž, čl. 6 odst. 2.
[152] Tamtéž, čl. 8.
[153] Viz Návrh nařízení Komise Evropských společenství, s. 15. Návrh dostupný z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51990PC0099&from=EN. [cit. 2019-04-09].

Na závěr této krátké historické exkurze lze konstatovat, že Nařízení č. 295/91 bylo ve své době přijato bez větších kontroverzí. Tento závěr lze podložit dvěma fakty. Zaprvé, po dobu své platnosti se jím ani jednou nezabýval SDEU a zadruhé, jak lze dokumentovat např. na případu *Wolgel v. Mexicana Airlines,* odepření nástupu na palubu zpravidla nespadalo do působnosti Varšavské úmluvy a bylo interpretováno jako úplné nesplnění smlouvy o přepravě cestujícího.[154] Cestující se tak mohli domáhat náhrady škody na základě ustanovení národního práva, resp. evropského práva pro členské státy Evropských společenství, později Evropské unie.

2.2 Práva cestujících v situacích podle Nařízení č. 261/2004 a vybrané rozsudky Soudního dvora Evropské unie

Znamením, že se schyluje k významné změně v oblasti zakotvení práv cestujících v mezinárodní letecké přepravě na evropské úrovni, je dokument představený Komisí Evropských společenství ze dne 21. června 2000, ve kterém Komise nejenom oznámila odstoupení od reformy stávajícího Nařízení č. 295/91, ale zároveň představila svůj záměr předložit návrh zcela nové legislativy reflektující postavení cestujících jakožto slabší smluvní strany ve vztahu k leteckému dopravci na dynamicky se rozvíjejícím a rozrůstajícím trhu letecké dopravy.[155] Jak bylo uvedeno výše v podkapitole věnující se rozsudku *ex parte IATA,* na konci roku 2001 byl zahájen legislativní proces k přijetí nařízení, které mělo za cíl zvýšit ochranu cestujících. Výsledkem bylo přijetí Nařízení č. 261/2004, které vstoupilo v platnost dne 17. února 2005. Přijetí tohoto Nařízení tak lze vnímat jako součást celkového prospotřebitelského přístupu evropských zákonodárců, někdy také trefně označovaný jako „vzestup spotřebitele (odběratele, pacienta, cestujícího)".[156]

Nařízení č. 261/2004 za podmínek v něm stanovených, zakotvuje minimální práva cestujících v případech, kdy:

a) je cestujícím odepřen nástup na palubu;

b) je let cestujících zrušen;

---

[154] MCLAUGHLIN, Joyce. *Overbooking and Denied Boarding: Legal Response in the Last Decade [comments]*. Journal of Air Law and Commerce. 1989, 54(4), s. 1164.
[155] Komise Evropských společenství. *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council Protection of air passengers in the European Union.* Anglické znění dokumentu (české znění není k dispozici, pozn. autora) dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0365&from=EN [cit. 2019-04-10].
[156] BENYON, Frank, op. cit., s. 48-49.

c) je let cestujících zpožděn.[157]

Ještě předtím, než se těmto jednotlivým situacím bude autor věnovat ve větším detailu, bude, analogicky k výkladu ustanovení Montrealské úmluvy, nejprve předestřena oblast působnosti tohoto nařízení.

2.2.1 Oblast působnosti Nařízení č. 261/2004

Dle čl. 3 odst. 1 Nařízení č. 261/2004 se tohoto nařízení užije jednak na cestující, kteří odlétají z letiště ležícím na území členského státu EU, na které se vztahuje Smlouva. A druhak se vztahuje i na cestující odlétající z letiště ležícím na území třetího státu a směřující na letiště ležící na území některého členského státu EU. Nařízení se rovněž uplatní v případě letů provozovaných na letiště ve Švýcarsku a v zemích Evropského hospodářského prostoru. Nicméně v takovém případě nařízení dále podmiňuje svoji aplikaci skutečností, že cestujícímu nebyla poskutnyta náhrada nebo odškodnění v této třetí zemi, nebyla jim zde poskynuta pomoc a zároveň musí být provozujícím dopravcem letecký dopravce Společenství.[158] Oproti Nařízení č. 295/91 tak prostřednictvím zakotvení písm. b) do odst. 1 čl. 3 došlo ke značnému rozšíření okruhu letů, na které se Nařízení č. 261/2004 bude aplikovat.

Aplikace Nařízení č. 261/2004 je dále v čl. 3 odst. 2 podmíněna splněním některého ze dvou zde uvedených požadavků. Prvním je nutnost, aby cestující disponoval potvrzenou rezervací na daný let a přihlásil se k přepravě, vyjma případů, kdy byl let zrušen dle čl. 5 Nařízení č. 261/2004. Druhým je pak událost překnihování cestujícího z jeho původně rezervovaného letu na jiný let, a to bez ohledu na důvod takového překnihování, které je provedeno buď leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy.

Zde autor upozorňuje na skutečnost, že aby se cestující mohl domoci svých práv dle Nařízení č. 261/2004, je nutné v případě požadavku dle čl. 3 odst. 2 písm. a) kumulativně splnit, resp. doložit, že jednak disponuje potvrzenou rezervací, což zpravidla nebývá problém, ale je nutné zároveň doložit, že se cestující přihlásil k přepravě. Jak je autorovi známo z jeho dosavadní praxe, tento požadavek bývá zpravidla opomíjen a k žalobám

---

[157] Čl. 1 Nařízení č. 261/2004, resp. čl. 4, 5 a 6 tohoto nařízení.
[158] Čl. 3 odst. 1 písm b) Nařízení č. 261/2004.

cestující velmi často připojují pouze letenky či potvrzenou rezervaci, které ovšem nemohou sloužit jako důkaz, že zároveň splnili požadavek přihlášení k přepravě. Takovým dostatečným důkazem dle autora bude palubní vstupenka, nebo alespoň její elektronická verze.

Nařízení č. 261/2004 se dále použije pouze na lety operované motorovým letadlem s pevnými křídly,[159] jsou tedy vyloučeny lety vrtulníkem či balonem. Aplikuje se také na cestující, kterým byla vystavena letenka na základě programu pro často cestující zákazníky nebo jiného obdobného programu.[160] Naopak se nepoužije v případě, že cestující letí bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou dostupné veřejnosti.[161] Další případy pak stanoví odst. 5 a odst. 6 čl. 3 Nařízení č. 261/2004, které už autor z důvodu zestručnění explicitně neuvádí.

Otázkou působnosti Nařízení č. 261/2004 se několikrát zabýval SDEU, kdy za dvě stěžejní rozhodnutí lze označit rozsudky ve věci *Emirates Airlines v. Diether Schenkel*[162] a *Wegener v. Royal Air Maroc SA,*[163] ve kterých se SDEU zabýval výkladem pojmu „let", jelikož tento pojem není samotným nařízením definován.

Emirates Airlines v. Diether Schenkel

V tomto případě si p. Schenkel zarezervoval při jediné příležitosti let se společností Emirates Airlines z Düsseldorfu přes Dubaj do Manilly a zpět.[164] Zpáteční let byl ovšem z technických důvodů zrušen a p. Schenkel odletěl z Manilly o dva dny později.[165] Z tohoto důvodu požadoval po společnosti náhradu škody dle čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm c) Nařízení č. 261/2004. SDEU se v tomto případě zabýval výkladem pojmu „let" v souvislosti s ustanovením čl. 3 odst 1 písm. a). Tedy zda v tomto skutkovém stavu pojem „let" zahrnuje zároveň cestu z původního místa odletu do cílového místa určení a cestu zpět.

---

[159] Čl. 3 odst. 4. Nařízení č. 261/2004.
[160] Tamtéž, čl. 3 odst. 3 věta druhá.
[161] Tamtéž, čl. 3 odst. 3 věta první.
[162] Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 10. července 2008, *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel*, ve věci C-173/07.
[163] Rozsudek Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 31. května 2018, *Claudia Wegener proti Royal Air Maroc SA*, ve věci C-537/17.
[164] Rozsudek SDEU ve věci C-173/07, bod 13.
[165] Tamtéž, bod 14.

SDEU došel k závěru, že v daném případě čl. 3 odst. 1 písm. a) nemůže být vykládán v tom smyslu, že pojem „let" zahrnuje i zpáteční cestu letadlem z letiště umístěného na území třetího státu.[166] Nadto skutečnost, že cestující let tam a zpět rezervoval při jediné příležitosti, nehraje roli.[167] S tímto závěrem a s argumentací SDEU nelze než souhlasit, protože výklad připouštějící takovou možnost by vedl k absurdnímu závěru, kdy místo odletu a místo určení jsou totožné. Dle autora by rovněž pro dosažení uvedeného závěru mohlo být užito časového rozdílu mezi příletem do Manilly a odletem z ní. Zde by bylo nadevší pochybnost zřejmé, že úmyslem cestujícího nebylo vnímání letu, jakožto jediné operace letecké dopravy, jak tento pojem užívá SDEU v předmětném rozhodnutí, bod 40. Lze uvažovat situaci, kdy by cestující zakoupil let z Düsseldorfu do Manilly a zpět a po příletu do Manilly by letadlo opustil pouze po dobu nutnou k jeho přípravě na cestu zpět. Pokud by v tento okamžik byl let zrušen, např. z technických důvodů, je možné dle autora předpokládat, že by se cestující mohl domáhat náhrady škody na základě patřičných ustanovení Nařízení č. 261/2004. Ačkoli je taková situace krajně nepravděpodobná, zcela jistě by se našel zarytý fanoušek létání, kterému by absolvování takové cesty udělalo velkou radost.

Wegener v. Royal Air Maroc SA

Na druhém, poměrně recentním, rozhodnutí bude autorem demonstrováno, jak důležitou roli hraje fakt, že let byl rezervován při jediné příležitosti a byť je let složen z několika úseků, tvoří tak jednu rezervaci.

V tomto rozhodnutí si paní Claudia Wegener rezervovala let se společností Royal Air Maroc z Berlína do Agadiru (Maroko) s mezipřistáním a přestupem v Casablance (rovněž Maroko).[168] V důsledku zpoždění letu z Berlína do Casablanky bylo místo v navazujícím spojení do Agadiru obsazeno jiným cestujícím, paní Wegener tak byl odepřen nástup do letadla a byla nucena využít jiného spoje pro dosažení cílového místa určení, což vyústilo ve ve zpoždění na příletu do Agadiru v délce čtyř hodin.[169] Paní Wegener se tak domáhala náhrady za toto zpoždění.

---

[166] Rozsudek SDEU ve věci C-173/07, právní věta rozsudku.
[167] Tamtéž.
[168] Rozsudek SDEU ve věci C-537/17, bod 5.
[169] Tamtéž, bod 6.

Jelikož bylo zpoždění v délce čtyř hodin konstatováno na příletu linky z Casablanky do Agadiru, která je operována zcela mimo území EU, zcela oprávněně bychom se mohli domnívat, že takový let nespadá do působnosti Nařízení č. 261/2004. Jak nicméně uvedl SDEU ve svém odůvodnění, v tomto případě je nutné na přepravní plnění nahlížet jako na přímo navazující lety, jelikož tyto byly rezervovány současně.[170] Nařízení č. 261/2004, konkréně pak čl. 3 odst. 1 písm. a) musí být vykládán v tom smyslu, že se užije na leteckou přepravu počínající na letišti umístěného na území některého z členských států EU s cílovým místem určení ležícím ve třetí zemi, která zahrnuje plánované mezipřistání s přestupem do jiného letadla mimo EU, a to za předpokladu, že taková přeprava tvoří jedinou rezervaci.[171]

2.2.2 Odepření nástupu na palubu dle čl. 4 Nařízení č. 261/2004

Dle systematiky Nařízení č. 261/2004 je první situací, ke které může dojít při letecké přepravě a pro kterou toto nařízení zakotvuje ochranu cestujících, odepření nástupu na palubu dle čl. 4 Nařízení č. 261/2004. Oproti svému předchůdci, Nařízení č. 295/91, nedoznala úprava práv cestujících v Nařízení č. 261/2004 zásadních změn, proto lze co do jednotlivých práv cestujících odkázat na výklad v podkapitole 2.1 výše. Je ovšem nutné upozornit, že Nařízení č. 261/2004 nepřevzalo od svého předchůdce navázání situace odepření nástupu na palubu letadla pouze na praktiku tzv. overbookingu, a otevřelo tak možnost aplikace čl. 4 tohoto nařízení i na další případy odepření nástupu na palubu.[172] Tento závěr byl následně potvrzen dvěma rozhodnutími SDEU, a to ve věcech *Finnair Oyj v. Timy Lassooy*[173] a *Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia, Líneas Aéreas de España SA.*[174] Oba tyto rozsudky budou podrobeny stručnému výkladu.

Finnair Oyj v. Timy Lassooy

V tomto případě SDEU došel k závěru, že pod pojem odepření nástupu na palubu letadle dle čl. 2 písm j) Nařízení č. 261/2004 lze subsumovat situaci, kdy si cestující zakoupí letenku na určitý let, avšak je kvůli reorganizaci letů, vyvolané stávkou předcházející tomuto

---

[170] Rozsudek SDEU ve věci C-537/17, bod 19 a 20.
[171] Tamtéž, právní věta rozhodnutí.
[172] Srov. čl. 1, čl. 2 písm d) Nařízení č. 295/91 a čl. 2 písm. j, čl. 4 Nařízení č. 261/2004.
[173] Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. října 2012, *Finnair Oyj proti Timy Lassooy*, ve věci C-22/11.
[174] Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. října 2012, *Germán Rodríguez Cachafeiro, María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor proti Iberia, Líneas Aéreas de España SA,*, ve věci C-321/11.

letu, přepraven pozdějším speciálním letem, který byl vypraven *ad hoc* pro zmírnění nepříznivých důsledků stávky na další cestující.[175] P. Lassoy si zakoupil letenku na pravidelnou linku z Barcelony do Helsinek, a to na 30. červenec 2006 v 11:40 hodin.[176] Nicméně v důsledku stávky zaměstnanců letiště v Barceloně dne 28 července 2006 byla letecká společnost Finnair nucena v tento den zrušit pravidelnou linku s odletem v 11:40 hodin, když toto zrušení mělo za následek přesun cestujících z jimi původně zakoupených spojů na spoje pozdější, což byl i případ p. Lassoye.[177]

Korkein oikeus (Nejvyšší soud ve Finsku) se rozhodl položit SDEU celkem tři otázky,[178] přičemž se způsobem, jakým se SDEU postavil k první z těchto předběžných otázek, lze téměř bez výhrad souhlasit. To ovšem dle autorova názoru nelze v případě odpovědi na druhou a třetí předběžnou otázku.

Za prvé, nešťastně vytvořenou formulací odpovědi na první otázku Korkein oikeus, kdy odepření nástupu na palubu letadla musí být vykládno tak, že zahrnuje odepření nástupu i „*z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody,*"[179] nepřímo SDEU odpověděl na druhou předběžnou otázku. Využitím velmi obecného pojmu „provozní důvody" znemožnil aplikaci přiměřených důvodů, za kterých se nejedná o odepření nástupu na palubu letadla, jejichž výčet je v čl. 2 písm j) uveden pouze demonstrativně, na situace vznikající na straně leteckého dopravce. Ten se tak nebude moci odvolávat na obranu prostřednictvím „mimořádných okolností", a to i kvůli tomu, že ustanovení čl. 2 písm. j) a čl. 4 Nařízení č. 261/2004 přímo tuto možnost nepřipouští. Byť ve svém dřívějším rozhodnutí ve věci *Sturgeon*[180] takovou obranu SDEU připustil, i když předmětné nařízení tuto obranu pro případy zpoždění nepřipouští.

A za druhé, za zcela liché lze označit navázání všech mimořádných okolností na jednotlivé letadlo v určitý den dle patnáctého bodu odůvodnění Nařízení č. 261/2004, když tento bod zcela jasně takové navázání uvádí pouze pro případy, kdy se jedná o mimořádnou okolnost

---

[175] Rozsudek SDEU ve věci C-22/11, bod 25.
[176] Tamtéž, bod 13.
[177] Tamtéž.
[178] Tamtéž, bod 17.
[179] Tamtéž, bod 26.
[180] Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 19. listopadu 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH* a *Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz proti Air France SA* ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07.

v podobě rozhodnutí řízení letového provozu.[181] Zde autor zcela selhává ve snaze pochopit odůvodnění SDEU, kterým se snažil překlenout fakt, že k události odepření nástupu na palubu letadla došlo v případě p. Lassoye dva dny po události, kterou lze podřadit pod pojem mimořádných okolností a ve které spočívá důvod odepření nástupu na palubu letadla.

Ve světle tohoto rozhodnutí tak zůstává nadále nejasné, jaké další důvody budou považovány za přiměřené, aby se v daném případě nejednalo o situaci odepření nástupu na palubu, byť se vždy nejspíš bude jednat pouze o důvody spočívající na straně cestujícího, jak ostatně vyplývá z velmi extenzivní formulace odpovědi SDEU na první předběžnou otázku.

Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia, Líneas Aéreas de España SA.

Ve druhém rozhodnutí SDEU, které autor uvádí ve spojitosti se situací odepření nástupu na palubu letadla, si dva cestující zakoupili se společností Iberia let z A Coruña (Španělsko) přes Madrid do Santo Domingo.[182] Jelikož měl první let na svém odletu zpoždění, letecká společnost Iberia očekávala, že tito dva cestující návazný let do Santo Domingo nestihnou, jejich dvě místa tak obsadila jinými cestujícími a palubní vstupenky jim zrušila.[183] Cestující se nicméně i přes zpoždění stihli dostavit k odletové bráně letu do Santo Domingo, kde jim však byl zaměstnanci společnosti Iberia odepřen nástup na palubu s odůvodněním, že jejich palubní vstupenky byly zrušeny.[184]

Tato situace byla SDEU subsumována pod pojem odepření nástupu na palubu letadla, což je závěr, se kterým se lze zcela ztotožnit s ohledem na skutečnost, že Nařízení č. 261/2004 neváže situaci odepření nástupu pouze na overbooking.[185] Je ovšem na místě upozornit na bod 30 odůvodnění, ve kterém SDEU označuje skutkový stav v původním řízení za provozní důvod, který ale nemůže být přiměřeně odůvodněn. Tento bod tak připouští situaci, kdy odepření nástupu na palubu z provozního důvodu může být přiměřeně odůvodněno, což je dle autora v rozporu s odpovědí na první předběžnou otázku v případu *Finnair Oyj v. Timy Lassooy*.

---

[181] Srov. Rozsudek SDEU ve věci C-22/11, bod 37 a bod (15) odůvodnění Nařízení č. 261/2004.
[182] Rozsudek SDEU ve věci C-321/11, bod 10.
[183] Tamtéž, bod 12.
[184] Tamtéž.
[185] Tamtéž, právní věta rozsudku.

Je tak ve světle dvou výše rozebraných rozhodnutí SDEU krajně nejisté, zda provozní důvody mohou být přiměřeně odůvodněny či nikoli.

2.2.3 Zrušení dle čl. 5 Nařízení č. 261/2004

Případy zrušení letu jsou ve srovnání s případy odepření nástupu na palubu častějšími situacemi, se kterými se cestující v letecké přepravě setkávají.[186] Zrušením se pak dle čl. 2 písm. l) Nařízení č. 261/2004 rozumí neuskutečnění letu, ačkoli byl plánován a na němž bylo rezervováno alespoň jedno místo. S ohledem na skutečnost, že Nařízení č. 261/2004 dále nehovoří o tom, co se rozumí pod pojmem „neuskutečnění letu", a s ohledem na nedefinování pojmu „zpoždění", pokusil se SDEU ve svém kontroverzním rozhodnutí *Sturgeon* načrtnout linii, kdy lze hovořit o zrušeném letu a kdy naopak o zpožděném letu. Určení, zda se jedná o let zpožděný či zrušený, je důležité z pohledu práv cestujících, kterým Nařízení č. 261/2004 přiznává v těchto situacích různá práva.[187]

Zrušení v. zpoždění

Jak bylo uvedeno výše, SDEU se ve svém rozhodnutí *Sturgeon* pokusil načrtnout pomyslnou linii mezi situacemi, kdy let bude možné považovat za zpožděný a kdy za zrušený, a to prostřednictvím výkladu pojmu „zpoždění". Lze upozornit hned na několik nejasností, které do interpretace Nařízení č. 261/2004 SDEU tímto pokusem vnesl.

Za prvé, s odkazem na navázání zpoždění letu pouze na plánovaný čas odletu, SDEU konstatoval, že pro kvalifakci letu jako zpožděného je nutné, aby *„ostatní prvky ovlivňující let"* zůstaly nezměněny po překročení plánovaného času odletu.[188] Dále je dle SDEU pro kvalifakci letu jako zpožděného nutné, aby ten byl uskutečněn v souladu s *„původně stanoveným plánem."*[189] Co je nutné rozumět prvky ovlivňujícími let ani původně stanoveným plánem SDEU nijak dále nespecifikuje. Dle některých autorů se lze domnívat, že za tyto lze

---

[186] Evropský účetní dvůr. *Zvláštní zpráva: Cestující v EU mají ucelená práva, ale musejí za ně i nadále bojovat,* s. 25. Dostupné z: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_CS.pdf [cit. 2019-04-18].

[187] Srov. čl. 5 a čl 6 Nařízení č. 261/2004. V případě zpoždění nemají cestující nárok na přesměrování ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) a písm. c). Navíc ještě před rozhodnutím *Sturgeon* neměli cestující zpožděného letu právo na náhradu škody dle čl. 7 tohoto nařízení. Na tomto místě autor upozorňuje na významnou chybu v českém znění čl. 6 odst. 1 písm. ii) Nařízení č. 261/2004, kde cestujícím není přiznáno právo na ubytování v hotelu zdarma, pokud zpoždění má za následek, že očekávaný čas odletu je o den později než čas odletu původně oznámený. V ostatních jazykových verzích takovou chybu nenalezneme.

[188] Rozsudek SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, bod 31.

[189] Tamtéž, bod 32.

považovat letadlo identifikované registrační značkou, posádku přidělenou na daný let nebo trasu letu.[190] Takový přístup by ovšem vedl ke značně restriktivnímu pojetí pojmu zpoždění, když v případě, že by se některý z prvků uvedených v předcházející větě změnil (např. letecký dopravce by původně plánované letadlo nahradil jiným), let by měl být považovaný za zrušený.[191] Což by bylo v přímém rozporu s definicí pojmu „zrušení" dle čl. 2 písm. l) Nařízení č. 261/2004, dle kterého je let zrušený, pokud nebyl uskutečněn. V případě změny letadla operující daný let by ovšem k neuskutečnění letu nedošlo, a ten by tak bylo nutné považovat spíše za zpožděný než zrušený. Ze své dosavadní praxe v letecké společnosti může autor konstatovat, že v takových případech jako je změna letadla na určitém letu, která vyústí ve skutečný odlet po původně plánovaném čase odletu, je cestujícími zpravidla nárokována kompenzace dle čl. 7 na základě zpoždění nikoli zrušení.

Za druhé, rozhodnutí nikterak nevyjasňuje pojem „neuskutečnění letu", když ten je i v určitý okamžik zcela opomenut. Zde je v prvé řadě nutno podotknout, že není jasné, zda SDEU v bodě 35 rozhodnutí *Sturgeon*, kde referuje k zajištění přepravy cestujících jiným letem, má na mysli všechny cestující nebo jen některé. Může tak dojít k situaci, kdy pro určitou část cestujících bude let považován za zrušený, když budou leteckým dopravcem přesměrováni z důvodu zpoždění původního letu na jiný, aby stihli navazující spoj v místě určení původního letu. Naopak z pohledu cestujících, kteří svoji cestu v místě určení takového letu končí a kteří nebudou přesměrováni na jiný, bude takový let pouze zpožděný, a pokud zpoždění nepřesáhne tři hodiny, nevzniká jim nárok na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004. V následujícím bodě odůvodnění, tedy bodu 36, SDEU představuje pravidlo, kdy lze obecně hovořit o zrušení letu. Zde poněkud nelogicky u původního letu hovoří o *„upuštění od původního plánu"* tohoto letu, namísto konstatování, že takový let nebyl uskutečněn.

Co lze rozumět pod pojmem neuskutečnění letu, SDEU nastínil v rozhodnutí *Aurora Sousa Rodríguez v. Air France SA,*[192] když konstatoval, že let lze považovat za uskutečněný, pokud letadlo vzlétne z místa odletu a dosáhne svého místa určení dle letového řádu.[193] Let tedy

---

[190] ARNOLD, Kinga a Pablo MENDES DE LEON. *Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!.* Air and Space Law. 2010, 35(2), s. 96.
[191] Tamtéž.
[192] Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 13. října 2011, *Aurora Sousa Rodríguez a další proti Air France SA* ve věci C-83/10.
[193] Tamtéž, bod 28.

nebude považován za uskutečněný a bude možné jej považovat za zrušený, přičemž na let je nutné nahlížet z pohledu každého individuálního cestujícího,[194] pokud letadlo vzlétne z místa odletu, následně se, např. kvůli technickým potížím, vrátí na místo odletu a zároveň konkrétní cestující z tohoto letu bude převeden na jiný let. SDEU tak ostatně potvrdil možnost vzniku situace, kdy z pohledu jednoho cestujícího bude let považován za zrušený a z pohledu druhého, který nebude převeden na jiný let za předpokladu, že se původní let nakonec uskuteční, pouze za zpožděný. Stále tak je možné, že s cestujícími téhož letu bude zacházeno odlišně a jeden cestující bude mít nárok na více než jiný cestující.

Lze tak dojít k závěru, že SDEU ne zcela úspěšně vykreslil dělící čáru mezi zpožděním a zrušením, když odkazuje na velmi vágní formulaci *„prvků ovlivňujících let"* nebo *„původně stanoveného plánu,"* aniž by tyto neurčité pojmy blíže vysvětlil. Naopak je možné říci, že SDEU spíše přidal další nejasnosti, k již tak poměrně početným interpretačním problémům.[195]

Práva cestujících v případě zrušení

Při zrušení letu mají cestující v prvé řadě dle čl. 5 odst. 1 písm a) Nařízení č. 261/2004 právo volby mezi těmito druhy pomoci:

- proplacení výdajů, v tomto případě proplacení ceny letenky do sedmi dnů (evropský zákonodárce nespecifikuje okamžik, kdy tato lhůta počíná běžet, avšak s ohledem na povahu a účel předmětného ustanovení lze konstatovat, že takovým okamžikem je ten, kdy došlo k události zakládající nárok dle tohoto ustanovení), a to za část, resp. části neuskutečněné cesty. Neslouží-li však let svému původnímu účelu, je cestujícímu proplacena i ta část nebo části již uskutečněné cesty, a to v kombinaci se zpátečním letem do původního místa odletu při nejbližší příležitosti;
- přesměrování *„za srovnatelných dopravních podmínek"* do cílového místa určení, přičemž let, na který je cestující převeden, se má uskutečnit při nejbližší příležitosti;
- přesměrování dle přání cestujícího za zachování podmínek uvedených v předcházející odrážce.

---

[194] Rozsudek SDEU ve věci C-83/10, bod 31.
[195] Shodně ARNOLD, Kinga a Pablo MENDES DE LEON. *Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!* s. 99.

Proplacení ceny letenky nepředstavuje v každodenním provozu leteckého dopravce zásadní aplikační nebo interpretační problém, i s ohledem na sedmidenní lhůtu pro poskytnutí tohoto druhu pomoci. Kde ovšem nastává interpretační problém je přesměrování a zvýrazněná část hovořící o požadavku srovnatelných dopravních podmínek. Jelikož judikatura SDEU doposud neposkytla vodítko k tomuto neurčitému pojmu, lze se obrátit na poměrně aktuální Sdělení Komise, které obsahuje pokyny pro výklad předmětného nařízení.[196] Dle tohoto Sdělení je nutné ke každému případu přistupovat zvlášť s ohledem na danou situaci a poskytuje několik základních vodítek pro určení, co v daném případě lze posoudit jako srovnatelné dopravní podmínky.[197] Kupř. lze uvést, že cestující by měl být, je-li to možné, přepraven ve stejné cestovní třídě, jakou měl původně zarezervovanou, dále v případě, že bude využito služeb jiného leteckého dopravce nebo jiného druhu dopravy, čas této náhradní přepravy by se měl blížit času přepravy původně zamýšleného letu.[198]

Dále má cestující v případě zrušení letu nárok na stravu a občerstvení, které svým rozsahem přiměřeně odpovídá čekací době a na dva telefonní hovory, popř. zaslání dvou zpráv telexem, faxem nebo elektronickou poštou.[199] Akceptuje-li cestující přesměrování a očekávatelný čas odletu nového letu spadá do následujícího dne po plánovaném čase odletu zrušeného letu, má cestující rovněž nárok na ubytování v hotelu včetně zajištění přepravy mezi letištěm a místem ubytování.[200]

U způsobů pomoci cestujícím dle čl. 8 a čl. 9 Nařízení č. 261/2004 autor poukazuje na skutečnost, že nařízení počítá s aktivním přístupem leteckého dopravce, když v uvedených článcích uvádí *„je cestujícím nabídnuta"* resp. *„jsou cestujícím zdarma nabídnuty."* S ohledem nejenom na množství přepravovaných cestujících, ale i na každodenní rušný provoz na letištích, je takový přístup leteckého dopravce zcela nerealizovatelný, aniž by nebyl nucen vynaložit obrovské náklady na zajištění dostatečného personálu, který by cestujícím uvedené druhy pomoci nabídnul.

---

[196] *Sdělení Komise, Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002. (2016/C 214/04),* dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0615(01)&qid=1556219648549&from=CS [cit. 2019-04-25].
[197] *Sdělení Komise, Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004*, s. 8.
[198] Pro další způsoby určení srovnatelných dopravních podmínek, tamtéž, s. 8.
[199] Čl. 5 odst. 1 písm b) Nařízení č. 261/2004.
[200] Tamtéž.

V závislosti na okamžiku, kdy je cestující o zrušení letu informován, přiznává čl. 5 odst. 1 písm. c) cestujícím také právo na paušalizovanou náhradu škody, a to ve výši 125 až 600 EUR v závislosti na délce letu.[201] Pokud letecký dopravce informuje cestujícího více jak čtrnáct dnů před plánovaným časem odletu, a splnění této informační povinnosti prokáže,[202] nebude mít cestující dle čl. 5 odst. 1 písm. c) bod (i) uvedeného nařízení nárok na paušalizovanou náhradu škody. Pokud cestující nejsou o zrušení informováni v době mezi čtrnáctým až sedmým dnem před plánovaným časem odletu a zároveň jim není nabídnuto přesměrování splňující podmínky dle čl. 5 odst. 1 písm. c) bod (ii), vzniká jim nárok na paušalizovanou náhradu škody dle čl. 7 předmětného nařízení. Na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) bod (iii) mají cestující nárok na paušalizovanou náhradu škody, pokud nejsou o zrušení informováni ve lhůtě kratší než sedm dnů před plánovaným časem odletu a zároveň jim není nabídnuto přesměrování dle požadavků uvedených v tomto bodě.

Letecký dopravce se může povinnosti k vyplacení paušalizované náhrady škody zprostit, pokud se mu podaří prokázat, že zrušení bylo způsobeno *„mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.“*[203] Mimořádné okolnosti byly předmětem přezkumu SDEU v několika klíčových rozhodnutích, kterým se autor bude věnovat v podkapitole 2.2.5., a to z důvodu, že bude vhodné nejprve podat výklad práv cestujících v případě zpoždění letu, u kterého se rovněž může letecký dopravce dovolávat mimořádných okolností, aby se zprostil povinnosti k vyplácení paušalizovaných kompenzací.

2.2.4 Zpoždění dle Nařízení č. 261/2004

Nařízení č. 261/2004 pojem zpoždění nijak nedefinuje. Co lze tímto pojmem rozumět předestřel SDEU v rozhodnutí *Sturgeon*, které bude podrobněji analyzováno v této podkapitole, když se pokusil vymezit pojem zpoždění ve vztahu k pojmu zrušení a tyto dvě situace rozlišit. Do jaké míry byl SDEU úspěšný bylo předmětem výkladu v úvodu předcházející podkapitoly. Ačkoli SDEU v uvedeném rozhodnutí nedal přímou definici, co

---

[201] Dle čl. 7 odst. 1 Nařízení č. 261/2004 je pro lety do 1500 km stanovena paušální náhrada škody ve výši 250 EUR, pro lety o vzdálenosti mezi 1500 – 3500 km částka 400 EUR a pro lety nad 3500 km částka 600 EUR. Pro vysvětlení částky 125 EUR autor uvádí, že za splnění podmínek dle čl. 7 odst. 2 Nařízení č. 261/2004 mohou být výše uvedené částky poníženy o 50%.

[202] Dle čl. 5 odst. 4 Nařízení č. 261/2004 stíhá důkazní břemeno splnění informační povinnosti leteckého dopravce.

[203] Čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

znamená zpoždění letu, je možné identifikovat základní prvky, které musí v daném případě existovat, abychom mohli hovořit o zpoždění. Těmi jsou:

- uskutečnění letu podle původně stanoveného plánu, kdy
- skutečný čas odletu následuje po původně plánovaném čase odletu, přičemž
- ostatní prvky ovlivňující let zůstávají nezměněny a
- není rozhodné, jak dlouho po plánovaném čase odletu bude let nakonec uskutečněn.[204]

Na neurčitost některých pojmů, které v uvedeném rozhodnutí SDEU použil, bylo autorem rovněž poukázáno v předcházející kapitole. Ještě před samotným rozborem rozhodnutí *Sturgeon* se ovšem pojďme podívat, jaká práva cestujícímu přiznává text Nařízení č. 261/2004.

Práva cestujících v případě zpoždění letu dle čl. 6 Nařízení č. 261/2004

Pro zmírnění nepříznivých dopadů, které zpoždění letu pro cestující představuje, zvolil evropský zákonodárce systém, kdy je rozhodné důvodné očekávání provozujícího leteckého dopravce o době trvání zpoždění ve vztahu k délce daného letu určené v kilometrech. Hraničními dobami důvodně očekávaného zpoždění letu, po jejichž překročení je letecký dopravce povinen nabídnout pomoc, jsou tak dle čl. 6 odst. 1 písm. a) Nařízení č. 261/2004 dvě hodiny pro lety do 1 500 km, dle písm. b) tři hodiny pro všechny lety ve Společenství přesahující 1 500 km a pro všechny ostatní lety v délce 1 500 až 3 500 km, a konečně dle písm. c) čtyři hodiny pro všechny ostatní lety nespadající do kategorií dle písm. a) nebo b).

V případě, že je tedy důvodně očekáváno zpoždění překračující výše uvedené hraniční doby, mají cestující jednak právo na poskytnutí péče v podobě stravy a občerstvení v přiměřeném rozsahu k čekací době[205] a na umožnění komunikace prostřednictvím některé z forem dle čl. 9 odst. 2 tohoto nařízení. Dále mají cestující nárok na bezplatné ubytování v hotelu a přepravu mezi hotelem a letištěm, jestliže důvodně očekávaný čas odletu se má uskutečnit o den později než čas odletu původně *„oznámený“*.[206] Autor záměrně zvýrazňuje referenci k času odletu původně oznámeného, když není zcela zřejmé,

[204] Rozsudek SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, právní věta 1) ve spojení s bodem 31.
[205] Čl. 6 odst. 1 písm. i) Nařízení č. 261/2004.
[206] Tamtéž, čl. 6 odst. 1 písm. ii).

co se tímto pojmem rozumí, jak jej vyložit a jeho užití není zcela logické, když v úvodu odst. 1 čl. 6 předmětného nařízení evropský zákonodárce váže zpoždění letu na původně plánovaný čas odletu. Uvažujme příklad letu s plánovaným časem odletu ve 22:00. Na letadle se objeví technické potíže a provozující letecký dopravce *oznámí* nový čas odletu na 08:00 následujícího dne. Znamená to tedy, že cestující bude mít nárok na bezplatné ubytování v hotelu až v situaci, kdy by se odlet uskutečnil den následující po dni, ve kterém měl let odletět v 08:00? Na základě doslovného znění Nařízení č. 261/2004 lze na tuto otázku odpovědět kladně, avšak s ohledem na účel uvedený v prvním bodě odůvodnění tohoto nařízení, kterým je *„zajištění vysoké úroveň ochrany cestujících",* je takový výklad nepřípustný. Prostřednictvím tohoto příkladu je možné opětovně poukázat na další z mnoha nejasností, které toto nařízení provází.

Trvá-li zpoždění alespoň pět hodin, mají cestující nárok na proplacení ceny letenky a popřípadě i na zpáteční let do původního místa odletu dle čl. 8 odst. 1 písm. a).[207] Nařízení č. 261/2004 nepřiznává cestujícím, kteří čelí nepříjemným důsledkům zpoždění, právo na paušalizovanou náhradu škody dle čl. 7 tohoto nařízení. Nepřiznání takového nároku bylo ostatně i záměrem evropského zákonodárce, jak vyplývá z důvodové zprávy k návrhu předmětného nařízení, když tento krok zdůvodňuje tím, že za zpoždění zpravidla nelze vinit leteckého dopravce.[208] SDEU se však s tímto přístupem neztotožnil a 19. listopadu 2009 nadělil leteckým dopravcům nepěkný předčasný dárek pod vánoční stromeček v podobě rozsudku *Sturgeon.*

Sturgeon a další klíčová rozhodnutí SDEU ve vztahu ke zpožděným letům

V rozhodnutí *Sturgeon* byly usnesením předsedy Soudního dvora spojeny dva spory, kdy v jednom proti sobě stály rodina Stugeonových a letecká společnost Condor Flugdienst GmbH (věc C-402/07), ve druhém pak pan Stefan Böck a paní Cornelia Lepuschitz na straně jedné a na straně druhé letecká společnost Air France SA (věc C-432/07).

---

[207] Čl. 6 odst. 1 písm. iii) Nařízení č. 261/2004.
[208] Vzato z anglického znění návrhu nařízení. *Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. Explanatory memorandum.* Bod 23. Důvodová zpráva dostupná z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.CE.2002.103.01.0225.01.ENG&toc=OJ:C:2002:103E:TOC [cit. 2019-04-27].

V případě Sturgeonových nastaly komplikace při zpátečním letu z Toronta do Frankfurtu nad Mohanem, když po odbavení bylo cestujícím oznámeno, že let byl zrušen.[209] Tato informace byla oznámena na letištní tabuli, cestujícím byla vrácena odbavená zavazadla a byli převezeni do hotelu, kde strávili noc.[210] Následujícího dne byli odbaveni na přepážce jiného dopravce, ačkoli číslo letu bylo stejné jako to, které si původně rezervovali, a tímto letem byli do Frankfurtu dopraveni se zpožděním 25 hodin oproti původně plánovanému příletu.[211]

U p. Böcka a paní Lepuschitz došlo ke zrušení jejich zpátečního letu z Mexico City přes Paříž do Vídně ještě před jejich odbavením, a to v důsledku technické poruchy na letadle, které mělo uskutečnit část cesty mezi Mexico City a Paříží.[212] Tito cestující využili nabídky společnosti Air France pro přesměrování na let společnosti Continental Airlines, který odletěl následující den a p. Böck s paní Lepuschitz přiletěli do Vídně se zpožděním 22 hodin oproti původně plánovanému času příletu.[213]

Odůvodnění a rozhodnutí, které následovalo, vyvolalo nejenom značnou vlnu nevole u samotných leteckých dopravců, ale vedlo rovněž k rozvíření odborné debaty a sepsání celé řady pojednání, která se o rozhodnutí *Sturgeon*, dle autora zcela zaslouženě, vyjádřila značně kriticky.[214] Velmi stručně řečeno, SDEU přiznal cestujícím, jejichž let je zpožděn o více jak tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu, právo na paušalizovanou náhradu škody dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004.[215]

V prvé řadě je na místě upozornit, jak si SDEU přeformuloval předběžné otázky položené předkládajícími soudy, když se ani jeden z těchto soudů neptá, zda jsou letečtí dopravci povinni vyplácet paušalizovanou náhradu škody dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004 v případě

---

[209] Rozsudek SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, bod 12.
[210] Tamtéž.
[211] Tamtéž.
[212] Tamtéž, bod 20.
[213] Tamtéž, bod 21 a 23.
[214] BALFOUR, John. *Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004*. Air and Space Law. 2010, 35(1), 71-75. ARNOLD, Kinga a Pablo MENDES DE LEON. *Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!*. Air and Space Law. 2010, 35(2), s. 91-112. GIESBERTS, Ludger a Guido KLEVE. *Compensation for Passengers in the Event of Flight Delays*. Air and Space Law. 2010, 35(4/5), 293-304. VAN DAM, Cees. *Air Passenger Rights after Sturgeon*. Air and Space Law. 2011, 36(4/5), 259 - 274. STEPPLER, Ulrich a Katharina Sarah MEIGEL. *Compensation for Delay Further to Sturgeon Only if Delay Occurs Cumulatively upon Departure and Arrival*. Air and Space Law. 2012, 37(6), 497-504. Dále pak několik příspěvků ve sborníku BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air passenger rights: ten years on*. Portland, Oregon: Hart Publishing, 2016. ISBN 978-1-84946-824-4.
[215] Rozsudek SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, právní věta 2).

zpoždění letu,[216] resp. zda je nutné na cestující zpožděných letů nahlížet obdobně jako na cestující zrušených letů. Jako východiska pro svůj další výklad zvolil SDEU jednak nutnost vykládat ustanovení aktu Společenství nejenom podle jeho znění, ale i podle kontextu a cíle, které vedly k jeho přijetí, dále neoddělitelnost výroku aktu Společenství od jeho odůvodnění a v neposlední řadě nutnost vykládat ustanovení přiznávající práva cestujícím (včetně práva na náhradu škody) extenzivně.[217] Byť je takový přístup vítaný v situacích, kde znění určitého ustanovení není zcela jasné, na tomto místě se jeví jako zcela nepatřičný a v rozporu s dřívějšími rozhodnutími SDEU o výkladu aktu Společenství, když čl. 6 ve vztahu k čl. 7 Nařízení č. 261/2004 hovoří zcela jasným jazykem.[218] Dalším důvodem, proč je přístup SDEU lichý, je ten, když sice zmiňuje, že je nutné brát v úvahu kontext vedoucí k přijetí aktu Společenství, avšak opírá své odůvodnění pouze o ne zcela vydařeně formulovaný bod (15) odůvodnění nařízení, aniž by přihlédl k záměrům zákonodárce, který opakovaně dospěl k závěru, že v případě zpoždění nemají být letečtí dopravci povinni k vyplácení kompenzací cestujícím.[219]

Dále je nutné poukázat na zcela zjevný rozpor rozhodnutí *Sturgeon* a *ex parte IATA*, když v později jmenovaném shledává, že ustanovení Nařízení č. 261/2004 vztahující se na zpoždění je zcela jednoznačné, aby následně v prvně jmenovaném v tomto ustanovení objevil významné implicitně obsažené povinnosti, které z něj nejsou na první pohled vůbec patrné.[220] Ve vztahu k *ex parte IATA* lze rovněž poukázat na nesmyslnost podřazení vyplacení paušalizované náhrady škody dle čl. 7 předmětného nařízení při zpoždění pod standardizovanou a okamžitou formu pomoci, když k vyplacení náhrady škody zcela jistě

---

[216] BALFOUR, John. *Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004*. Air and Space Law. 2010, 35(1), s. 73. Pro srovnání rovněž body 18, 25 a 28 rozhodnutí *Sturgeon.*

[217] Rozsudek SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, body 41, 42 a 45.

[218] BALFOUR, John. *Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004*. s. 73.

[219] Nejprve lze uvést dokument Komise Společenství ze dne 21. 6. 2000, *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council Protection of air passengers in the European Union,* bod 45. Dokument je dostupný z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0365&from=EN [cit. 2019-04-28]. A dále důvodovou zprávu k návrhu Nařízení č. 261/2004, bod 23. Dostupná z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.CE.2002.103.01.0225.01.ENG&toc=OJ:C:2002:103E:TOC [cit. 2019-04-28].

[220] BALFOUR, John. *EU Regulation 261 and Compensation for Delay: The Advocate General's Opinion in the References re Sturgeon.* Air and Space Law. 2012, 37(4/5), s. 379.

nedojde okamžitě,[221] protože ani není v silách leteckého dopravce, aby držel na letištích, kam provozuje lety, značné objemy hotovosti.

V uvedené věci lze s politováním konstatovat, že se SDEU ve svém odůvodnění odklonil od velmi dobře strukturovaného a vyargumentovaného stanoviska generální advokátky Eleanor Sharpston, která nejenom že došla k závěru, že ustanovení čl. 5 a čl. 6 mohou být v rozporu s principy rovného zacházení a právní jistoty,[222] ale zároveň navrhla řešení, které se v retrospektivě jeví jako vysoce elegantní, když navrhuje znovuotevření ústní části řízení a výzvu členským státům, Evropské komisi, Evropskému parlamentu a Radě k vyjádření, zda ustanovení čl. 5, 6 a 7 uvedeného nařízení nejsou neplatná s ohledem na zásadu rovného zacházení.[223] Zcela jistě by se tak otevřel prostor k dialogu a možnosti napravit uvedený rozpor prostřednictvím nutnosti zjednat nápravu, pokud by byla vyslovena neplatnost výše uvedených ustanovení. SDEU by se tak ostatně vyhnul kritice, že pro sebe uzurpoval výsadu náležející pouze evropskému zákonodárci v podobě určení konkrétního časového limitu, po jehož překročení vzniká nárok na náhradu škody, na což výstižně upozornila i paní Sharpston ve svém stanovisku.[224]

Vetknutím tříhodinové hranice pro zpoždění oproti plánovanému času příletu vedoucímu ke vzniku nároku na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004 SDEU především posílil právní nejistotu obklopující ne zcela jednoznačná ustanovení tohoto nařízení.

V době následující po rozhodnutí *Sturgeon* je možné pro zajímavost uvést výklad tohoto rozhodnutí některými německými soudy, které došly k závěru, že pro vznik nároku na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004 je nutné, aby zpoždění přesáhlo nejenom tři hodiny na příletu daného letu, ale zároveň aby takový let byl opožděn již při svém odletu.[225]

Zajímavým je také závěr některých autorů, kteří s odkazem na dosažení rovnáhy zájmů cestujících v letecké dopravě a zájmů leteckých dopravců, kterou zmínil SDEU v závěru

---

[221] ARNOLD, Kinga a Pablo MENDES DE LEON, *Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!* s. 100.
[222] Stanovisko generální advokátky Eleanor Sharpston, přednesené dne 2. července 2009, ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, body 62 a 89. Stanovisko dostupné z: http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=76092&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=598846 [cit. 2019-04-29].
[223] Tamtéž, bod 97.
[224] Tamtéž, bod 94.
[225] Více viz STEPPLER, Ulrich a Katharina Sarah MEIGEL. *Compensation for Delay Further to Sturgeon Only if Delay Occurs Cumulatively upon Departure and Arrival.* Air and Space Law. 2012, 37(6), s. 499.

svého odůvodnění v rozhodnutí *Sturgeon*,[226] konstatují, že v praxi bude uplatňován restriktivní výklad vyplácení kompenzací v případě dlouhého zpoždění a kupř. u cesty skládající se z více letových segmentů, bude každý segment brán odděleně.[227]

Závěry předestřené ve dvou předcházejících odstavcích nicméně vyvrátil SDEU v rozhodnutí *Air France SA proti Heinz-Gerke Folkerts a Luz-Tereza Folkerts,*[228] kde cestující měli zarezervovaný let se společností Air France z Brém do Asunciónu přes Paříž a São Paolo.[229] V důsledku zpoždění letu z Brém do Paříže nestihli cestující navazující spoj do São Paola a následně vinou opožděného příletu do São Paola nestihli cestující ani původně plánovaný navazující let do Asunciónu.[230] Na první položenou otázku předkládajícím soudem odpověděl SDEU tak, že nárok na paušalizovanou náhradu škody dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004 v případě zpoždění přesahující tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu, není podmíněn zpožděním při odletu, a není tak vázán na splnění podmínek dle čl. 6 tohoto nařízení.[231] I když SDEU kvůli odpovědi na první otázku neshledal nutným odpovědět na druhou z položených otázek, která se týkala situace, kdy je let složen z několika úseků a pro určení zpoždění dle čl. 6 Nařízení č. 261/2004 je nutné vycházet z každého úseku zvlášť nebo s ohledem na vzdálenost k poslednímu místu určení, je možné odpověď dohledat v bodě 35 odůvodnění. Z tohoto bodu vyplývá, že pro určení výše paušalizované náhrady škody v případě přímo navazujících letů je rozhodné zpoždění na příletu do cílového místa určení.

Na závěr této podkapitoly je nutné ve stručnosti nahlédnout do dalšího důležitého rozhodnutí SDEU, a to do rozhodnutí ve spojených věcech *Nelson a ostatní proti Deutsche Lufthansa AG* a *TUI Travel a Ostatní proti Civil Aviation Authority,*[232] ve kterém bylo dřívější rozhodnutí *Sturgeon* přezkoumáno z pohledu slučitelnosti nároku na paušalizovanou náhradu škody v případě zpoždění přesahující tři hodiny oproti původně plánovanému

---

[226] Rozsudek SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, bod 67.
[227] GIESBERTS, Ludger a Guido KLEVE. *Compensation for Passengers in the Event of Flight Delays.* Air and Space Law. 2010, 35(4/5), s. 303.
[228] Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 26. února 2013, *Air France SA proti Heinz-Gerke Folkerts a Luz-Tereza Folkerts,* ve věci C-11/11.
[229] Tamtéž, bod 16.
[230] Tamtéž, bod 18.
[231] Tamtéž, právní věta.
[232] Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. října 2012, *Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson proti Deutsche Lufthansa AG* a *The Queen, na žádost: TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd, International Air Transport Association proti Civil Aviation Authority,* ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10.

příletu zejména s ustanovením čl. 19 a 29 Montrealské úmluvy. Relevantní a značně diskutabilní částí odůvodnění v rozhodnutí *Nelson a ostatní* je pasáž, kde SDEU ztrátu času nepovažuje za škodu vzniklou v důsledku zpoždění, ale toliko za nepohodlí, které společně se svými dalšími formami souvisí i s významným zpožděním letu.[233] Za prvé, takový závěr zcela postrádá logiku, když ke ztrátě času může, zcela logicky, dojít pouze v důsledku zpoždění.[234] Není-li zpoždění, není ani ztráta času. Za druhé, SDEU svým nekonzistentním používáním pojmů škody a nepohodlí poukazuje na absurditu svých závěrů, když nejprve v rozhodnutí *Sturgeon* ztrátu času označil za újmu, aby následně v rozhodnutí *Nelseon a Ostatní* konstatoval, že ztráta času není škodou vzniklou v důsledku zpoždění.[235]

Za třetí, ztráta času je totožná pro všechny cestující na daném letu toliko do objektivní délky jejího trvání, avšak rozsah tohoto nepohodlí – nebo škody – kterému každý cestující čelí, bude zcela jistě odlišný, a bezpochyby se tak jedná o individualizovanou formu škody, k jejíž náhradě slouží jen a pouze čl. 19 Montrealské úmluvy. [236] SDEU rovněž konstatuje, že ztrátu času je možno napravit standardizovaným opatřením, když není nutné zkoumat individuální situaci každého cestujícího (vyvráceno autorem této práce v předcházející větě), a je tak možné takové opatření použít okamžitě.[237] Na praktickou nerealizovatelnost tohoto závěru autor již několikrát upozorňoval.

Jak bylo ukázáno na několika předchozích stránkách, je to především rozhodovací praxe SDEU ve vztahu k situacím zpoždění, která spíše, než aby odstraňovala příslovečné klacky pod nohami v podobě nejasné terminologie užité samotným zákonodárcem, tak jich naopak přihazuje stále více a svými rozhodnutími zvyšuje právní nejistotu obklopující samotné nařízení.

---

[233] Rozsudek SDEU ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10, bod 51.
[234] RADOŠEVIĆ, Sonja. *CJEU's Decision in Nelson and Others in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention*. Air and Space Law. 2013, 38(2), s. 105.
[235] Tamtéž, s. 105.
[236] Tamtéž, s. 105. Autorka v poznámce pod čarou uvádí jednoduchý příklad cestujícího, který v pohodlí letištního salonku sleduje napínavý fotbalový zápas, a právě oznámené hodinové zpoždění jeho letu tak pro něj nebude příliš znamenat, ba naopak nemusí být vůbec vnímáno jako nepohodlí. Naopak cestující téhož letu, který se vrací po náročné pracovní cestě domů ke své rodině, bude hodinové zpoždění snášet daleko hůř.
[237] Rozsudek SDEU ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10, bod 52.

2.2.5 Další vybrané rozsudky SDEU ve vztahu k Nařízení č. 261/2004

V poslední podkapitole této druhé části bude autorem podán výklad některých rozhodnutí SDEU vážících se zejména k problematice mimořádných okolností, jejichž výklad v konotaci Nařízení č. 261/2004 byl přijat leteckými dopravci s velmi podobnou nevolí jako rozhodnutí uvedená v předcházející kapitole. Pozornost bude také věnována přelomovému (v dobrém slova smyslu z pohledu leteckého dopravce) rozsudku, který dává dopravci do rukou způsob, jak se bránit vyplácení kompenzací v případě zpoždění přesahujícího tři hodiny.

Wallentin-Hermann[238]

V rozhodnutí *Wallentin-Hermann* SDEU poprvé vyložil technické problémy letadel vedoucích ke zrušení letu v kontextu mimořádných okolností, když do této doby bylo nejisté, zda je možné se na tento způsob obrany odvolávat v případě technických defektů. Ještě před samotným rozhodnutím *Wallentin-Hermann* byly SDEU předloženy podobné předběžné otázky ve věci C-396/06 *Kramme v. SAS*, avšak (a z právního pohledu bohužel) dánský soud svoji žádost o rozhodnutí o předběžných otázkách vzal zpět.[239]

V původním řízení paní Wallentin-Hermann zarezervovala pro sebe a svoji rodinu letenky se společností Aliatalia z Vídně do Brindisi s mezipřistáním v Římě, avšak krátce před plánovaným časem odletu byli cestující informováni o zrušení jejich letu a rodina paní Wallentin-Hermann byla přesměrována na let společnosti Austrian Airlines do Říma, kde zmeškala navazující let do Brindisi, kam nakonec rodina přiletěla ve 14:15 hodin, tedy se zpožděním více než tři hodiny.[240] Zrušení letu bylo způsobeno komplexní poruchou motoru, které byla odhalena při běžné kontrole a o které byla společnost Alitalia informována v jednu hodinu ráno před odletem linky z Vídně do Říma.[241]

SDEU došel k závěru, že technickou závadu nelze považovat za mimořádnou okolnost s výjimkou *„situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou*

---

[238] Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 22. prosince 2008, *Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA* ve věci C-549/07.
[239] Viz Usnesení předsedy čtvrtého senátu SDEU ze dne 11. dubna 2008, dostupné pouze v dánském a francouzském jazyce. Zde vzato z francouzského znění dostupného z: http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=68482&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=850716 [cit. 2019-05-01].
[240] Rozsudek SDEU ve věci C-549/07, body 9 a 10.
[241] Tamtéž, bod 11.

vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole."[242] V aplikační praxi se ukázalo jako problematické především určení, co je a co není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckých dopravců, když soudy a subjekty určené dle čl. 16 Nařízení č. 261/2004 s radostí subsumují víceméně jakýkoli technický defekt pod poměrně široký pojem toho, co je vlastní či nikoli výkonu činnosti leteckého dopravce.[243] Je možné, že tento závěr je rovněž způsoben opomenutím požadavku kumulativního splnění výše uvedených podmínek. Pokud je shledáno, že určitá událost je vlastní výkonu činnosti leteckého dopravce, je rovněž bez dalšího zkoumání dosaženo závěru, že taková událost je ve sféře účinné kontroly leteckého dopravce, aniž by schopnost kontroly nad danou událostí byla podrobena přezkumu. Takový závěr však vede k nemožnosti uplatnit obranu prostřednictvím *„neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti"*, jak o nich hovoří bod 14 odůvodnění Nařízení č. 261/2004, když je zcela opomenuta ona neočekávatelnost takových událostí.

Definitivní hřebíček do rakve možné obrany leteckého dopravce v případě technických závad přineslo navazující rozhodnutí *Van der Lans.*[244]

Van der Lans

V tomto rozhodnutí si paní Corina van der Lans zakoupila letenku na let společnosti KLM z Quita (Ekvádor) do Amsterodamu, kde letadlo přistálo se zpožděním 29 hodin, když toto zpoždění bylo dle vyjádření společnosti KLM způsobeno závadou jednoho z motorů letadla, který se při vytlačování ze stojánky nepodařilo nastartovat.[245] Jelikož náhradní díly pro opravu motoru nebyly v Guayaquilu (Ekvádor), kde se závada na motoru objevila, k dispozici, byla nucena společnost KLM dopravit náhradní díly do Guayaquilu dalším letadlem.[246]

Předkládající soud, kterým byl soud prvního stupně v Amsterodamu, položil SDEU celkem deset detailně formulovaných otázek, kterými směřoval zejména k objasnění některých

---

[242] Rozsudek SDEU ve věci C-549/07, právní věta 1).
[243] CROON, Jochem. *If You Do Not Know Where You Are Going, You Will End up Somewhere Else: Update on the Continuing Discussion on Technical Problems and Passenger Rights.* Air and Space Law. 2015, 40(4/5), s. 334.
[244] Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 17. září 2015, *Corina van der Lans proti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* ve věci C-257/14.
[245] Rozsudek SDEU ve věci C-257/14, body 8 a 9.
[246] Tamtéž, bod 10.

bodů rozhodnutí *Wallentin-Hermann*.[247] Na základě těchto otázek mohlo být očekáváno detailní a propracované rozhodnutí SDEU, avšak samotné rozhodnutí zůstalo daleko za tímto očekáváním, když SDEU přeformuloval všech deset otázek do jedné jediné,[248] kterou se následně jal vykládat.

Aniž by bylo nutné zmiňovat konkrétní bod odůvodnění, lze přímo zmínit závěr, ke kterému SDEU v předmětném rozhodnutí dospěl, a to sice, že *„taková technická závada, jako je technická závada ve věci v původním řízení, která nastala nepředvídaně, nebyla způsobena nedostatkem údržby ani nebyla odhalena během pravidelné údržby, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti" ve smyslu tohoto ustanovení."*[249] Navzdory znakům jako nepředvídatelnost, splnění požadované míry údržby letadla, neodhalení závady při pravidelné údržbě, které ve svém běžném užití evokují přirozený dojem, že dotyčná osoba učinila vše, co bylo v jejích silách, a tudíž nemůže být pohnána k zodpovědnosti, SDEU de facto vyloučil technické závady z okruhu mimořádných okolností. Ačkoli je takový závěr velmi tvrdým vůči leteckým dopravcům, je především logickým důsledkem ničím nelimitovaného testu toho, co je vlastní činnosti leteckého dopravce.[250] Za technické závady, které nejsou vlastní činnosti leteckého dopravce, tak je dle SDEU možné považovat situaci, kdy je konstruktérem letadla nebo příslušným orgánem odhaleno, že dané letadlo má skrytou výrobní vadu, popřípadě je technický defekt způsoben činy sabotáže nebo terorismu.[251] Vzhledem k tomu, že stejné příklady uvedl SDEU i v rozhodnutí *Wallentin-Hermann,*[252] a přestože z jazyka užitého SDEU by bylo možné dovodit, že uvedené příklady představují neuzavřený výčet, ve skutečnosti tomu bude přesně naopak,[253] když si lze jen stěží představit jinou situaci, která by v tomto kontextu mohla jako technická závada spadat pod pojem mimořádných okolností.

V průběhu psaní této diplomové práce došlo k celosvětovému uzemnění nových letadel Boeing 737 MAX v důsledku vadného software, který mohl vést ke dvěma tragickým nehodám těchto letadel. Taková situace bezpochyby spadá pod výše zmíněný případ, kdy

---

[247] Rozsudek SDEU ve věci C-257/14, bod 18.
[248] Tamtéž, bod 33.
[249] Tamtéž, právní věta.
[250] VAN DER WIJNGAART, Tom. *Case Note: van der Lans v. KLM and "Extraordinary Circumstances".* Air and Space Law. 2016, 41(1), s. 62.
[251] Rozsudek SDEU ve věci C-257/14, bod 38.
[252] Rozsudek SDEU ve věci C-549/07, bod 26.
[253] VAN DER WIJNGAART, Tom, op. cit., s. 61.

má letadlo skrytou výrobní vadu vedoucí k uzemnění těchto letadel, zrušení celé řady letů, a představuje tak mimořádné okolnosti.

Pešková v. Travel Service, a.s.[254]

Pan a paní Peškovi si u letecké společnosti Travel Service, a.s. (v současné době Smartwings, a.s., pozn. autora) rezervovali let z Burgasu do Ostravy, který do Ostravy přiletěl se zpožděním více než pět hodin.[255] Letadlo operující danou linku mělo naplánovanou celkovou rotaci Praha – Burgas – Brno – Burgas – Ostrava, když nejprve na úseku Praha – Burgas byla zjištěna závada reversu (brzdný systém na motoru letadla, pozn. autora), jejíž oprava si vyžádala téměř dvě hodiny.[256] Při přistání letadla v Brně došlo ke střetu s ptákem, který si vyžádal kontrolu certifikovanou společností, avšak vlastník letadla tuto kontrolu neuznal a do Brna byl speciálním letem dopraven technik ze Slaného, aby provedl druhou kontrolu.[257] Za klíčovou z pěti předložených otázek Obvodním soudem pro Prahu 6 je nutné označit pátou otázku a na ni navazující čtvrtou právní větu tohoto rozhodnutí.

Ve čtvrté právní větě rozhodnutí *Pešková v. Travel Service, a.s.* SDEU uznal skutečnost, že zpoždění může být způsobeno vícero příčinami, přičemž některé mohou být mimořádnými okolnostmi ve smyslu bodu 14 odůvodnění a čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004. SDEU zde došel k závěru, že v případě, kdy je zpoždění přesahující tři hodiny způsobeno mimo jiné mimořádnou okolností, je nutné pro účely posouzení, zda v takovém případě náleží cestujícímu paušalizovaná náhrady škody dle čl. 7 tohoto nařízení, odečíst čas zpoždění přičitatelný mimořádné okolnosti, resp. okolnostem, od celkového času zpoždění na příletu daného letu.[258]

Z pohledu leteckého dopravce nelze jinak než s povděkem kvitovat toto rozhodnutí SDEU, když toto lze považovat za jedno z mála, které skutečně balancuje zájmy cestujících a zájmy leteckých dopravců. Rovnováha mezi těmito byla některými výše uvedenými rozhodnutími značně narušena.

---

[254] Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. května 2017, *Marcela Pešková, Jiří Peška proti Travel Service, a.s.* ve věci C-315/15.
[255] Tamtéž, body 7 a 8.
[256] Tamtéž, bod 10.
[257] Tamtéž, bod 11.
[258] Tamtéž, právní věta 4).

Možnosti odečtu času zpoždění přičitatelného mimořádným okolnostem od celkového času zpoždění ostatně úspěšně uplatnil autor této diplomové práce ve sporu, kde zastupoval svého zaměstnavatele, leteckou společnost, se společností Airhelp Limited. V tomto sporu, sp. zn. 18 C 247/2018, nárokovala společnost Airhelp Limited částku ve výši 400 euro za zpoždění letu OK701 z Madridu do Prahy. Nicméně přímo předcházející let OK700 z Prahy do Madridu byl v důsledku rozhodnutí řízení letového provozu Spolkové republiky Německo a řízení letového provozu Francie opožděn o 152 minut. Soud vzal za prokázané, že toto zpoždění je přičitatelné mimořádným okolnostem, když uvádí, že zpoždění *„nebylo možno zabránit jinými opatřeními, neboť žalovaná (letecká dopravce) je nucena respektovat rozhodnutí řízení letového provozu a nemůže ho žádným způsobem ovlivnit.“* Odečtením od celkového času zpoždění na příletu do Prahy tak zpoždění, způsobené okolnostmi jinými než mimořádnými, činilo 1 hodinu a 8 minut, tudíž nevznikl nárok na paušalizovanou náhradu škody dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004. Soud tedy žalobu zamítl.

3 Reforma Nařízení č. 261/2004 ve světle aktuální judikatury SDEU – skutečná reflexe každodenní reality civilního letectví?

V závěrečné části této diplomové práce se autor zaměří na Návrh Nařízení Evropské komise (v textu této části dále jen jako „Návrh"),[259] kterým by mělo být dosaženo nejenom dalšího posílení práv cestujících, ale i zvýšení právní jistoty ve vztahu leteckých dopravců a cestujících v situacích, kdy dojde k událostem, které nepříznivě ovlivní průběh cesty daného cestujícího. Současně Evropská komise akcentuje ve svém návrhu i finanční dopady na letecké dopravce[260] a snaží se tak prostřednictvím tohoto návrhu vybalancovat zájmy cestujících na straně jedné a zájmy leteckých dopravců na straně druhé.

V úvodu k této části je nutné poznamenat, že průběh řádného legislativního procesu pro přijetí navrhované změny Nařízení č. 261/2004 byl pozastaven v důsledku vleklého sporu mezi Velkou Británií a Španělským královstvím o Gibraltar, když tento spor uvázl na mrtvém bodě.[261]

Analýza kompletního Návrhu Nařízení není s ohledem na rozsah a účel této diplomové práce možná ani vhodná. Proto se autor zaměří pouze na analýzu vybraných aspektů Návrhu Nařízení, pro kterou bude autorem využíván jeho původní text a v určitých částech text s pozměňovacími návrhy Evropského parlamentu, [262] které byly přijaty v rámci prvního čtení. Návrh byl již předmětem několika odborných pojednání,[263] jejichž poznatky a závěry budou rovněž autorem využity v této části diplomové práce.

---

[259] Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ze dne 13. 3. 2013, COM(2013) 130 final. Návrh dostupný z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013PC0130&from=EN [cit. 2019-05-08].

[260] Tamtéž, s. 3.

[261] IATA. Tisková zpráva č. 35 ze dne 10. června 2016. Tisková zpráva dostupná z: https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-06-10-01.aspx [cit. 2019-05-08].

[262] Text návrhu nařízení s pozměňovacími návrhy Evropského parlamentu dostupný z: http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2014-0092+0+DOC+XML+V0//CS [cit. 2019-05-08].

[263] ARNOLD, Kinga. *EU Passenger Air Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97.* Air and Space Law. 2013, 38(6), 403-438. PRASSL, Jeremias. *Reforming Air Passenger Rights in the European Union.* Air and Space Law. 2014, 39(1), 59-82.

3.1 Definice a (ne)uzavřený výčet mimořádných okolností

Návrh Nařízení přichází s významnou novinkou v podobě zakotvení definice samotného pojmu mimořádných okolností společně s (ne)uzavřeným výčtem toho, které okolnosti budou považovány za mimořádné a které nikoli, v podobě Přílohy č. 1 k tomuto návrhu. Mimořádnými okolnostmi se tak dle Návrhu Nařízení rozumí:

„okolnosti, jež svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu. Pro účely tohoto nařízení mimořádné okolnosti zahrnují okolnosti stanovené v příloze;“[264] (podtržení přidáno autorem diplomové práce)

Evropská komise v tomto případě nešťastně bez dalšího uvážení přejímá výklad pojmu mimořádných okolností, jak jej předestřel SDEU v rozhodnutí *Wallentin-Hermann* a následně potvrdil v rozhodnutí *Van der Lans*, když využívá zcela nejistého kritéria toho, co je či není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce. Autor zde spatřuje logický rozpor užití tohoto kritéria, když všechny okolnosti zmíněné v Příloze 1 Návrhu Nařízení, které by měly být považovány za mimořádné, jsou do určité míry *vlastní* běžnému výkonu činnosti leteckých dopravců. Lze tak s povděkem kvitovat pozměňovací návrh č. 45 Evropského parlamentu, který toto kritérium zcela opouští, naopak ponechává kritérium, zda je daná okolnost pod skutečnou kontrolou leteckého dopravce či nikoli a přináší zcela nové kritérium v podobě zohlednění souladu činnosti leteckého dopravce s platnými bezpečnostními pravidly.

Posledně jmenované kritérium je v dobrém slova smyslu zásadní a vítanou změnou, kdy akcentuje nejdůležitější prvek letecké dopravy, který dle autora stojí nad ochranou spotřebitele a jeho práv, a to sice její bezpečnost. Např. v hraničních situacích, kde hrozí zpoždění na příletu o více jak tři hodiny, tak bude eliminováno vyvíjení tlaku na posádku daného letu případně přehlédnout určité nedostatky letové bezpečnosti a vykonat daný let tak, aby bylo zamezeno překročení tříhodinové hranice.[265] Jako další příklad lze uvést i povinnost leteckého dopravce vyložit odbavené zavazadlo cestujícího, který se nedostavil k nástupu na palubu. Vezmeme-li v potaz linku operovanou letadlem Airbus A380 (lze jím přepravit vesnici čítající 600 obyvatel), kde se nedostaví k nástupu, byť jen jeden cestující,

---

[264] Viz Návrh Nařízení, s. 16.
[265] ARNOLD, Kinga a Pablo MENDES DE LEON, *Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!*. s. 107-108.

vyložení jednoho odbaveného zavazadla může vést k významnému zpoždění, jelikož proces nakládání, potažmo vykládání takto obrovského letadla je logisticky náročný, nehledě na množství odbavených zavazadel.

Nelze však souhlasit s částí pozměňovacího návrhu č. 45, kterým Evropský parlament mění výčet mimořádných okolností v Příloze 1 z demonstrativního na taxativní. Taxativní výčet s sebou vždy nese riziko nezakotvení všech možných scénářů a událostí, které se mohou v dynamickém a neustále se rozvíjejícím prostředí letecké dopravy vyvíjet, popřípadě se mohou objevit zcela nové události.

Ideálním se tak jeví přijetí definice mimořádných okolností v pozměněném znění Evropským parlamentem, avšak za současného zachování demonstrativní povahy Přílohy 1 Návrhu Nařízení.

Příloha 1 – demonstrativní výčet mimořádných okolností

K úpravám Přílohy 1 provedeným Evropským parlamentem uvádí autor jedinou poznámku, kdy je toho názoru, že v případě technických defektů by měly být, jako mimořádné, zachované ty defekty, které se objeví v průběhu letu. Autor navrhuje následující znění:

ii. technické problémy letadla s dopadem na bezpečnost letu:

- *které se objeví v jeho průběhu nebo*
- *které jsou přímo způsobeny skrytou výrobní vadou, jíž jako takovou formálně uzná výrobce nebo příslušný orgán, a které byly odhaleny při předletové prohlídce letadla nebo po uvedení letadla do provozu;*

Ponechání uvedených defektů ve výčtu mimořádných okolností odůvodňuje autor tím, že takové technické defekty dosahují různé intenzity, když některé umožňují let uskutečnit bez obtíží až do místa určení takového letu. Mohou se však objevit takové technické defekty, kvůli kterým bude posádka letadla nucena nouzově přistát na jiném letišti, než je letiště místa určení. Aby se ovšem letecký dopravce s úspěchem dovolal mimořádných okolností, bude muset prokázat, že dodržel veškerá bezpečnostní pravidla, zde zejména ta pravidla, která upravují provádění údržby letadel a zachování jejich letuschopnosti.

Přijetí přiměřených opatření

Poslední krátkou poznámkou, která souvisí s mimořádnými okolnostmi, je ocenění nového znění článku 5 odst. 3 a článku 6 odst. 4 dle Návrhu Nařízení. Na základě nového znění se musí letecký dopravce přijetím přiměřených opatření pokusit vyhnout samotné nepravidelnosti (zrušení, zpoždění nebo změna letového řádu) namísto mimořádné okolnosti.[266]

3.2 Koncepce paušalizované náhrady škody

Změna původního Nařízení č. 261/2004 je vhodnou příležitostí zamyslet se, zda určení paušalizované náhrady škody prostřednictvím pevně stanovených částek je nadále udržitelná, ba dokonce spravedlivá vůči leteckým dopravcům. Ve svém Návrhu se bohužel Evropská komise možností změny koncepce vůbec nezabývá a počítá i nadále s pevně stanovenými částkami. Do Návrhu tuto změnu nezanesl ani Evropský parlament prostřednictvím pozměňovacích návrhů. Dle autora je zamyšlení se nad přístupem k této problematice na místě.

Rozmach především nízkonákladových dopravců umožnil cestujícím překonávat velké vzdálenosti v krátkém čase za velmi nízké ceny. V dnešní době není výjimkou, kdy je možné zakoupit letenku mezi dvěma evropskými městy za částku v řádech stokorun. Jeví se tak jako zcela nepřiměřené, když takový cestující je v případě významného zpoždění či zrušení letu oprávněn požadovat od leteckého dopravce částku necelých 6 500 Kč. Je možné rovněž upozornit, že volbou co nejnižší ceny letenky také cestující přiznává dané cestě určitou váhu.

Ideálním řešením by tak bylo opustit pevně stanovené částky náhrady škody, které zcela nereflektují aktuální situaci na trhu, a využít koncepci určení výše nároku cestujících v závislosti na ceně letenky po odečtení letištních poplatků prostřednictvím stanovení procentuální hranice z této ceny. Inspirací jsou především nařízení upravující práva cestujících v autobusové a autokarové dopravě,[267] železniční[268] a vodní dopravě.[269] Užití

---

[266] ARNOLD, Kinga, op. cit., s. 415.
[267] Čl. 19 odst. 2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.
[268] Čl. 17 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

stejného konceptu jako v ostatních způsobech dopravy je možné nejenom s ohledem na Bílou knihu Evropské komise ze dne 28. března 2011, která nese název Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, ale i na vztažení působnosti změněného nařízení na další způsoby dopravy.[270]

Teoreticky tak může dojít k situaci, kdy cestující v rámci jediné přepravní smlouvy cestuje na trase Praha – Hamburk – Amsterdam – Londýn a v úseku Hamburk – Amsterdam má být přepraven vlakem. V důsledku zpoždění vlaku cestující nestihne navazující let do Londýna a nebude-li tato událost zapříčiněná mimořádnou okolností, vzniká cestujícímu nárok na náhradu škody ve výši 250 euro. Cestujícímu téhož vlaku mezi Hamburkem a Amsterdamem, který ovšem cestuje pouze tímto vlakem, nevznikne nárok na náhradu škody vůbec nebo jen na procentuální část cen přepravního dokladu. Takový přístup není v souladu s principem rovného zacházení.

Jako další podpůrný argument lze zmínit pozměňovací návrh č. 57 Výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů ze dne 8. listopadu 2013,[271] který přiznává náhradu škody ve výši ceny letenky, maximálně však ve výši částek uvedených v čl. 7 a to pouze pro cestující zpožděných letů.

Na základě výše uvedeného autor navrhuje, aby evropský zákonodárce zvážil změnu koncepce určení částky náhrady škody tak, aby byla nově určována v závislosti na ceně letenky po odečtení příslušných letištních poplatků, protože tyto poplatky letecký dopravce následně předává příslušnému letišti a nemá z nich žádný zisk. Dle autora může být ponecháno rozdělení výše nároku dle délky cesty určené v kilometrech a ponechává na evropském zákonodárci, aby určil konkrétní procentuální část ceny letenky, na kterou bude mít cestující v případě odepření nástupu na palubu nebo zrušení letu nárok. Nárok na paušalizovanou náhradu škody v případě zpoždění bude předmětem následující kapitoly.

---

[269] Čl. 19 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.
[270] Viz nové znění čl. 3 odst. 4 v Návrhu Nařízení.
[271] Stanovisko Výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů dostupné z: http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2014-0020&language=CS#title2 [cit. 2019-05-09].

3.3 Paušalizovaná náhrada škody v případě zpoždění a přetrvávající konflikt s Motrealskou úmluvou

Evropská komise se ve svém Návrhu snaží rovněž vypořádat s nejkritičtěji přijímanou oblastí v rámci Nařízení č. 261/2004, kterou jsou rozhodnutí SDEU *Sturgeon* a *Nelson a ostatní*, když bylo cestujícím přiznáno právo na náhradu škody dle čl. 7 předmětného nařízení. S odkazem na významný vliv judikatury SDEU na výklad nařízení[272] a výsledky konzultací předcházející vypracování Návrhu,[273] navrhuje Evropská komise zcela nový čl. 6 nazvaný Významné zpoždění, jehož součástí je odst. 2, který přímo reflektuje výše zmíněná rozhodnutí SDEU. Takový návrh je možné z části označit za úspěch, protože staví nárok cestujících na náhradu škody při zpoždění na pevných základech řádného legislativního procesu a veškeré vážné obavy o vládu práva v Evropské unii tak mohou být zažehnány.[274] Z perspektivy slučitelnosti s Montrealskou úmluvou se však takové řešení jeví jako velmi neuspokojivé.[275]

K argumentům, které autor předestřel v podkapitole 2.2.4. a které poukazují na neslučitelnost poskytnutí paušalizované náhrady škody v případě zpoždění, je možné přidat i další. Lze konstatovat, že odlišné pojetí režimu poskytnutí pomoci a péče v případě zpoždění a režimů zrušení a odepření nástupu na palubu vyvěrá ze samotných ustanovení Montrealské úmluvy,[276] když zrušení a odepření nástupu na palubu je vnímáno jako úplné nesplnění přepravní smlouvy a obě tyto situace tudíž nelze podřadit pod oblast působnosti této úmluvy.[277] Rozdílná situace nastává v případě zpoždění, na které je nutné nahlížet jako na porušení přepravní smlouvy ze strany leteckého dopravce, a s důsledky takového porušení se už Montrealská úmluva snaží vypořádat prostřednictvím čl. 19.[278]

Zakotvením čl. 6 odst. 2 by tak došlo k zcela zjevnému porušení principu exkluzivity Montrealské úmluvy vyplývající z jejího čl. 29, které je, s ohledem na závaznost této úmluvy pro orgány Evropské unie a její členské státy, nepřípustné. Právo na náhradu škody v případě zpoždění by tak nemělo být vtěleno do změněného znění Nařízení č. 261/2004.

---

[272] Viz Návrh Nařízení, s. 3.
[273] Viz Návrh Nařízení, s. 5.
[274] PRASSL, Jeremias. *Reforming Air Passenger Rights in the European Union.* s. 64.
[275] Tamtéž, s. 72.
[276] RADOŠEVIĆ, Sonja, op. cit., s. 107.
[277] Tamtéž.
[278] Tamtéž, s. 108.

Jelikož se výše uvedený návrh nejeví jako reálný s ohledem na skutečnost, jak nepopulární krok by to byl, lze spíše očekávat následování rozhodnutí SDEU ve věcech *Sturgeon* a *Nelson a ostatní*. Je proto vysoce žádoucí, aby znění čl. 6 odst. 4 Návrhu reflektovalo rozhodnutí *Pešková v. Travel Service, a.s.* Tedy princip odečítání délky zpoždění přičitatelné mimořádným okolnostem od celkohového času zpoždění pro účely určení, zda zpoždění dosáhlo minimální doby trvání pro vznik práva na paušalizovanou náhradu škody dle čl. 6 odst. 2 Návrhu. Zanesení tohoto nároku do znění Nařízení č. 261/2004 by bylo slučitelné s nově autorem navrhovanou koncepcí pro určení výše náhrady škody dle předchozí kapitoly.

3.4 Další problematická ustanovení Návrhu Nařízení

V závěru poslední části této diplomové práce bude autorem stručně poukázáno na několik problematických ustanovení, které do Nařízení č. 261/2004 zamýšlí Evropská komise prostřednictvím Návrhu vnést, resp. s ohledem na každodenní letecký provoz opomenula zrušit.

Evropská komise nadále trvá na v praxi těžko realizovatelném okamžitém odškodnění cestujících v případě odepření nástupu na palubu,[279] když i nadále počítá Návrh s odškodněním v hotovosti. Jak je autorovi známo z jeho dosavadní praxe, není možné realizovat požadavek na držení určité sumy v hotovosti na letištích, kam letecký dopravce provozuje své linky. Lze tedy kvitovat pozměnovací návrh č. 82 Evropského parlamentu, kterým možnost vyplacení náhrady škody v hotovosti vyškrtnul.

Ne zcela jednoznačným ani spravedlivým, a to ani po zásahu Evropského parlamanetu, se jeví nově navržené ustanovení vážící se ke zmeškání navazujícího letu v podobě čl. 6a odst. 2 Návrhu. Na základě tohoto ustanovení bude letecký dopravce Společenství povinen odškodnit cestujícího, pokud v důsledku zpoždění jím operovaného předcházejícího letu tento cestující nestihne let navazující, když je rozhodné výsledné zpoždění na příletu do cílového místa určení. Letecký dopravce Společenství tak může být pohnán k odpovědnosti za zpoždění, které není ve sféře jeho kontroly.[280] Lze demonstrovat na jednoduchém příkladu letu ze Sofie přes Londým do Helsinek. Každý z úseků cesty je operován jiným dopravcem Společenství. Let ze Sofie je opožděn a cestující nestihne svůj navazující spoj do Helsinek. Je nicméně přesměrován na další spoj leteckého dopravce, který měl provést

[279] Viz Návrh Nařízení, s. 17.
[280] ARNOLD, Kinga, op. cit., s. 420.

původní let do Helsinek, když tento nový spoj odlétá během hodiny, avšak je zpožděn a cestující dorazí do Helsinek s více jak šestihodinovým zpožděním.[281] Z litery předmětného ustanovení tedy vyplývá, že odškodnění bude povinen vyplatit letecký dopravce provozující spoj mezi Sofií a Londýnem. Řešením by zcela jistě bylo nepřiznat cestujícím nárok na náhradu škody v případě zpoždění, jak autor navrhuje v předcházející kapitole. Nicméně na takto komplexní otázku není možné dát jednoduché řešení, jakým by byla povinnost k odškodnění cestujícího tím leteckým dopravcem, který způsobil delší, resp. nejdelší zpoždění v případě přímo navazujících letů.[282]

Dalším příkladem ne příliš zdařilé reflexe reality letecké dopravy je návrh nového odst. 4 čl. 9, ve kterém je zakotveno omezení nákladů, které musí letecký dopravce vynaložit, na ubytování cestujících. Limitace nákladů se ovšem uplatní pouze v případě, že letecký dopravce prokáže, že zrušení, zpoždění nebo změna letového řádu byla způsobena mimořádnými okolnosti a těmto nepravidelnostem nemohl letecký dopravce zabránit. Je nutné upozornit na časový nesoulad, který neumožňuje uplatnit limitaci nákladů v praxi. Ubytování je cestujícím zajištěno okamžitě poté, co k mimořádné události dojde, a není tedy čas pro posouzení, natož prokázání, že nepravidelnost byla způsobena mimořádnou okolností a letecký dopravce může uplatnit omezení nákladů. Logickým řešením by tak bylo aplikovat limitaci těchto nákladů na všechny případy, kdy je zajištění ubytování pro cestující nezbytné.[283]

Takto by bylo v rozboru Návrhu možné pokračovat, avšak pro učinění závěru, že navrhovaná změna nepředstavuje zdařilou reflexi skutečného stavu letecké dopravy 21. století, je dle autora takto dostačující.

---

[281] ARNOLD, Kinga, op. cit., s. 421.
[282] Tamtéž, s. 421.
[283] Tamtéž, s. 429.

Závěr

Letecké přeprava je bezesporu vysoce komplexním, rozmanitým a pro dnešní svět zcela nepostradatelným oborem, který, i přes své nesporné výhody, pro své uživatele mnohdy vytvoří značně nepříjemné situace. A právě pro co možná nejelegantnější a nejméně komplikované řešení takových situací je nutné, aby existovala jednoznačná, stručná, účinná a vyvážená pravidla, která budou schopna reflektovat různorodost každodenního života letecké přepravy a její neustálý rozvoj.

V prvé části diplomové práce byl autorem prostřednictvím výkladu příslušných ustanovení Montrealské úmluvy, s přihlédnutím k relevantním ustanovením Varšavské úmluvy, názorně vyložen systém ochrany cestujících na úrovni norem mezinárodního práva soukromého. Dlouhotrvající roztříštěnost a nepřehlednost tohoto systému byla z větší části úspěšně vyřešena přijetím Montrealské úmluvy, která se tak, i přes některé nedostatky, stala vysoce užitečným a univerzálně použitelným právním instrumentem, který vykazuje relativně vysokou míru právní jistoty. Je tak způsobilým nejenom zajistit ochranu uživatelů letecké přepravy, ale zároveň pružně reagovat na stále se měnící podmínky tohoto druhu přepravy. Jakékoli další prostředky, které dále prohlubují ochranu cestujících, by tak měly především respektovat oblast působnosti Montrealské úmluvy.

Jak bylo autorem ukázáno zejména ve druhé části diplomové práce, bezpochyby úctyhodná snaha poskytnout cestujícím další prostředky, kterými se zmírňují nepříznivé dopady nepravidelností v letecké přepravě, nemusí vždy vést ke kýženým výsledkům. A to především v situaci, kdy základem takové snahy je od počátku nejednoznačný a nedostatečně promyšlený právní předpis, jehož nedostatky jsou dále umocněny někdy až rozporuplným a nevyváženým výkladem významné soudní instituce, jakou je Soudní dvůr Evropské unie. Logickým vyústěním je pak existence zjevného konfliktu mezi tímto právním instrumentem a Montrealskou úmluvou. Autor se tedy z naprosté většiny neztotožňuje se závěry judikatorní činnosti SDEU.

Za nevydařenou, a tudíž i nežádoucí, až na některé výjimky, je nutné označit současnou podobu změny Nařízení č. 261/2004, která byla předmětem výkladu v poslední části diplomové práce.

Autor dospívá k závěru, že na úrovni evropského práva je poskytnutí dalších možností ochrany cestujících prostřednictvím nařízení, které je přímo aplikovatelné ve všech

členských státech Evropské unie, správným východiskem, když považuje za vhodné vypracovat zcela nový návrh. Je ovšem nezbytné, aby byla výsledná podoba takového právního předpisu výsledkem obsáhlých diskuzí se všemi dotčenými subjekty za účasti předních odborníků v oblasti práva civilního letectví. Stejně tak je důležité, aby byla podložena detailní studie potenciálních dopadů na provozující letecké dopravce. V neposlední řadě by tvorba takového nařízení neměla mít za cíl postihnout všechny situace, které se mohou v každodenním leteckém provozu vyskytnout, jednoduše proto, že to není možné. Ve vší skromnosti si autor dovolil navrhnout v závěrečné části diplomové práce několik bodů, které by měly být v novém nařízení zapracovány.

Závěry této diplomové práce mohou být východiskem pro studium příslušných vnitrostátních právních norem z pohledu jejich souladu s mezinárodním a evropským právním řádem, popř. mohou sloužit jako vodítko, jakým směrem by se regulace práv cestujících mohla ubírat v následujících letech a desetiletích.

Seznam použitých zkratek

ELFAA	European Low Fares Airline Association / Asociace sdružující nízkonákladové letecké společnosti
IATA	Mezinárodní asociace leteckých dopravců
Montrealská úmluva (MÚ)	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě podepsaná v Montrealu 28. května 1999
Nařízení č. 261/2004	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.
Nařízení č. 295/91	Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě.
Nařízení Řím I	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)
Nařízení Řím II	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II)
Návrh Nařízení	Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ze dne 13. 3. 2013.
OLG	Oberlandesgericht, Vrchní zemský soud, Německo

Římská úmluva 1980	Úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, otevřená k podpisu v Římě dne 19. června 1980
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
Varšavská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, ve znění Haagského protokolu

Seznam použitých zdrojů

Učebnice a monografie

BOBEK, Michal a Jeremias PRASSL. *Air Passenger Rights: Ten Years On*. Portland, Oregon: Hart Publishing, 2016. ISBN 978-1-84946-824-4.

ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis, 2005. ISBN 80-86199-95-9.

ČEPELKA, Čestmír a Pavel ŠTURMA. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2018. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-721-7.

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 7. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-652-1.

GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, 2000. ISBN 978-904-1113-641.

HAVEL, Brian F. a Gabriel S. SANCHEZ. *The principles and practice of international aviation law*. New York, NY: Cambridge University Press, 2014. ISBN 978-1107697737.

KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-550-0.

PAUKNEROVÁ, Monika. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2013. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-504-6.

POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-133-0.

PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář*. Praha: VOX - kurzy, semináře, rekvalifikace, 2018. ISBN 978-80-87480-62-5.

SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2006. ISBN 90-411-2456-X.

SMEJKALOVÁ, Terezie a Lucie PICHLEROVÁ. *Právo civilního letectví*. Praha: Wolters Kluver (ČR), 2018. ISBN 978-80-7598-026-7.

TICHÝ, Luboš. *Nařízení č. 864/2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy Řím II: komentář*. Praha: C.H. Beck, 2018. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-716-3.

Odborné články

ARNOLD, Kinga a Pablo MENDES DE LEON. *Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!*. Air and Space Law. 2010, 35(2), 91-112.

ARNOLD, Kinga. *EU Passenger Air Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97*. Air and Space Law. 2013, 38(6), 403-438.

BALFOUR, John. *Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004*. Air and Space Law. 2010, 35(1), 71-75.

BALFOUR, John. *EU Regulation 261 and Compensation for Delay: The Advocate General's Opinion in the References re Sturgeon*. Air and Space Law. 2012, 37(4/5), 377-382.

COOPER, John Cobb. *Roman Law and the Maxim Cujus Est Solum in International Air Law*. McGill Law Journal. 1952, 1(1), 23-65.

CROON, Jochem. *If You Do Not Know Where You Are Going, You Will End up Somewhere Else: Update on the Continuing Discussion on Technical Problems and Passenger Rights*. Air and Space Law. 2015, 40(4/5), 331-340.

DEMPSEY, Paul Stephen. *Competition in the Air: European Union Regulation of Commercial Aviation*. Journal of Air Law and Commerce. 2001, 66(3), 979-1154.

GIESBERTS, Ludger a Guido KLEVE. *Compensation for Passengers in the Event of Flight Delays*. Air and Space Law. 2010, 35(4/5), 293-304.

GIULIANO, Mario a Paul LAGARDE. *Report on the Convention on the law applicable to contractual obligations*. Official Journal of the European Communities, C 282. 1980, 28(23), 4-48. ISSN 0378-6986.

LANDO, Ole a Peter Arnt NIELSEN. *The Rome I Regulation*. Common Market Law Review. 2008, 45(6), 1687-1726.

MCGUIRE, Gregory. *Fight-or-Flight, or Both - Article 17 Accidents and Flight Crew Misconduct.* Issues in Aviation Law and Policy. 2014, 14(1), 33-50.

MCLAUGHLIN, Joyce. *Overbooking and Denied Boarding: Legal Response in the Last Decade [comments].* Journal of Air Law and Commerce. 1989, 54(4), 1135-1186.

PAUKNEROVÁ, Monika. *Prostor pro uvážení v českém mezinárodním právu soukromém: Ohlédnutí se za mezinárodním právem soukromým k výročí Antonína Hobzy.* Právník. 2016, 155(1), 12-28. ISSN 0231-6625.

PRASSL, Jeremias. *Reforming Air Passenger Rights in the European Union.* Air and Space Law. 2014, 39(1), 59-82.

RADOŠEVIĆ, Sonja. *CJEU's Decision in Nelson and Others in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention.* Air and Space Law. 2013, 38(2), 95-110.

SAND, Peter H., James T. LYON a Geoffrey N. PRATT. *An Historical Survey of International Air Law Since 1944.* McGill Law Journal. 1961, 7(2), 125-160.

SAND, Peter H., Jorge de Sousa FREITAS a Geoffrey N. PRATT. *An Historical Survey of International Air Law before the Second World War.* McGill Law Journal. 1960, 7(1), 24-42.

STEPPLER, Ulrich a Katharina Sarah MEIGEL. *Compensation for Delay Further to Sturgeon Only if Delay Occurs Cumulatively upon Departure and Arrival.* Air and Space Law. 2012, 37(6), 497-504.

VAN DER WIJNGAART, Tom. *Case Note: van der Lans v. KLM and "Extraordinary Circumstances".* Air and Space Law. 2016, 41(1), 59-62.

WEBER, Ludwig a A. JAKOB. *The Modernization of the Warsaw System: The Montreal Convention of 1999.* Annals of Air and Space Law. 1999, , 333-353.

Internetové zdroje

http://curia.europa.eu

http://www.europarl.europa.eu

http://www.transportrecht.de

https://caselaw.findlaw.com

https://casetext.com

https://dictionary.law.com

https://eur-lex.europa.eu

https://law.justia.com

https://plzen.rozhlas.cz

https://publications.parliament.uk

https://supreme.justia.com

https://www.airfrance.fr

https://www.cnb.cz

https://www.csa.cz

https://www.eca.europa.eu

https://www.iata.org

https://www.icao.int

https://www.lufthansa.com

https://www.smartwings.com

Judikatura

Judikatura SDEU

Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. května 1985, *Evropský parlament proti Radě Evropských společenství*, ve věci C-13/83.

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 10. ledna 2006, *The Queen, na žádost International Air Transport Association a European Low Fares Airline Associtation proti Department for Transport*, ve věci C-344/04.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 10. července 2008, *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel*, ve věci C-173/07.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 22. prosince 2008, *Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA* ve věci C-549/07.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 19. listopadu 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH* a *Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz proti Air France SA* ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 13. října 2011, *Aurora Sousa Rodríguez a další proti Air France SA* ve věci C-83/10.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. října 2012, *Finnair Oyj proti Timy Lassooy*, ve věci C-22/11.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. října 2012, *Germán Rodríguez Cachafeiro, María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor proti Iberia, Líneas Aéreas de España SA,*, ve věci C-321/11.

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. října 2012, *Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson proti Deutsche Lufthansa AG* a *The Queen, na žádost: TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd, International Air Transport Association proti Civil Aviation Authority,* ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10.

Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 17. září 2015, *Corina van der Lans proti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* ve věci C-257/14.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. května 2017, *Marcela Pešková, Jiří Peška proti Travel Service, a.s.* ve věci C-315/15.

Rozsudek Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 31. května 2018, *Claudia Wegener proti Royal Air Maroc SA*, ve věci C-537/17.

Ostatní hlavní judikatura

Eastern Airlines, Inc. v. Floyd, 499 U.S. 530 (1991).

Air France v. Saks, 470 U.S. 392 (1985).

Wallace v. Korean Air, 214 F. 3d 293 (2d Cir. 2000).

Chutter v. KLM Royal Dutch Airlines, 132 F. Supp. 611 (S.D.N.Y. 1955).

El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng 525 U.S. 155 (1999).

Sidhu and others v. British Airways plc

Právní předpisy

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, ve znění Haagského protokolu.

Úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, otevřená k podpisu v Římě dne 19. června 1980.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě podepsaná v Montrealu 28. května 1999.

Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství.

Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě.

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.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy.

Čl. 19 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

Další zdroje

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 5. února 2014 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)).

Návrh Nařízení Eevropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ze dne 13. 3. 2013, COM(2013) 130 final.

Sdělení Komise, Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002. (2016/C 214/04).

Stanovisko generální advokátky Eleanor Sharpston, přednesené dne 2. července 2009, ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07.

Stanovisko generálního advokáta L. A. Geelhoeda, přednesené dne 8. září 2005, ve věci C-344/04.

Stanovisko Výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)).

Zvláštní zpráva: Cestující v EU mají ucelená práva, ale musejí za ně i nadále bojovat.

Communication from the Commission to the European Parliament and the Council Protection of air passengers in the European Union. COM (2000) 365 final. Brusel, 21. června 2000.

Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation. Journal of Air Law. 1930, 1(1), 94-108.

Proposal for a Council Regulation (EEC) on common rules for a denied boarding compensation system in scheduled air transport. COM (90) 99 final, Brusel, 24. dubna 1990.

Proposal for a Regulation of the European parliament and of the Council establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. Explanatory memorandum. COM(2001) 784 final — 2001/0305(COD). 21. prosince 2001.

Název diplomové práce a abstrakt v českém jazyce, klíčová slova

Název diplomové práce: Práva cestujících v mezinárodní letecké přepravě

Abstrakt

Počet přepravených cestujících prostřednictvím letecké dopravy každoročně stoupá a úměrně s tím roste i počet nepravidelností, které mohou plány cestujících významně narušit. Je na místě, aby bylo o cestující v takových případech náležitě postaráno, popř. aby se na základě platných právních instrumentů domohli náhrady škody, která jim byla v důsledku nepravidelnosti způsobena. Prostřednictvím analýzy nejdůležitějších právních předpisů na úrovni mezinárodního práva soukromého a práva evropského si autor klade za cíl poukázat na části těchto předpisů, které představují v praxi aplikační problém, nejsou zcela jednoznačná, jejich výklad není rovněž jednotný, potažmo jsou ve vzájemném konfliktu a získané poznatky uplatnit v závěrečné části, kde autor navrhuje několik změn v pojetí základního nařízení na úrovni evropského práva, které upravuje práva cestujících. Pro dosažení uvedeného cíle autor využívá kromě odborné literatury a celé řady odborných článků také širokou škálu soudních rozhodnutí, zejména rozsudky Soudního dvora Evropské unie, a vlastní zkušenosti získané výkonem zaměstnání v letecké společnosti. V prvé části autor stručně vykládá historický kontext vývoje právní úpravy civilního letectví, kterou následně dává do kontextu mezinárodního práva soukromého. Stěžejní částí prvé kapitoly je rozbor příslušných ustanovení Montrealské úmluvy, která poskytují ochranu cestujícím v situacích spadající do oblasti její působnosti. Prostřednictvím rozhodnutí ex parte IATA a otázky slučitelnosti Montrealské úmluvy s Nařízením č. 261/2004 autor plynule přechází na výklad práv cestujících dle tohoto nařízení. Zejména v této části autor uplatňuje nabyté zkušenosti prací u leteckého dopravce, když na tuto problematiku nahlíží spíše optikou samotných dopravců. K systému vytvořeném Nařízením č. 261/2004 se tak autor staví vysoce kriticky a v poslední části diplomové práce představuje několik návrhů, které by měly přispět k nápravě zjevných nedostatků a skutečného vybalancování zájmů cestujících a leteckých dopravců. Jako nejvhodnější variantu řešení nastalé nerovnováhy vidí autor v přijetí zcela nového právního předpisu namísto pouhé úpravy stávajícího nařízení.

Klíčová slova: letecká doprava, práva cestujících, náhrada škody

Název diplomové práce a abstrakt v anglickém jazyce, klíčová slova

Title of the thesis: Rights of passengers in international air transport

Abstract

The number of passengers carried by international air transport grows steadily every year and thus also the number of irregularities which may disrupt passengers' travel plans increases accordingly. It is important that in such cases passengers are appropriately looked after and that they may, in accordance with valid instruments of law, seek compensation for damages incurred as a result of such irregularities. By means of analysis of select significant legal instruments of private international law and European law the author aims to point out parts of these regulations that present difficulties when they are to be applied, their meaning is not unambiguous, the interpretation is not uniformed, or the regulations are incompatible with one another. The author then avails of this analysis to propose certain amendments to the existing legislation on air passenger rights in the last chapter of the thesis. In order to achieve the set goal, the author utilizes information not only from academic literature and specialized publications, but also from wide variety of case law, in particular judgements of the Court of Justice of the European Union. Author's own professional experience is also utilized. The first chapter opens with brief introduction to the evolution of the regulation of civil aviation in general which is then put in context of international private law. Crucial part of the first chapter is dedicated to analysis of relevant provisions of the Montreal Convention which provides for protection of passengers in situations falling within its scope. Through the ex parte IATA judgement and the issue of compatibility of the Montreal Convention and the Regulation (EC) 261/2004 the author moves on to the analysis of passenger's rights arising out of the aforementioned EU Regulation. The second chapter explores legal framework established by the Regulation (EC) 261/2004 which is viewed with certain degree of criticism utilizing also author's practical experience from the perspective of an air carrier. The final chapter focuses on European air passenger rights future outlook, reviews certain aspects of amendments to the Regulation tabled by EU institutions and offers author's proposals aiming to resolve certain deficiencies of existing legislation in order to achieve balance between the interests of passengers and those of air carriers. The preferred solution of the current disbalance is seen in the adoption of an entirely new legal instrument.

Key words: air transport, rights of passengers, compensation of damages