

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Martin Koudela

**Nároky cestujících v letecké dopravě podle
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES)
261/2004**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Marta Zavadilová, Ph.D.

Katedra: Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 18. 11. 2020

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval/a 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 143 402 znaků včetně mezer.

Martin Koudela

V Praze dne 18. 11. 2020

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval své vedoucí, JUDr. Martě Zavadilové, Ph.D., za odborné vedení a cenné rady při tvorbě mé diplomové práce.

Obsah

Úvod	1
1 Historický vývoj předcházející Nařízení (ES) 261/2004.....	4
1.1 Varšavská úmluva 1929.....	4
1.2 Nařízení Rady (EHS) č. 295/91	6
1.3 Montrealská úmluva 1999	8
1.3.1 Vztah mezi Nařízením a Montrealskou úmluvou	10
2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 261/2004.....	12
2.1 Proces přijetí Nařízení a základní charakteristika	12
2.2 Oblast působnosti	14
2.3 Odepření nástupu na palubu.....	16
2.4 Zrušení letu	19
2.5 Zpoždění letu.....	20
2.6 Změna třídy.....	21
2.7 Novelizace Nařízení	22
2.8 Úvahy nad možným řešením de lege ferenda	28
2.8.1 Valorizace náhrad.....	28
2.8.2 Určení výše náhrady jen podle vzdálenosti	30
2.8.3 Omezení výše náhrad	31
2.8.4 Výčet mimořádných okolností.....	34
2.8.5 Limitace povinnosti poskytovat podporu v případech obzvláště mimořádných okolností	34
3 Procesní aspekty vymáhání práv	37
3.1 Uplatnění nároku u dopravce	37
3.2 Veřejnoprávní orgány.....	38
3.2.1 Evropské spotřebitelské centrum	38
3.2.2 Úřad pro civilní letectví.....	39
3.2.3 Soudy.....	41
3.3 Soukromé subjekty.....	41
4 Rozhodovací praxe.....	43
4.1 Mimořádné okolnosti.....	43
4.1.1 Úder blesku do letounu.....	46
4.1.2 Odmrazování (de-icing).....	48
4.2 Úsilí dopravce – přiměřená opatření	50

4.3	Možnost dovolání v řízení o nárocích podle Nařízení	52
	Závěr	56
	Seznam použitých zkratek	59
	Seznam použitých zdrojů.....	62
	Abstrakt.....	73
	Klíčová slova:.....	73
	Abstract.....	75
	Key words:	76

Úvod

Leteckou dopravu charakterizuje řada specifíků, která ji od ostatních způsobů přepravy odlišují. Nejčastěji v tomto kontextu zaznívá, že se jedná o dopravu nejbezpečnější. Toto tvrzení je s ohledem na četné studie a statistiky zřejmě pravdivé, nicméně z hlediska regulace, a to zejména regulace práv cestujících, je třeba zdůraznit především vysoké přepravní vzdálenosti za současné vysoké rychlosti přepravy.

Třebaže je možné překonávat extrémní vzdálenosti i jinými způsoby přepravy, žádný jiný způsob (alespoň v současné době) neumožňuje dosáhnout destinací nacházejících se na jiném kontinentě v rámci hodin. Takové výkony na jedné straně značně usnadňují a urychlují cestování, na straně druhé znamenají výrazně nevýhodnější pozici v případě jakýchkoli problémů či komplikací. U jiných způsobů přepravy na mnohdy řádově nižší přepravní vzdálenosti je daleko snazší v případě výluk či mimořádností si obstarat náhradní dopravu svépomocí, neposkytne-li alternativní spojení dopravce, v případě letecké dopravy je další komplikací i poměrně vysoká finanční náročnost případné náhradní cesty.

Všechny výše uvedené skutečnosti, ale i nezanedbatelné další, mezi něž patří například pro leteckou dopravu specifický fenomén tzv. *overbookingu*,¹ či vysoká možnost ovlivnění povětrnostními podmínkami, mají v souhrnu za následek zvýšenou potřebu ochrany práv cestujících oproti jiným způsobům dopravy.

Každý z těchto aspektů je s postupem času stále více zohledňován a reflektován v předpisech, které jsou právům cestujících v letecké dopravě věnovány. Takřka každým rokem dochází k vydání významného judikátu Soudního dvora Evropské unie, který zásadním způsobem ovlivňuje chápání, a především aplikaci práv cestujících a jim korespondujících povinností leteckých dopravců. Avšak je i tento nepopíratelně rychlý rozmach právních předpisů a doplňující či zpřesňující judikatury dostačující?

Je nepochybné, že takřka v každém právním odvětví se čas od času najde zásadní otázka, na kterou soudobé právo nemá jednoznačnou odpověď a k jejímu nalezení je zapotřebí autority, která již existující právo analyzuje takovým způsobem, který je přesvědčivý, odpovídá smyslu a účelu aplikované normy i v kontextu aktuální společenské situace, která nebyla v době vydání

¹ Vědomá rezervace většího počtu cestujících, než je kapacita letu v očekávání, že se všichni cestující k letu nedostaví. Termín je podrobněji vysvětlen a zasazen do kontextu v kapitole věnované odepření nástupu na palubu.

předpisu normotvůrcem předvídána. Problém nastává, pokud je norma natolik vágní, že ani na zásadní otázky dané problematiky neposkytuje jednoznačné odpovědi a poskytuje široký prostor pro interpretaci, která vždy do jisté míry odráží osobu interpretujícího, což obzvláště v kontextu norem působících na větším geografickém prostoru může znamenat zásadně rozdílná rozhodnutí obdobných případů. Tato kombinace vágní normy a rozlehlého území působnosti inherentně přináší vysokou potřebu sjednocující judikatury výše jmenované autority, aby nedocházelo k absolutní nepředvídatelnosti a tím i nedůvěryhodnosti rozhodovací praxe.

Na stranu druhou je třeba se zamyslet, zda by zdánlivě ideální předpis, který by až kazuisticky pamatoval na jakoukoli situaci, jakkoli nepravděpodobnou, a přinášel by pro takovou situaci přesné řešení, vůbec byl prospěšný. Takový předpis by byl značně rozsáhlý, což by adresátům normy ztěžovalo, ba až znemožňovalo orientaci, což by v konečném důsledku znamenalo, že každá situace by sice měla své řešení, avšak reálně by málokdo z adresátů byl schopen takové množství pojmut.

Oba výše popsané případy jsou samozřejmě extrémy, které by se v kvalitních právních řádech vyskytovat neměly, a reálně se většina předpisů nachází na pomyslné ose mezi nimi, ale jak si v tomto ohledu stojí práva cestujících letecké dopravě?

Jedním z hlavních cílů této práce bude právě posouzení výše uvedených otázek. K tomuto cíli by měla vést cesta zejména skrze analýzu reálné praxe uplatňování těchto práv, přičemž výstupem této analýzy by měla být odpověď, zda je současná úprava v této oblasti práva dostatečná či nikoliv, zejména zda nedochází k nejednotné aplikaci této úpravy a jaká je možnost praktické orientace adresátů v této právní oblasti.

S těmito otázkami souvisí i druhá strana mince této problematiky, neboť nelze na problematiku práv cestujících v letecké dopravě pohlížet jednostranně. Každému právu zrcadlově odpovídá i povinnost, kterou v tomto právním odvětví nejčastěji nesou letečtí dopravci, byť je nepochybné, že určitá práva jsou přiznána i leteckým dopravcům, a naopak cestující nejsou zcela prosti povinností. Právě otázka proporcionality mezi právy jedné strany a povinnostmi strany druhé bude neméně stěžejním cílem této práce.

V závěru by tak mělo následovat vyhodnocení aktuální úrovně ochrany cestujících za současného zhodnocení nároků kladených na letecké dopravce.

Těchto cílů by mělo být dosaženo nejprve podáním stručného exkurzu do dalších důležitých dokumentů mezinárodního práva soukromého v oblasti práv cestujících v letecké dopravě, který poskytuje nejen vhodné zasazení do historického kontextu, ale především napomáhá ke správnému pochopení systému tohoto právního odvětví tím, že vysvětluje vzájemné vztahy

mezi těmito dokumenty. Dále pak vysvětlením jednotlivých instrumentů klíčového předpisu na poli práv cestujících v letecké dopravě, kterým je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 261/2004, jakož i okolnosti jeho přijetí a teoretická i praktická východiska jeho možné novelizace v konkrétních případech. Všem těmto částem bude společná orientace na reálné fungování Nařízení v praxi, které by mělo být dosaženo především úzkým sepětím s judikaturou. A to jak s judikaturou Soudního dvora Evropské unie, tak s judikaturou tuzemskou. Opomenuty však nezůstanou ani pohledy zákonodárců či nauky.

1 Historický vývoj předcházející Nařízení (ES) 261/2004

1.1 Varšavská úmluva 1929

Jako úplný počátek historie předpisů týkajících se civilního letectví lze označit pařížskou policejní úpravu do té doby svévolného létání horkovzdušných a jiných balonů z roku 1784.² Počátky mezinárodních snah o koordinaci civilního letectví lze datovat na počátek 20. století,³ kdy probíhala první jednání o organizačních, technických a provozních aspektech civilního letectví.⁴ Pro účely této práce je však relevantní až Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě ze dne 12. října 1929 (dále jen „Varšavská úmluva“), neboť je prvním dokumentem, který upravuje civilní leteckou přepravu na mezinárodní úrovni.

V platnost tato smlouva vstoupila 13. února 1933 a platná je dodnes, ačkoliv, jak bude uvedeno dále, její roli z velké části⁵ převzala Montrealská úmluva⁶ z roku 1999.

Varšavská úmluva upravuje přepravu osob, zavazadel a zboží, jak stanoví Článek 1, a to jak přepravu za úplat, tak bezplatnou. Nezbytným požadavkem je však „mezinárodnost“ trasy, kdy místo odletu a místo určení musí ležet buď na území dvou smluvních států či na území jednoho státu smluvního a jednoho státu jiného.

Pro každý z výše uvedených předmětů přepravy Varšavská úmluva stanovuje náležitosti jízdního dokladu, přičemž krom obvyklých náležitostí jako jsou identifikační údaje dopravce či dopravců, místo odletu a místo určení apod. je vyžadováno též „upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený touto Úmluvou“.⁷

Samotná odpovědnost leteckých dopravců je rozpracována v samostatné hlavě III Varšavské úmluvy a je například oproti Nařízení postavena velice široce, neboť zahrnuje úmrtí či zranění cestujících způsobená jak v letadle, tak při jakýchkoliv operacích spojených s nastoupením a vystoupením z letadla. Dále pak upravuje škodu vzniklou zničením, poškozením či ztrátou zavazadel a zboží, a to po celou dobu, kdy jsou pod dozorem dopravce s výjimkou jiných druhů

² MILDE, Michael. International air law and ICAO. Third edition. Hague, The Netherlands: Eleven International Publishing, 2016. s. 1.

³ Zejména mezinárodní konference konaná v Paříži roku 1910 a poválečná Pařížská mírová konference (1919), jejímž výstupem byla Pařížská úmluva.

⁴ KEARNS, Suzanne K. Fundamentals of International Aviation. New York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2018. s. 4.

⁵ Seznam smluvních stran Montrealské úmluvy, [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

⁶ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná v Montrealu 28. května 1999, dále jen „Montrealská úmluva“.

⁷ Článek 3 odst. 1 písm. e), Článek 4 odst. 3 písm. h) a Článek 8 písm. h) Varšavské úmluvy.

dopravy než letecké, ledaže se jedná o činnosti spojené s nakládáním či překládáním apod. Rovněž je založena odpovědnost dopravce za škodu, která vznikla zpožděním při dopravě cestujících, zavazadel i zboží.

Takto široká paleta odpovědnosti dopravce je však limitována situacemi, kdy dopravce a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby škodě zabránili. (Ačkoliv znění článku 20 připomíná definici mimořádných okolností dle Nařízení či Montrealské úmluvy, Varšavská úmluva je takto neoznačuje.) Varšavská úmluva rovněž počítá se situacemi, kdy zavinění poškozené osoby škodu způsobilo či k ní přispělo a pro případ takových situací v čl. 21 odkazuje na „domácí právní řád“⁸ příslušného soudu, podle něhož tento soud může odpovědnost dopravce zmenšit či dokonce vyloučit.

Další omezení odpovědnosti dopravce tvoří maximální výše náhrad poškozeným osobám. V případě cestujících se jedná o částku 125 000 francouzských franků, v případě zavazadel pak 250 franků za kilogram, není-li sjednáno plnění vyšší a dále u předmětů, jež si každý cestující opatruje sám, je hranice stanovena na 5 000 franků. Tyto limity nesmí být smluvně sníženy. V případě ujednání, které by snižovalo výše uvedené limity, je však neplatná pouze ta část smlouvy či doložka, jež obsahuje toto ujednání. Platnost a účinnost zbytku smlouvy je zachována.

Za povšimnutí stojí i ustanovení, které určuje hodnotu franku na 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000, čímž je zajištěna snadná převoditelnost i nyní, kdy francouzský frank již není platným platidlem.

Tato úmluva je i ve znění před četnými dodatky pojatá v souladu se soudobými zvyky poměrně komplexně, a proto zde nebudou popisovány či opisovány veškeré detaily, avšak autor považuje za vhodné alespoň zmínit, že je zde rovněž řešena příslušnost soudu, jakož i způsob určení rozhodného práva, lhůta pro podání žaloby či problematika postupné dopravy.

Jak již bylo naznačeno výše, Varšavská úmluva postupem času doznala četných dodatků, čímž došlo ke značné partikularizaci, neboť úmluvu sice ratifikovalo přes 150 států světa,⁹ ale v případě některých dodatků je tato hodnota zhruba poloviční.¹⁰ Všechny tyto dodatky, označovány jako protokoly či úmluvy, tvoří dohromady tzv. Varšavský systém.

⁸ Terminologie Varšavské úmluvy.

⁹ Seznam smluvních stran Varšavské úmluvy a Haagského protokolu, [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List of Parties/WC-HP_EN.pdf

¹⁰ Seznam smluvních stran Guadalarajské úmluvy, [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List of Parties/Guadalajara_EN.pdf

Za zmínku stojí především výstup konference v Haagu z roku 1955; protokol podepsaný 28. září 1955, který reagoval na skutečnost, že za dobu od vydání původní Varšavské úmluvy došlo ke značnému posunu jak práva, tak především techniky. Úmluva samotná s budoucí novelizací dokonce výslovně počítala v článku 41. Hlavními změnami bylo zvýšení limitů odpovědnosti leteckých dopravců, zrušení možnosti vyvinění v případě chyby při ovládání letadla, a naopak snížení požadavků na formální stránku cestovních dokumentů.

Dne 18. září 1961 byla v Guadalajaře sjednána Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu (dále jen „Guadalajarská úmluva“), která, jak plný název napovídá, řešila problematiku různosti smluvního a skutečného přepravce. Konkrétně měla za cíl vyřešit odpovědnostní vztahy mezi smluvním a faktickým přepravcem, přičemž závěr byl takový, že oba přepravci mají takřka stejnou odpovědnost a jsou limitováni týmiž částkami.¹¹

Jako další se do Varšavského systému měl začlenit tzv. Guatemalský protokol z roku 1971, nicméně dosud nevešel v platnost, neboť nebyl ratifikován dostatečným počtem států a zřejmě ani v platnost nikdy nevstoupí s ohledem na skutečnost, že úpravu zamýšlenou v Guatemalském protokolu převzala Montrealská úmluva.

Poslední a nejčlenitější změnu Varšavské úmluvy provedly tzv. Montrealské protokoly z roku 1975. Jako zřejmě nejzásadnější změnu lze označit odstoupení od zlata jakožto určovatele hodnoty náhrady a zavedení tzv. Jednotek zvláštního práva čerpání (SDR). Ze čtyř protokolů vstoupily v platnost pouze tři, neboť třetí ze čtyř v pořadí byl vázán na výše zmiňovaný Guatemalský protokol. Ani ostatní protokoly nelze označit za výrazně úspěšné, například čtvrtý byl ratifikován pouze 60 státy světa.¹²

1.2 Nařízení Rady (EHS) 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 (dále jen „Nařízení 295/91“), bylo prvním zásadním krokem na poli společné evropské politiky letecké dopravy v oblasti práv cestujících. Tato úprava byla logickým vyústěním stále se rozšiřující praxe leteckých dopravců rezervovat více míst, než mají k dispozici, a s tím spojená nutnost

¹¹ Článek 2 Guadalajarské úmluvy.

¹² Seznam smluvních stran čtvrtého Montrealského protokolu [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf

odepřít nástup na palubu části cestujících. Zároveň v této oblasti neexistovala žádná společná úprava, a tedy praxe v oblasti náhrad odepření nástupu na palubu se mezi jednotlivými dopravci značně odlišovala.¹³

Nařízení bylo aplikovatelné na případy, kdy cestující s platnou letenkou a potvrzenou rezervací se řádně přihlásili k odletu, přičemž tento odlet byl plánován z letiště území členského státu EHS, avšak na tento let bylo rezervováno více míst, než bylo k dispozici a v důsledku toho byl těmto cestujícím odepřen nástup na palubu. Pro použitelnost Nařízení 295/91 bylo lhostejno jaké státní příslušnosti byl dotčený cestující, v jaké zemi byl letecký dopravce usazen a jaké bylo místo určení.¹⁴

Pro tyto případy Nařízení 295/91 zakotvovalo povinnost leteckého dopravce stanovit si pravidla, jež bude dodržovat a tato pravidla byl povinen oznámit zúčastněnému členskému státu¹⁵ a Komisi. Rovněž byl povinen tato pravidla zveřejnit ve svých kancelářích dopravce a na přepážkách přihlášení k přepravě. Součástí těchto pravidel měla být jednak možnost výzvy dobrovolníkům připraveným nenastoupit na palubu letadla a zároveň tato pravidla měla brát v úvahu zájmy cestujících, kterým z oprávněných důvodů měla být dána přednost, např. postižené osoby a děti bez doprovodu.¹⁶

V případě odepření nástupu na palubu byla cestujícím dána volba mezi:

- plným proplacením ceny letenky beze srážky za část neuskutečněné přepravy, nebo
- dopravením do konečného místa určení při nejbližší příležitosti, nebo
- pozdějším dopravením podle potřeby cestujícího

Nehledě na výběr z výše uvedených možností náleželo též cestujícímu zaplacení náhrady ve výši 150 ECU pro lety do 3 500 km a 300 ECU pro lety nad 3 500 km. Tyto částky byl letecký dopravce oprávněn snížit o 50 %, nabídl-li dopravení do místa určení s příletem nepřesahujícím původně plánovaný čas příletu o dvě hodiny pro lety do 3 500 km a o čtyři

¹³ Preambule Nařízení 295/91.

¹⁴ Článek 1 a 2 Nařízení 295/91.

¹⁵ Jedná se v tomto případě o jistou nepřesnost v českém překladu Nařízení 295/91, jelikož ostatní jazykové verze (kupříkladu anglická verze „concerned“, francouzská „concerné“, německá „betreffenden“ a slovenská „příslušnému“) spíše poukazují na dotčenost členského státu ve smyslu dopadu stanovených pravidel a změn na příslušný stát, ve kterém je dopravce registrován, než na „zúčastněnost“, která se v kontextu evropských předpisů používá především v situacích, kdy všechny členské státy nejsou účastny dané formy spolupráce. Například se v tomto kontextu jedná o tzv. schengenský prostor.

¹⁶ Článek 3 Nařízení 295/91.

hodiny pro lety nad 3 500 km.¹⁷ Dále byla možnost omezení výše náhrady cenou letenky do konečného místa určení. V případě bezplatné přepravy nebo přepravy za sníženou sazbu, která nebyla přímo či nepřímo dostupná veřejnosti, dopravce nebyl povinen platit náhradu vůbec.

Kromě paušalizované náhrady v minimální výši 150, resp. 300 ECU cestujícímu náleží náhrada nákladů na komunikaci do místa určení (telefonní hovor, faxová či telexová zpráva), stravu a občerstvení v přiměřené čekací době a je-li nezbytné jedno či více přenocování, pak i ubytování v hotelu.

Součástí Nařízení 295/91 je i zárodek budoucí úpravy situací, kdy je cestujícímu změněna přepravní třída, nicméně v tomto případě je zakotveno pouze právo cestujícího na vrácení rozdílu mezi zakoupenou třídou a nižší třídou, do které je umístěn po dohodě s dopravcem, aby mu nebyl odepřen nástup na palubu.

Naopak další časté problémy pasažérů v letecké dopravě jako je zrušení či zpoždění v tomto dokumentu vůbec nebyly reflektovány.¹⁸

1.3 Montrealská úmluva 1999

Montrealská úmluva měla za cíl nahradit¹⁹ roztržštěný a do značné míry nepřehledný Varšavský systém jedním dokumentem dle soudobého pojetí mezinárodního práva soukromého.²⁰ Tento cíl byl jasně deklarován v preambuli Montrealské úmluvy, třebaže preambule zároveň výslovně uznává význam Varšavského systému pro harmonizaci soukromého mezinárodního leteckého práva. Ostatně Montrealská úmluva je z velké části kompilátem Varšavského systému.²¹

Ačkoliv Montrealská úmluva přebírá nejen úpravu z Varšavské úmluvy, ale z vícero částí celého Varšavského systému a třebaže lze spatřit mezi Varšavskou úmluvou na straně jedné

¹⁷ Článek 4 Nařízení 295/91.

¹⁸ PIERALLINI, Laura. Regulation 261/2004 - Passengers' Right to Compensation in Case of Flight Delay. Looking for a Fair Balance of Interests. The Role of the Court of Justice of the EU. and the Risk to Waste a Chance for Reform. In: DE LEON, Pablo Mendes. From Lowlands to High Skies – A Multilevel Jurisdictional Approach towards Air Law. Leiden: Koninklijke Brill NV, 2013, s. 117-134.

¹⁹ Článek 55 Montrealské úmluvy výslovně stanovuje aplikační přednost před Varšavskou úmluvou a jinými jejími dokumenty.

²⁰ Srov. CLARKE, Malcolm A. Contracts of carriage by air. 2nd ed. London: Lloyd's List, 2010. s. 15 a ABEYRATNE, Ruwantissa. Law and Regulation of Air Cargo. Cham: Springer International Publishing, 2018, s. 204.

²¹ Například HLAVA V Montrealské úmluvy týkající se přepravy prováděné jinou osobou, než je smluvní dopravce, je převzata z Guadalajarské úmluvy.

a Montrealskou úmluvou na straně druhé, určité rozdíly,²² jedná se v podstatných částech o velice podobné předpisy. Důkazem toho je i přiměřená použitelnost judikatury týkající se sporů vzešlých z Varšavské úmluvy pro případy posuzované podle Montrealské úmluvy.²³

Montrealská úmluva byla přijata 28. května 1999 a v platnost vstoupila 4. listopadu 2003. Česká republika společně se Slovenskem patřila mezi státy, které ratifikovaly Montrealskou úmluvu jako první. I kdyby nedošlo k brzké ratifikaci na úrovni státu, Montrealská úmluva by pro Českou republiku vešla v platnost nejpozději 28. června 2004 jakožto důsledek členství v Evropské unii. Do práva EU se Montrealská úmluva dostala nejprve nařízením Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod,²⁴ které přejalo úpravu týkající se života a zdraví pasažérů a dále rozšířilo platnost Montrealské úmluvy i pro vnitrostátní lety v rámci EU. Toto nařízení bylo následně doplněno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002. Druhé jmenované nařízení rozšířilo ochranu i na újmu spojenou se zpožděním cestujících a škody vzniklé v důsledku zpoždění, poškození, zničení či ztráty zavazadel.

Evropským společenstvím byla Montrealská úmluva jako celek podepsána dne 9. prosince 1999 a poté dne 5. dubna 2001 byla schválena jeho jménem Radou Evropské unie. Pro Evropskou unii vstoupila v platnost 28. června 2004. Vzhledem k tomu, že tímto dnem se stala nedílnou součástí práva Evropské unie, SDEU získal pravomoc ji vykládat v rámci svého rozhodování o předběžných otázkách.

Výslovně byla tato pravomoc potvrzena rozsudkem ve věci Air Baltic,²⁵ avšak SDEU zároveň zdůraznil, že mezinárodní smlouva musí být vykládána podle svého znění a ve světle svých cílů. Tímto de facto na roveň postavil interpretační metody, které soudobá právní teorie²⁶ dělí do dvou odlišných skupin, a sice výklad jazykový řadí mezi metody standardní, zatímco výklad teleologický označuje jako metodu nadstandardní, doplňkovou. V tomto kontextu lze spatřit určitý nesoulad mezi teorií a judikaturou, neboť výše uvedený závěr SDEU sdílí

²² Varšavská úmluva v případě odškodnění cestujících za škody či zpoždění zavazadel stanovuje limit v návaznosti na váhu zavazadla, Montrealská úmluva užívá jednotnou fixní hranici neohledně na váhu zavazadla.

²³ SEDLÁČEK, Pavel. Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář. Praha: VOX - kurzy, semináře, rekvalifikace, 2018, s. 12 a 13.

²⁴ Dále jen „Nařízení 2027/97“

²⁵ Věc Air Baltic Corporation AS, C-429/14, bod 23.

²⁶ GERLOCH, Aleš. Teorie práva. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. s. 134

i tuzemský Ústavní soud, jež ve svém nálezu²⁷ označil jazykový výklad za pouhé východisko pro objasnění a ujasnění smyslu a účelu právní normy.

Pravomoc vykládat Montrealskou úmluvu SDEU využil například ve věcech IATA a ELFAA,²⁸ Espada Sanchez,²⁹ Axel Walz³⁰ či Wucher Helicopter.³¹

1.3.1 Vztah mezi Nařízením a Montrealskou úmluvou

Vztah Nařízení a Montrealské úmluvy je třeba chápat jako dvě vzájemně se doplňující, nikoliv konkurující právní úpravy, neboť SDEU vnímá časovou ztrátu především jako „nepohodlí“,³² nikoliv jako „škodu“ ve smyslu, který tomuto termínu přikládá Montrealská úmluva. Škodou ve smyslu Montrealské úmluvy se rozumí jak majetková, tak nemajetková újma (např. v situaci, kdy dojde ke zranění, či úmrtí pasažéra), nicméně tato újma musí být kvantifikovatelná v penězích a zároveň musí existovat příčinná souvislost mezi vznikem škody a činností dopravce. Zde je nutné poznamenat, že dle rozsudku SDEU ve věci Air Baltic Corporation má nárok na náhradu škody nejen cestující, ale například i jeho zaměstnavatel, vznikne-li důsledkem zpoždění škoda i jemu a byla-li smlouva o přepravě uzavřena s ním.³³

Naproti tomu Nařízení poskytuje náhradu pouze postiženým cestujícím, a to formou paušalizované náhrady závislé pouze na tom, zda ke zpoždění či zrušení letu došlo v požadovaném časovém rozsahu či nikoliv. Výši této náhrady odvíjí od vzdálenosti stanovené ortodromickou metodou³⁴ od počáteční do cílové destinace, případná mezipřistání se nikterak nezohledňují. Skutečnost, zda vlivem zpoždění či zrušení došlo k nějaké konkrétní vyčíslitelné škodě, již Nařízení nereflktuje.

Vzájemný vztah pak implikuje i způsob řešení nároků vzniklých z téže události; třebaže z důvodů procesní ekonomie se obvykle přistupuje k nárokování jak paušální náhrady za zpoždění, tak skutečně vzniklé škody společně, z povahy obou předpisů vyplývá, že v případě Nařízení je díky presumpci a paušalizaci všech předpokladů a následků, možné provést odškodnění takřka okamžitě po přiletu cestujících do cílové destinace, v případě Montrealské

²⁷ Nález Ústavního soudu ČR ze dne 17. prosince 1997, sp. zn. Pl. ÚS 33/97.

²⁸ Věc IATA a ELFAA, C-344/04.

²⁹ Věc Espada Sanchez, C-410/11.

³⁰ Věc Axel Walz, C-63/09.

³¹ Věc Wucher Helicopter, C-6/14.

³² Věc IATA a ELFAA, C-344/04, body 43, 45, 46 a 47.

³³ Věc Air Baltic Corporation AS, C-429/14, body 29 a 46.

³⁴ Nejkratší vzdálenost mezi letištěm vzletu a letištěm určení, viz rozsudek ve věci Bossen a další, C-559/16, bod 33.

úmluvy je třeba posoudit oprávněnost každého nároku zvláště, a to jak do důvodu, tak výše. V některých případech to ani není možné, neboť škoda může vzniknout až nepřímo následně.³⁵

SDEU v tomto kontextu rovněž výslovně uvedl, že „*Časová ztráta vyvolaná zpožděním letu, která je ve smyslu nařízení č. 261/2004 nepohodlím a kterou nelze kvalifikovat jako „škodou způsobenou zpožděním“ ve smyslu článku 19 Montrealské úmluvy, nemůže za těchto podmínek spadat do působnosti článku 29 uvedené úmluvy.*“³⁶ Ačkoliv Soudní dvůr v tomto případě řešil zejména problematiku slučitelnosti nároků z obou předpisů, tzn. zda lze současně požadovat paušalizovanou náhradu dle Nařízení a individualizovanou náhradu škody v režimu Montrealské úmluvy či nikoliv, v praxi se autor setkal s kreativním výkladem jiného rozsudku SDEU,³⁷ na základě kterého se někteří cestující, přesněji řečeno jejich právní zástupci, snaží získat náhradu za časovou ztrátu užitím odpovědnosti dle Montrealské úmluvy. Motivace k takovému postupu je zcela jednoznačná. Tento postup je volen v situacích, kdy není možné užití Nařízení,³⁸ dojde ke zpoždění v rozsahu tří hodin a více, avšak nevznikne žádná konkrétní škoda krom výše zmíněné časové ztráty. Žalobci v takových případech argumentují tak, že časová ztráta svým způsobem představuje nemajetkovou újmu a požadovanou částku odvozují analogicky od částek, které přiznává Nařízení.

Ze shora citované pasáže rozsudku SDEU ve věci Nelson však zcela nepochybně vyplývá, že takový postup není možný, třebaže, jak již bylo uvedeno výše, mohou oba předpisy na laiky působit tak, že jsou nároky z nich vyplývající vzájemně zaměnitelné.

³⁵ Například zmeškání již zaplacené kulturní akce apod.

³⁶ Věc Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, bod 55.

³⁷ Věc Axel Walz, C-63/09, bod 29: „Z toho plyne, že pojmy „újma“ a „škoda“, uvedené v kapitole III Montrealské úmluvy, musejí být chápány tak, že zahrnují složku jak majetkovou, tak nemajetkovou.“

³⁸ Nejčastěji z důvodu, že provozující letecký dopravce nebyl dopravcem společenství.

2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 261/2004

Jak již bylo uvedeno v samostatné kapitole týkající se Nařízení 295/91, toto nařízení pokrývalo poměrně úzkou množinu problémů, se kterými se evropský spotřebitel běžně potýkal a stále potýká.³⁹ Kromě toho počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, zůstal navzdory existenci Nařízení 295/91 stále příliš vysoký.⁴⁰ Tyto přetrvávající nedostatky v ochraně práv cestujících, tak očekávaně vedly k dalším legislativním pracím v tomto segmentu práva.

2.1 Proces přijetí Nařízení a základní charakteristika

Smyslem této kapitoly je především poskytnutí stručného přehledu o nejdůležitějších změnách návrhu Nařízení v průběhu legislativního procesu a jejich důsledcích, nikoliv zevrubný popis legislativního procesu samotného, který by šel vysoko nad rámec tématu této práce, proto je v textu kladen důraz především na výše uvedené změny.

Návrh Nařízení byl přijat Komisí a zároveň předán Radě a Evropskému parlamentu dne 21. prosince 2001. Tento návrh se od finální podoby Nařízení značně odlišuje, a to jak terminologicky, tak přístupem k určitým aspektům upravované problematiky. Z terminologického hlediska lze uvést zejména odlišné označení pro mimořádné okolnosti, v anglickém jazyce „*extraordinary circumstances*“, které v návrhu Komise byly označeny jako „*exceptional circumstances*“,⁴¹ přičemž český překlad odpovídá spíše slovům „výjimečný“ či „neobyčejný“.⁴² Vzhledem k nepřilíživému velkému rozdílu mezi významy těchto slov lze v této změně spatřit především snahu o sjednocení této terminologie s Montrealskou úmluvou. Z hlediska obsahového jsou rozdíly již zásadnějšího charakteru, neboť původní návrh Komise zahrnoval problematiku *codesharingu*⁴³ a s tím spojené aspekty rozdílu mezi osobou, která

³⁹ Dle statistik dostupných z výročních zpráv Úřadu pro civilní letectví činí odepření nástupu na palubu setrvalě zhruba jen 3-5 % všech stížností řešených tímto úřadem. Viz ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Výroční zpráva [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/urad-pro-civilni-letectvi/vyrocní-zpravy/>

⁴⁰ Odůvodnění Nařízení, bod 3.

⁴¹ Poněkud překvapivě se toto označení objevilo i v anglické verzi dokumentu Komise o uplatňování a výsledcích Nařízení COM(2007) 168 final ze dne 4. dubna 2007, zde však s ohledem na znění „mimořádné okolnosti“ v české verzi dokumentu lze usuzovat, že se spíše jedná o chybu než o návrat k této variantě označení.

⁴² Anglicko-český, česko-anglický kapesník slovník. 3. vyd. Brno: Lingea, 2008, str. 128.

⁴³ Partnerské letecké společnosti prodávají své lety jak samostatně, a tedy se svým číslem letu, tak prostřednictvím ostatních smluvních společností, které tentýž let prodávají svým jménem a se svým číslem letu. Např. let BA 0852 společnosti British Airways z Prahy do Londýna je rovněž nabízen společností American Airlines jako let

s cestujícím uzavřela smlouvu, a osobou, která cestujícího skutečně přepravila. Dále například způsob určování výše kompenzace byl do značné míry převzat z Nařízení 295/91.⁴⁴

Po prvním čtení v Evropském parlamentu musela Komise zaujmout postoj ke změnám provedeným Evropským parlamentem.⁴⁵ Z Komisi přijatých pozměňovacích návrhů lze jmenovat například další variantu označení mimořádných okolností, kdy původní označení tzv. výjimečných okolností⁴⁶ bylo nahrazeno konceptem vyšší moci.⁴⁷ Naopak negativně se Komise postavila k tzv. protiinflačnímu ustanovení⁴⁸ a konceptu tří pásem náhrad (200-400-600 EUR),⁴⁹ přičemž tento koncept označila za nedostačující ke změně chování leteckých dopravců. Zejména nejnižší pásmo označila za problém, neboť dle názoru Komise nereflektuje inflaci⁵⁰ a tento svůj názor na výše uvedené částky podpořila odkazem na skutečnost, že letecké společnosti stále v hojném počtu odpírají cestujícím nástup na palubu.⁵¹ Z Komisi odmítnutých návrhů autor považuje za přinejmenším zajímavý ten, jež se měl týkat spotřebitelských hodnocení leteckých společností. Dle tohoto návrhu měl být na měsíční bázi sestavován a zveřejňován žebříček, který měl pokrývat zejména problematiku upravovanou Nařízením (odepření nástupu, zpoždění, stížnosti pasažérů...) a jiné problémy jako například ztráty zavazadel. Nejen zvolení vhodné metodiky sběru a hodnocení dat k zajištění objektivních výstupů, ale i další aspekty jako minimalizace provozních nákladů, by jistě bylo velice náročné, nicméně s ohledem na absenci podobné statistiky,⁵² by dle názoru autora takový projekt měl smysl.

Ve společném postoji přijatém Radou dne 27. 5. 2003 se definice a terminologie mimořádných okolností již ustálila v podobě, která byla posléze přijata, nicméně v úvodu bodu

AA 6589. K tématu codesharingu například MORANDI, Valentina, Paolo MALIGHETTI, Stefano PALEARI a Renato REDONDI. Codesharing agreements by low-cost carriers: An explorative analysis. *Journal of Air Transport Management* [online]. 2015, 42, s.184-191 [cit. 2020-11-10]. ISSN 09696997. Dostupné z: doi:10.1016/j.jairtraman.2014.10.004

⁴⁴ Podrobněji viz kapitola 2.8.2.

⁴⁵ Úřední věstník EU C 300 E, 11. 12. 2003, str. 556-564.

⁴⁶ Oficiální verze těchto dokumentů není v českém jazyce k dispozici, jedná se v tomto případě o překlad autora této práce.

⁴⁷ Rovněž překlad autora; v původní anglické verzi „force majeure“.

⁴⁸ Podrobněji v kapitole 2.8.1.

⁴⁹ Nejednalo se však o totožný koncept jako ve finální podobě Nařízení, neboť v tomto návrhu bylo první pásmo definováno lety kratšími než 1000 km, druhé pásmo lety mezi 1000 a 3500 km a třetí pásmo lety nad 3500 km. Kromě jiného rozhraní mezi prvním a druhým pásmem v tomto návrhu též chybí dělení na lety vnitrouijní a lety směřující z EU.

⁵⁰ Ve vztahu k té době účinnému Nařízení 295/91, které stanovilo náhradu ve výši 150 ECU (EUR).

⁵¹ Úř. věst. C 71E, 25.3.2003, s. 188—197.

⁵² Statistika důvěryhodné, a především nezávislé instituce, která by výše popsané jevy popisovala na unijní úrovni s nepřetržitým, a především standardizovaným sběrem dat a jejich vyhodnocením.

14 odůvodnění Nařízení se nachází věta, která by v případě jejího setrvání v přijaté verzi Nařízení zásadně změnila možnosti liberace leteckých dopravců. Tato věta totiž stanoví, že rozhodnutí řízení letového provozu by standardně neměla být posuzována jako mimořádná okolnost. V praxi se však jedná o velice běžný důvod zpoždění a zároveň je hojně akcentován leteckým dopravci ve sporech s cestujícími. Dále byly vypuštěny veškeré zmínky týkající se codesharingu a namísto toho byl zesílen důraz na odpovědnost provozujícího dopravce. Navzdory negativnímu postoji Komise byl znovu navrhnut koncept tří pásem náhrad, avšak v tomto případě již nejnižší pásmo činilo 250 EUR, což následně Komise přijala za dostatečné jak z hlediska dosažení cílů Nařízení, tak z hlediska zohlednění inflace oproti tehdy účinnému Nařízení 295/91.⁵³ Toto pojetí pásem náhrad se od této chvíle již dále neměnilo.

Ve druhém čtení Evropským parlamentem byla zejména odstraněna diskrepance mezi články 6 a 7, kdy v čl. 6 zůstala původní koncepce dvou pásem.⁵⁴ K podobnému sjednocení pásem došlo v rámci celého dokumentu. Rovněž byla odstraněna výše uvedená věta týkající se mimořádných okolností vzniklých v důsledku rozhodnutí řízení letového provozu. S těmito změnami se následně ztotožnila i Komise ve svém stanovisku.⁵⁵

Další závažné změny již prováděny nebyly a tak 11. února 2004 bylo Nařízení podepsáno předsedou Evropského parlamentu a předsedou Rady.

2.2 Oblast působnosti

Osobní působnost Nařízení je v rámci třetího článku definována tak, že se vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, a dále na cestující na téže letiště přilétající z letiště umístěného na území třetí země, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi,

⁵³ Communication from the Commission to the European Parliament pursuant to the second subparagraph of Article 251 (2) of the EC Treaty concerning the common position of the Council on the adoption of 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 (SEC/2003/0361 final – COD 2001/0305)

⁵⁴ Úřední věstník EU, C 74E, 24. 3. 2004, str. 806-817.

⁵⁵ Opinion of the Commission pursuant to Article 251 (2), third subparagraph, point (c) of the EC Treaty, on the European Parliament's amendments to the Council's common position regarding the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91 amending the proposal of the Commission pursuant to Article 250 (2) of the EC Treaty (COM/2003/0496 final - COD 2001/0305)

a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství ve smyslu čl. 2 písm. b) a c) Nařízení. V tomto ohledu tak došlo k rozšíření působnosti oproti Nařízení 295/91, které cestujícím směřujícím zpět do EU ochranu neposkytovalo.

Členské státy, na které se vztahuje Smlouva, je nutno chápat ve smyslu článku 52 SEU v návaznosti na článek 355 SFEU; vzhledem k tomu, že na země a území uvedená v příloze II SFEU, se užije toliko systém přidružení dle části čtvrté SFEU, a na území uvedená čl. 355 odst. 5 SFEU se Smlouvy nevztahují vůbec, je třeba všechna výše uvedená území shodně považovat za třetí země ve smyslu Nařízení.⁵⁶

Naopak na Guadeloupe, Francouzskou Guyanu, Martinik, Réunion, Mayotte, Svatý Bartoloměj, Svatý Martin, Azory, Madeiru a Kanárské ostrovy se dle čl. 355 SFEU Smlouvy vztahují, a proto je třeba na tato území pohlížet jako na území členského státu ve smyslu Nařízení. Tento závěr platí i pro Island, Norsko a Švýcarsko, nicméně zde se jedná o důsledek Dohody o EHP v případě Islandu a Norska, a v případě Švýcarska je právním důvodem Dohoda mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (1999).

Okruh výše uvedených cestujících je ve druhém odstavci pak dále omezen pouze na cestující, kteří mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a přihlásí se k přepravě tak, jak je předem písemně stanoveno leteckým dopravcem (či provozovatelem souborných služeb nebo oprávněným zprostředkovatelem) a dále na cestující, kteří byli bez ohledu na důvod převedeni z letu, který měli rezervovaný, na jiný let.

Nařízení se dále nevztahuje na cestující, kterým byly letenky poskytnuty zdarma či za snížené ceny a tyto ceny nejsou veřejnosti přímo ani nepřímo přístupné.⁵⁷ Naproti tomu se však vztahuje na cestující, kterým letecký dopravce či provozovatel souborných služeb vydal letenku na základě obchodního programu, jakým je například program pro často cestující zákazníci.⁵⁸ V tomto ohledu lze spatřit další rozdíl oproti Nařízení 295/91, které ochranu nepravidelným letem neposkytovalo. V odůvodnění Nařízení je tento posun zdůvodněn zmenšením rozdílu mezi pravidelnou a nepravidelnou dopravou.⁵⁹

⁵⁶ Pokyny pro výklad Nařízení, bod 2.1.1.

⁵⁷ Článek 3, odst. 3 Nařízení.

⁵⁸ Tamtéž.

⁵⁹ Odůvodnění Nařízení, bod 5.

Pozornost si zaslouží i čtvrtý odstavec článku 5 Nařízení, neboť jeho výklad byl opakovaně předmětem řízení před SDEU.⁶⁰ Tento odstavec v první větě stanovuje odpovědnost každého provozujícího dopravce pro účely odstavců 1 a 2 a v druhé větě pak upřesňuje pravidla pro situace, kdy provozující letecký dopravce nemá smlouvu s cestujícím, avšak plní povinnosti dle Nařízení. Pro takový případ je formulována domněnka, že dopravce jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s cestujícím.

2.3 Odepření nástupu na palubu

Právo kompenzace v případě odepření nástupu bylo zakotveno již v předcházející úpravě, tj. Nařízení 295/91, tedy z hlediska historického kontextu se jedná o problematiku již právem regulovanou a známou.

Nařízení odepření nástupu na palubu chápe jako situaci, kdy se cestující řádně a včas přihlásí k přepravě,⁶¹ avšak nástup je mu proti jeho vůli odepřen.

V praxi nejčastěji k této situaci dochází důsledkem nadměrného počtu rezervací (*overbookingu*) nad kapacitu letadla, neboť v letecké přepravě je zcela běžné, že se zhruba dvacet procent cestujících k letu nedostaví.⁶² Tento fenomén je dán zejména nabídkou tzv. flexibilních letenek, které vychází vstříc požadavkům cestujících, kteří mají vysoké nároky na časovou flexibilitu.⁶³ Letečtí dopravci tuto skutečnost takto kompenzují, aby dosáhli maximální vytiženosti kapacity letadel. Vzhledem k tomu, že se jedná o prediktivní modely vytiženosti na základě dat předchozích letů, jde o metodu v zásadě spolehlivou, nikoliv však bezchybnou a v případě, že se dostaví počet cestujících vyšší, než je kapacita letadla, dojde k výše popsanému odepření nástupu na palubu.

Naopak jako oprávněné lze v souladu s čl. 2 písm. j) Nařízení považovat odepření z důvodu bezpečnosti, kterým se rozumí například nevhodné chování cestujícího, cestující jevící neklamně známky podnapilosti či vlivu omamných a psychotropních látek, dále pak v případě zdravotních

⁶⁰ Kupříkladu rozsudek ve věci *Krijgsman*, C-302/16, na tuzemské úrovni pak například rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 28. srpna 2018, sp. zn. 18 Co 165/2018.

⁶¹ Více viz kapitola 2.2 a článek 3 Nařízení.

⁶² WENSVEEN, J. G. *Air Transportation: A Management Perspective*. Eighth edition. Burlington, VT: Ashgate, 2015. s. 246.

⁶³ DEMPSEY, Paul Stephen a Ram S. JAKHU. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. New York, NY: Routledge, 2017. s. 332

důvodů cestujícího, mezi něž patří například i případy pokročilého stádia těhotenství. K případům odmítnutí nástupu těhotných cestujících bez lékařského potvrzení o způsobilosti k tomuto způsobu přepravy se na dotaz europoslance A. S. Preseda ze dne 4. října 2011⁶⁴ vyjadřovala 22. listopadu 2011 Evropská komise.⁶⁵ Ve své odpovědi Komise sdělila, že takový požadavek vztažený pouze na určité pohlaví, konkrétně těhotné ženy, se může jevit diskriminačním ve smyslu evropských předpisů,⁶⁶ nicméně v Nařízení formulovaný závazek leteckých dopravců zajistit bezpečnost cestujících takový přístup dovoluje, jsou-li o podmínkách cestování těhotné ženy jasně informovány. V takovém případě by se pak dle názoru Komise nejednalo o neoprávněné odepření nástupu a cestujícím by nenáležela náhrada. Konkrétní podmínky týkající se stádia těhotenství nejsou na evropské úrovni upraveny a tyto požadavky si určuje každá společnost samostatně a dohled provádí národní úřady pro civilní letectví.⁶⁷

K SDEU se však dostal i případ,⁶⁸ ve kterém došlo k odepření nástupu na palubu i z jiného důvodu, kdy cestující měli u téhož dopravce rezervaci na dva navazující lety, avšak tento dopravce z důvodu zpoždění prvního letu mylně předpokládal, že dotyční cestující svůj navazující spoj zmeškají, a tak jejich rezervace zrušil a místa přerezervoval na jiné cestující. Navzdory očekávání leteckého dopravce se cestující dokázali včas přihlásit k přepravě, avšak nástup jim byl z důvodu zrušených rezervací odepřen. SDEU výše popsanou situaci rovněž označil za podřaditelnou pod pojem „odepření nástupu na palubu“, neboť opačný závěr by zbavoval cestující ochrany v případech, kde příčina odepření není cestujícímu přičitatelná, neboť by rozšiřoval případy, v nichž je dopravce oprávněn odůvodněně odepřít přístup na palubu a takový závěr by byl v rozporu s cílem Nařízení, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících.⁶⁹

Nařízení pro případy odepření nástupu na palubu stanovuje postup, který spočívá v nutnosti vyzvat dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací za náhradu, jejíž výše není Nařízením stanovena a je zcela na cestujícím a provozujícím leteckém dopravci, jaké podmínky si mezi sebou dohodnou, krom této individuálně dohodnuté náhrady však dobrovolníkům náleží i pomoc

⁶⁴Dostupné na: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2011-008671+0+DOC+XML+V0//EN>

⁶⁵ Dostupné na: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2011-008671&language=FR>

⁶⁶ Směrnice Rady 2004/113/ES ze dne 13. prosince 2004, kterou se zavádí zásada rovného zacházení s muži a ženami v přístupu ke zboží a službám a jejich poskytování.

⁶⁷ Například se společností British Airways nelze cestovat po ukončeném 36. týdnu jednočetného a 32. týdnu vícečetného těhotenství, zatímco v případě ČSA je limit stanoven na 34., respektive 28. týden těhotenství.

⁶⁸ Věc Rodríguez Cachafeiro, C-321/11.

⁶⁹ Tamtéž, body 26-36.

v souladu s článkem 8 Nařízení. Teprve pokud se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků, může letecký dopravce odeprít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli.

V takovém případě se uplatní postup dle odstavce třetího téhož článku, a sice kromě pomoci stanovené v člancích 8 a 9 (proplacení výdajů či přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek a péče ve formě občerstvení, v případě nutnosti i ubytování a náklady na transfery⁷⁰ a v každém případě dva telefonní hovory či emaily) také paušální náhradu stanovenou v článku 7.

Pro určení výše náhrady je důležitá délka letu, skutečnost, zda se jedná o let probíhající pouze na území EU, a také v neposlední řadě délka zpoždění v cílové destinaci. Konkrétní výše náhrad je následující:

- a) 250 EUR shodně pro všechny lety o délce nejvýše 1 500 kilometrů;
- b) 400 EUR u všech letů v EU delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 do 3 500 kilometrů;
- c) 600 EUR pro lety nespádající pod první dvě kategorie.

Je však otázkou, proč lety v rámci EU nad 3 500 kilometrů nezakládají nárok na kompenzaci ve výši 600 EUR jako v případě letů směřujících mimo EU. V rámci kontinentální Evropy je sice velmi obtížné najít dvě destinace, jejichž vzájemná vzdálenost přesahuje 3 500 kilometrů, nicméně vzhledem k použitelnosti Nařízení i na zámořská území Francie apod. se tato restrikce autorovi jeví jako nadbytečná a jdoucí proti smyslu Nařízení, neboť utrpené nepohodlí je zcela nezávislé na tom, zda se cílové místo určení nachází v EU či nikoliv. Ať již byla motivace zákonodárce jakákoliv, toto ustanovení je nelogické i ze systematického hlediska, neboť v případě letů do 1 500 kilometrů Nařízení mezi cílovými destinacemi rozdíl nečiní a shodně přiznává náhradu ve výši 250 EUR.

Tato náhrada může být dopravcem snížena o 50 %, nepřekračuje-li přílet přesměrovaného letu oproti původně rezervovanému letu:

- dvě hodiny v případě náhrad dle písm. a);
- tři hodiny v případě náhrad dle písm. b);
- čtyři hodiny v případě náhrad dle písm. c).

Měření výše uvedených vzdáleností probíhá ortodromickou metodou, a to vždy jen mezi výchozí a cílovou destinací. Vzhledem k pojetí letu jako celku ve smyslu rozsudku SDEU ve

⁷⁰ Přeprava mezi letištěm a místem ubytování (hotel či jiné zařízení).

věci Bossen a další⁷¹ není možné v případě letů s mezipřistáním pro účely zvýšení částky náhrady trasu měřit skrze místa přestupu. Obdobný závěr vyslovil i Městský soud v Praze.⁷²

2.4 Zrušení letu

Zrušením se v terminologii Nařízení rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo.⁷³ V takové situaci je letecký dopravce povinen nabídnout přeměrování či proplacení výdajů dle článku 8, péči podle článku 9 přiměřenou k času nového odletu, tj. včetně ubytování, předpokládá-li se nový čas odletu až následující den a zejména též právo na náhradu škody v režimu článku 7.

Zde je vhodné upozornit na skutečnost, že Nařízení jako takové ve svém článku 6 řeší pouze postup dopravce při očekávaném zpoždění při odletu, nikoliv při příletu. Tato skutečnost do vydání rozsudku ve věci Sturgeon⁷⁴ umožňovala leteckým dopravcům vyhnout se úhradám nemalých kompenzací dle čl. 7 za zrušené lety tak, že dopravci označovali své lety pouze za zpožděné, nikoliv zrušené. Ve výše zmíněném rozsudku Sturgeon bylo stanoveno, že nejméně tříhodinové zpoždění je nutné považovat z hlediska utrpěného diskomfortu za srovnatelné se zrušením, a proto v takovém případě náleží stejná kompenzace.

V souvislosti s problematikou zrušení letu vyvstala otázka, jak pohlížet na situace, kdy letadlo sice vzlétne, avšak v jeho průběhu je nutné se vrátit zpět na výchozí letiště. Soudní dvůr v této otázce připomněl důležitost letového řádu jakožto nezbytného aspektu každého letu, jež mimo jiné určuje též trasu zamýšleného letu.⁷⁵ Dále pak uvedl, že Nařízení pojem zrušení letu chápe jako jeho neuskutečnění a v případě, že let sice řádně započne tím, že letadlo vzlétne v souladu se stanoveným letovým řádem, avšak nedosáhne cílového místa určení dle letového řádu, nelze takovou situaci považovat za to, že se let, tak jak byl plánován, uskutečnil.

Dále pak dodal,⁷⁶ že z definice podle čl. 2 písm. l) Nařízení nikterak nevyplývá nutnost přijetí výslovného rozhodnutí o zrušení letu, neboť rozhodující je pouze skutečnost, zda se předmětný let uskutečnil či nikoliv. Obdobně se vypořádal i s otázkou důvodu proč bylo letadlo

⁷¹ Věc Bossen a další, C-559/16, body 28 a 29.

⁷² Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 13. 9. 2017, sp. zn. 18 Co 244/2017.

⁷³ Článek 2 písm. l) Nařízení.

⁷⁴ Věc Sturgeon, C-432/07.

⁷⁵ Věc Rodríguez, C-83/10, body 25-28.

⁷⁶ Tamtéž, bod 29.

nuceno se vrátit do místa odletu, neboť důsledek je vždy stejný neohledě na příčinu nutnosti návratu. Tato okolnost je však klíčová pro rozhodování o náhradě škody cestujícím, tedy pro posouzení, zda se jednalo o mimořádnou okolnost či nikoliv.

2.5 Zpoždění letu

Jak již bylo uvedeno v předchozí podkapitole, otázka zpoždění letu v kontextu Nařízení doznala zřejmě vůbec největších změn v důsledku judikatorní praxe Soudního dvora, neboť původně se působnost Nařízení vztahovala pouze na otázky spojené se zpožděním v místě odletu, zatímco SDEU dovedl, že nepohodlí cestujících v případě zpoždění nad 3 hodiny je srovnatelné s nepohodlím utrpěným v případě zrušení letu a tak postavil tyto situace na roveň i v otázce práva na paušalizovanou náhradu dle článku 7 Nařízení.

Tento závěr měl zásadní dopady na rozsah uplatňovaných náhrad cestujícími, neboť jak vyplývá z dat Evropského účetního dvora,⁷⁷ nejčastější příčinou odškodnění cestujících je právě zpoždění letadla na jeho příletu do cílové destinace.

Vzhledem k tomu, že pro určení délky zpoždění je rozhodující skutečně každá minuta, v praxi se objevily nejasnosti, k jakému momentu má být určován čas příletu. Letecké společnosti celkem pochopitelně zastávaly přístup, že za dobu přistání by se měl považovat čas, kdy letadlo dosedne na přistávací dráhu, neboť takový výklad byl pro ně nejpříznivější.

Soudní dvůr v tomto ohledu zaujal přesně opačné stanovisko, které v souladu s účelem Nařízení maximalizovalo ochranu cestujících a jejich pozici, neboť jako určující označil okamžik otevření dveří letadla. Tento závěr odůvodnil tak, že ve všech předcházejících fázích letu, včetně přistání, zaparkování letadla apod. je cestující stále omezen pokyny dopravce a jeho možnost vrátit se k „obvyklým činnostem“ bez omezení nastává až v okamžiku, kdy má možnost (je oprávněn) opustit uzavřený prostor letadla. K těmto závěrům dále doplnil, že takto určený čas příletu je určen pro potřeby zjištění rozsahu zpoždění za účelem odškodnění cestujících, a jak takový se může lišit od jiných časů příletu, včetně těch podle jiných nařízení či dokumentů

⁷⁷ Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora. EU passenger rights are comprehensive but passengers still need to fight for them, str. 23. ISBN: 978-92-847-1272-4 Dostupné na: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_EN.pdf

IATA,⁷⁸ neboť ty jsou rozhodující pro jiné potřeby – jako například přidělování letištních časů, a proto takový způsob výpočtu času přistání není pro účely aplikace Nařízení relevantní.⁷⁹

Výše popsaná úprava v praxi přinesla nejen „pouhé“ posílení práv cestujících v letecké dopravě, ale především se též prokazatelně⁸⁰ zvýšila dochvilnost letů, na které dopadá působnost Nařízení. Nejcitelněji byl tento pozitivní vliv vyzorován na trasách, kde není výrazně konkurenční prostředí.⁸¹ Otázkou je, zda by zlepšení v řádech procent přesvědčilo zastávce názoru, že Nařízení v podobě, do které jej posunul SDEU, není v rozporu s požadavkem proporcionality mezi nároky na letecké dopravce na jedné straně a benefity pro cestující na straně druhé.⁸²

2.6 Změna třídy

Změnou třídy se rozumí taková situace, kdy cestující je provozujícím leteckým dopravcem umístěn do jiné přepravní třídy, než pro kterou byla zakoupena letenka. V tomto kontextu Pokyny⁸³ zdůrazňují, že definice se nevztahuje na výhody poskytnuté leteckými dopravci či cestovními kanceláři v rámci jejich obchodních programů, například programu pro často cestující zákazníci.

V případě umístění cestujícího do přepravní třídy vyšší, než pro kterou si cestující zakoupil letenku, nesmí provozující dopravce po cestujícím požadovat žádnou dodatečnou platbu.

Naopak v případě umístění do nižší přepravní třídy oproti zakoupené letence musí dopravce způsobem stanoveným v článku 7 odst. 3 nahradit:

- a) 30 % ceny letenky u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů, nebo

⁷⁸ Mezinárodní sdružení leteckých dopravců.

⁷⁹ Věc *Germanwings*, C-452/13, body 19-27.

⁸⁰ GNUTZMANN, Hinnerk a Piotr SPIEWANOWSKI. Can regulation improve service quality? : evidence from European Air Passenger Right. EUI RSCAS. 2018, 2018(44), 28 s. ISSN 1028-3625. Dostupné také z: <https://cadmus.eui.eu/handle/1814/58304>

⁸¹ Tamtéž, str. 16.

⁸² Zamyšlení nad judikaturou SDEU v tomto kontextu například MENEGHETTI, Alan a Thomas VAN DER WIJNGAART. Disproportionate Jurisprudence: The CJEU's Approach to Proportionality in Regulation 261/2004. MENDES DE LEON, Pablo. From Lowlands to High Skies - A Multilevel Jurisdictional Approach towards Air Law. Leiden: Koninklijke Brill NV, 2013, s. 163-172.

⁸³ 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, bod 3.4.2.

- b) 50 % ceny letenky u všech letů ve Společenství delších 1500 kilometrů, s výjimkou letů mezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departmenty, a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo
- c) 75 % ceny letenky u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b), včetně letů mezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departmenty.

Zde si autor dovoluje znovu poukázat na značnou nekoherentnost úpravy, neboť pro účely posouzení zpoždění a stanovení výše náhrady škody dle článku 7 se francouzským zámořským departmentům zvláštní (privilegované) postavení nepřiznává, zatímco zde v případě změny třídy ano. Autor se dále domnívá, že tato úprava je nejen nekoherentní v rámci předpisu, ale v konečném důsledku též diskriminační, neboť zásada rovného zacházení vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněné.⁸⁴

2.7 Novelizace Nařízení

Třebaže se Nařízení stalo jedním z klíčových předpisů evropského spotřebitelského práva a úprava v něm obsažená posloužila jako zdroj inspirace pro mnohé národní právní řády jako například ukrajinský či indický,⁸⁵ již od svého počátku se potýká s četnými problémy, mezerami a nedostatky.⁸⁶ Tyto nedostatky vedly a stále vedou k nejednotné aplikaci a interpretaci, což má za následek nesčetné zásahy ze strany SDEU. To na jednu stranu přináší sjednocení výkladu příslušné části předpisu a tím i sblížení hodnocení obdobných situací v rámci celé unie, na stranu druhou hojná judikturní činnost SDEU zavdává otázku,⁸⁷ zda Soudní dvůr ve své činnosti

⁸⁴ Věc *Swedish Match*, C-210/03, bod 70.

⁸⁵ DEMPSEY, Paul Stephen a Ram S. JAKHU. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. New York, NY: Routledge, 2017, s. 331.

⁸⁶ DRAKE, Sara. Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004? *Maastricht Journal of European and Comparative Law*, 27(2), s. 230–249. [online]. [cit. 2020-11-11]. Dostupné z: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1023263X20904235>

⁸⁷ Podrobněji problematiku dotváření práva Soudním dvorem rozebírá např. PIERALLINI, Laura. Regulation 261/2004 - Passengers' Right to Compensation in Case of Flight Delay. Looking for a Fair Balance of Interests. The Role of the Court of Justice of the EU. and the Risk to Waste a Chance for Reform. In: DE LEON, Pablo

nenakročil do pozice jakéhosi normotvůrce *sui generis*.⁸⁸ Právě skutečnost, že značná část problematiky je upravena či modifikována judikaturou SDEU, je hlavním z argumentů pro novelizaci Nařízení.⁸⁹

Aktuálně je projednáván Návrh COM(2013) 130 final (dále jen „Návrh“) ze dne 13. 3. 2013, který si klade za cíl změnit jak Nařízení, tak Nařízení 2027/97, jež do evropského práva inkorporovalo Montrealskou úmluvu. Návrh poukazuje na výše uvedené nedostatky jako je lišící se výklad a nejednotné prosazování v členských státech, přičemž se opírá o sdělení Komise ze dne 11. dubna 2011. V návaznosti na toto sdělení přijal Evropský parlament usnesení, ve kterém vytyčil cíl, kterým by mělo být opětovné získání důvěry cestujících, jehož by mělo být docíleno mimo jiné řádným uplatňováním stávajících předpisů a prosazování dostatečných a jednoduchých prostředků odškodnění. Zároveň EP požádal Komisi, aby ve svém návrhu upřesnila práva cestujících, zejména pak pojem „mimořádné okolnosti“. Dále pak odkázal na čl. 38 Listiny základních práv EU,⁹⁰ jež klade důraz na zajištění vysoké úrovně ochrany spotřebitele ve všech politikách Unie. Dle názoru autora však předložený Návrh tyto vytyčené úkoly a cíle splňuje velice sporadicky a v četných částech novelizovaného znění jde dokonce výslovně proti nim.

Na přelomu let 2011 a 2012 proběhla k tomuto tématu veřejná konzultace.⁹¹ Následně 30. května 2012 proběhla společná konference Komise a Evropského hospodářského a sociálního výboru.⁹² Její výstupy byly zcela dle očekávání, všechny zúčastněné strany sdělily názory odpovídající jejich zájmům, tj. zástupci spotřebitelů a cestujících si stěžovali na nedostatečné prosazování Nařízení, letecké společnosti naopak kritizovaly vysoké náklady vzniklé zejména v důsledku rozsudku *Sturgeon*, asociace cestovních kanceláří zhusta kopírovaly

Mendes. *From Lowlands to High Skies – A Multilevel Jurisdictional Approach towards Air Law*. Leiden: Koninklijke Brill NV, 2013, s. 122.

⁸⁸ Zejména ve věci *Sturgeon*, C-402/07 a C-432/07, SDEU značně rozšířil působnost Nařízení ve smyslu práva cestujících na kompenzaci i na případy, ve kterých jen z textu Nařízení nárok na kompenzaci nevyplývá.

⁸⁹ V lednu 2019 byl vydán oficiální dokument EU, který má cestujícím poskytnout stručný přehled relevantní judikatury vztahující se k právům cestujících v letecké dopravě. Tento dokument čítá 21 rozsudků. Dokument je dostupný online na webových stránkách EU [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-summary-of-the-most-relevant-cjeu-judgements.pdf>

⁹⁰ Úřední věstník EU, C 364, 18. 12. 2000, str. 1.

⁹¹ Public consultation on the possible revision of Regulation 261/2004 - results [online]. 2012 [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/consultations/doc/2012-03-11-apr-public-consultation-results.pdf>

⁹² Summary of stakeholder consultation on the possible revision of Regulation 261/2004 [online]. 2012 [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/events/doc/2012-05-30-stakeholder-conference/sdg.pdf>

stanoviska leteckých společností a letiště se postavila proti tomu, aby část odpovědnosti nově přešla i na ně.

V návaznosti na to Komise vytvořila čtyři možnosti, jak zlepšit postavení cestujících v letecké dopravě za současného zohlednění finančního dopadu na odvětví letecké dopravy. První spočívala ve snížení nákladů a mírných změnách v prosazování. Druhá měla přinést silnější politiku prosazování za současného vyvážení nákladů vynaložených na odškodnění. Třetí možnost byla orientována na přísnější prosazování a čtvrtá uvažovala centralizované prosazování jediným subjektem pro celou EU.

Upřednostněna byla možnost druhá, přičemž tato možnost měla dvě varianty, kdy první z nich spočívala v prodloužení mezních délek zpoždění, jež zakládá nárok na odškodnění ze tří na minimálně pět hodin. Druhá varianta počítala s rozšířením mimořádných okolností na případy technického selhání. Jako přijatelnější byla posouzením dopadů označena první varianta.⁹³

Jako nejdůležitější a jednoznačně pozitivní změnu autor považuje přikročení k výslovné definici mimořádných okolností a vypracování nevyčerpávajících, avšak závazných seznamů okolností, které mají být považovány za mimořádné a které naopak nikoli. Zvýší se tím právní jistota všech adresátů normy, přehlednost tohoto právního odvětví i pro spotřebitele, kteří jsou klíčovými adresáty této normy, a zároveň se sníží možnost odlišného výkladu napříč EU bez aspektu soudcovské tvorby práva.

Jako další pozitiva Návrhu lze dle názoru autora označit stanovení jasných podmínek přesměrování. Právo cestujících na přesměrování totiž dle zkušeností autora bývá častým předmětem soudních sporů,⁹⁴ neboť není v praxi jasné za jakých okolností a dle jakých pravidel je letecký dopravce povinen cestující přesměrovat i na lety jiných dopravců, a to zejména těch, se kterými není sdružen v tzv. alianci.⁹⁵ Rovněž zakotvení jasných pravidel pro situace, kdy dojde ke zdržení letadla na odbavovací ploše lze označit za přínosné. Inspiraci evropský zákonodárce zřejmě našel v USA,⁹⁶ kde tento fenomén je označován termínem „tarmac

⁹³ V Návrhu označena jako „varianta 2a“.

⁹⁴ Srov. například rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30. října 2019, sp. zn. 19 Co 294/2019 či rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 12. května 2020, sp. zn. 12 Co 40/2020.

⁹⁵ Sdružení leteckých dopravců za účelem vzájemné spolupráce, například zjednodušení odbavení na více navazujících letů, vzájemné uznávání výhod členství v klubech jednotlivých společností a v neposlední řadě též rozšíření nabídky cílových destinací o lety partnerských společností.

⁹⁶ V Kanadě funguje tato forma péče o cestující na bázi soft-law, kdy tamější dopravci respektují pokyny vládní organizace Transport Canada.

delays“.⁹⁷ Za zmínku též stojí snížení mezní lhůty pro poskytnutí péče na dvě hodiny, stanovení přesných podmínek poskytování péče v případě zmeškání navazujícího letu a zpřesnění podmínek pro vyřizování stížností cestujících.

Za jednoznačně negativní autor považuje faktickou minimalizaci práv cestujících na finanční kompenzaci, neboť dosavadní mezní lhůtu tří hodin Návrh zvedá na pět hodin, přičemž v případech letů směřujících mimo EU se jedná o hodnotu minimální, neboť Návrh nařízení sice zachovává tři pásma vzdáleností a kompenzací, avšak značně mění jejich podobu. Zatímco dosavadní znění Nařízení pracovalo s pásmy „méně jak 1500 km pro všechny lety“, „všechny lety uvnitř EU nad 1500 km, ostatní lety mezi 1500 a 3500 km“ a „ostatní lety nad 3500 km“, Návrh počítá se sjednocením všech letů v rámci EU do prvního pásma, kam rovněž řadí lety mimo EU do 3500 km. Mezní lhůta v tomto pásmu činí nově pět hodin. Druhé pásmo je vyhrazeno letům mimo EU na vzdálenost mezi 3500 km a 6000 km. Mezní lhůta pro toto pásmo činí devět hodin. Pásmo třetí je definováno lety mimo EU nad 6000 km a mezní lhůta činí celých dvanáct hodin. Výše náhrad zůstala ponechána na stávajících hodnotách, tj. 250, 400 a 600 EUR.

Typ letu	Stávající výše náhrady a mezní lhůta	Navrhovaná výše náhrady a mezní lhůta
Veškeré lety do 1500 km	250 EUR a 3 hodiny	250 EUR a 5 hodin
Lety v rámci EU nad 1500 km a ostatní lety o délce od 1500 km do 3500 km	400 EUR a 3 hodiny	250 EUR a 5 hodin
Lety mimo EU o délce od 3500 km do 6000 km	600 EUR a 4 hodiny	400 EUR a 9 hodin
Lety mimo EU o délce větší než 6000 km	600 EUR a 3 hodiny	600 EUR a 12 hodin

Jak plyne z výše uvedené tabulky, k výraznému omezení práv cestujících oproti stávající úpravě dochází v každém případě. Zvýšeny byly nejen minimální vzdálenosti letů, ale především mezní doby rozhodné pro uznání nároku na kompenzaci, což v kombinaci s novým pojetím

⁹⁷ DEMPSEY, Paul Stephen a Ram S. JAKHU. Routledge Handbook of Public Aviation Law. New York, NY: Routledge, 2017, s. 338-339.

rozhodného času příletu znamená značně nevýhodnou situaci pro cestující,⁹⁸ ale především popření smyslu Nařízení jako takového. Zvláště je třeba podotknout, že i cestující považují právo na kompenzaci za druhé nejdůležitější po právu na přesměrování.⁹⁹ Například v případě letu Praha – Amsterdam,¹⁰⁰ by tak cestujícím nenáležela žádná kompenzace ani po pěti hodinách, budeme-li uvažovat delší pojezdění po přistání. Ještě markantnější by byla situace v případě letu na trase Porto – Moskva,¹⁰¹ kdy za stávající regulace by cestujícím po čtyřhodinovém zpoždění náležela kompenzace ve výši 600 EUR. Novelizované znění by cestujícím přineslo pouze 400 EUR, a to jen za předpokladu, že by zpoždění dosáhlo nejméně devíti hodin.

Za poněkud nešťastné lze označit řešení náhrady škody u navazujících letů, kde uvažovaná koncepce osvobození leteckých společností od vyplacení náhrady škody v případech, kde by doba na přestup byla nižší než stanovená hranice,¹⁰² byla z Návrhu částečně vypuštěna, neboť pro část delegací v Pracovní skupině pro leteckou dopravu byl takový návrh zcela nepřijatelný.¹⁰³ Dle názoru autora se však mohlo jednat o poměrně zdařilou úpravu, která by nijak nepopírala koncept vysoké ochrany cestujících, naopak by se cestujícím rozšířila možnost výběru varianty cestování, neboť letečtí dopravci by nebyli v případě volby krátkého, tedy potenciálně rizikového přestupu, svazování vidinou nerentability v důsledku povinnosti hradit náhradu dle Nařízení a tedy by mohli nabízet větší množství kombinací letů než doposud. Tento koncept s ohledem na plánovanou nutnost informování cestujících o důsledcích jejich volby, by byl souladný i s judikaturou SDEU zabývající se modelem průměrného spotřebitele.¹⁰⁴

Za potenciálně velice nebezpečné považuje autor znění článku 7 odst. 5 Návrhu, jež by umožňovalo leteckým dopravcům uzavřít dobrovolnou dohodu, která nahrazuje ustanovení

⁹⁸ Dříve dle rozsudku ve věci Germanwings GmbH, C-452/13, bylo pro určení výše kompenzace rozhodné otevření prvních dveří letadla, neboť ani dosednutí letadla na přistávací plochu ani zatažení parkovacích brzd není pro cestujícího rozhodující, jelikož jako rozhodující je třeba vzít v úvahu moment, kdy cestující mohl fakticky opustit prostory letadla, a to s ohledem na specifickou povahu letecké dopravy. Návrh v tomto ohledu jde jak proti judikatuře SDEU, tak proti cestujícím, neboť tato varianta je pro ně znevýhodňující, neboť se krátí doba započítatelného zpoždění.

⁹⁹ Dle ankety Evropského účetního dvora, jež se cestujících dotazovala, která práva považující za nejdůležitější, 41,7 % respondentů zmínilo právo na přesměrování (nejčastější odpověď), 39,6 % respondentů zmínilo právo na kompenzaci v případě zpoždění, zrušení či odepření nástupu. Str. 22 auditní zprávy.

¹⁰⁰ Ortodromická vzdálenost 707 km, doba letu pouze cca 90-100 minut.

¹⁰¹ Ortodromická vzdálenost 3684 km.

¹⁰² 90 minut v původně navrhovaném znění.

¹⁰³ Zpráva o pokroku v práci na novelizaci Nařízení ze dne 19. května 2015. [online]. [cit. 2020-11-12]. Dostupné z: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8693-2015-INIT/cs/pdf>

¹⁰⁴ Srov. věc Gut Springenheide GmbH, C-210/96, bod 37 či rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 24. dubna 2013, sp. zn. 23 Cdo 3845/2012 nebo usnesení Nejvyššího soudu České republiky ze dne 29. května 2012, sp. zn. 23 Cdo 3773/2010.

o náhradě škody. Ačkoliv je v textu zdůrazněna dobrovolnost dohody a nutnost stvrzení této dohody podpisem cestujícího na dokumentu, jež ho informuje o jeho právech, lze si v praxi představit situace, kdy i informovaný cestující¹⁰⁵ v důsledku stresu spojeného s problémy s dopravou dokument podepíše, aniž by měl možnost se s ním detailně seznámit. V tomto kontextu se snaha o zvýšení dispozitivnosti normy nejeví jako příliš šťastná, neboť je zde vysoké riziko ohrožení ochrany slabší smluvní strany,¹⁰⁶ které není vyváženo patřičnou protihodnotou, která by toto riziko vyvažovala a ospravedlňovala. Tento problém by vyřešila formulace obdobná § 2549 občanského zákoníku,¹⁰⁷ nicméně je třeba si klást otázku, zda by ustanovení v této podobě mělo uplatnění v praxi, neboť uzavření dohody o vyšší úrovni náhrady škody je z hlediska leteckého dopravce neekonomické.

Výše analyzovaný Návrh je však již přes sedm let starý a stále nedošlo k jeho přijetí či alespoň k přiblížení se k tomu.¹⁰⁸ Problematika ochrany práv cestujících je však velmi dynamická, neboť i v rámci samotného trhu letecké dopravy došlo ke značným posunům. S ohledem na tyto skutečnosti si Komise objednala u britské společnosti Steer detailní studii (dále jen „Studie Steer“)¹⁰⁹ současného stavu ochrany práv cestujících v letecké dopravě v EU.

Ačkoliv na oficiálních webových stránkách legislativního procesu EU lze v listopadu 2020 jako poslední událost nalézt jednání Rady z ledna téhož roku,¹¹⁰ je možné na webových stránkách rakouského parlamentu dohledat, že práce na novelizaci Nařízení pokračovaly, a jejich výstupem je vyhrazený dokument Rady označený číslem 5123/20 z února 2020, a jeho březnová

¹⁰⁵ Tamtéž.

¹⁰⁶ Povahou smluvního vztahu mezi cestujícím a provozujícím leteckým dopravcem se poněkud překvapivě opakovaně zabýval i Ústavní soud ČR, neboť skutečnost, zda se jedná či nejedná o vztah ze spotřebitelské smlouvy je s ohledem na § 238 odst. 1 písm. c) o.s.ř. klíčová pro možnost podání dovolání k Nejvyššímu soudu. Ústavní soud shledal, že o spotřebitelském postavení cestujících není pochyb. Viz například nálezy Ústavního soudu ze dne 10. 3. 2020, sp. zn. IV. ÚS 286/20, či nálezy Ústavního soudu ze dne 31. 10. 2017, sp. zn. I. ÚS 2265/16. Podrobně k možnosti dovolání viz samostatná kapitola.

¹⁰⁷ Ujednání ve smlouvě, která se odchyluje od ustanovení tohoto dílu v neprospěch zákazníka, jsou neplatná.

¹⁰⁸ Jedním z důvodů je stále probíhající spor mezi Velkou Británií a Španělskem o gibraltarské letiště. Tento spor vedl k faktickému zastavení procesu přijetí novely Nařízení již od listopadu 2015.

¹⁰⁹ KOURIS, Stefan a Generální ředitelství pro dopravu a mobilitu (Evropská komise). Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2020 [cit. 2020-05-07]. ISBN 978-92-76-14244-7. Dostupné z: <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>

¹¹⁰ Dokument Rady pouze ve stručnosti pojednává o tom, že byla vypracována výše citovaná Studie Steer a že o této skutečnosti byli informováni delegáti. Přehled stavu legislativního procesu novelizace Nařízení na webových stránkách EU. Viz EUR-Lex - 2013_72 - CS. EUR-Lex [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/procedure/CS/2013_72#

revidovaná verze.¹¹¹ Úplné znění dokumentu 5123/20 lze sice na internetu snadno dohledat, nicméně s ohledem na nemožnost ověření pravosti a původu dokumentu, nebude dokument v této práci analyzován.

2.8 Úvahy nad možným řešením de lege ferenda

Ačkoliv se Nařízení během prvních patnácti let účinnosti stalo jedním z nejznámějších předpisů evropského spotřebitelského práva a je využíváno miliony lidí každý rok, postupem času se ukázalo, že má nemálo mezer a nedostatků, které by bylo vhodné upravit či doplnit.¹¹²

2.8.1 Valorizace náhrad

Vzhledem k tomu, že od přijetí Nařízení uběhlo již patnáct let a Nařízení samo neobsahuje žádná valorizační (protiinflační) ustanovení jako například Montrealská úmluva, nabízí se jako první debata nad tím, zda současná výše náhrad nadále plní svou funkci a zda by nemělo dojít k revizi částek poskytovaných jako paušální náhrady dle článku 7 Nařízení.

Poněkud ironické je, že k původnímu návrhu Nařízení¹¹³ přijal na prvním čtení dne 24. října 2002 Evropský parlament řadu pozměňovacích návrhů, mezi nimiž byl právě i návrh týkající se možné úpravy výše odškodnění.¹¹⁴ Konkrétně se mělo jednat o pravidelné revidování (v tříletých intervalech) náhrad dle aktuální inflace.¹¹⁵ Nicméně tento návrh Komise odmítla s tím, že Komise má povinnost každých pět let po vstupu v účinnost podávat zprávu o uplatňování a výsledcích Nařízení.¹¹⁶ Dosud však k žádnému protiinflačnímu legislativnímu návrhu nedošlo,

¹¹¹ Webové stránky rakouského parlamentu. [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: https://www.parlament.gv.at/PAKT/EU/XXVII/EU/01/09/EU_10982/index.shtml#I_15112

¹¹² Auditní zpráva Evropského účetního dvora, str. 8. Viz EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR. EU passenger rights are comprehensive but passengers still need to fight for them.: Special report No 30, 2018 [online]. Luxembourg, 2019 [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/a23d2c1c-1940-11e9-8d04-01aa75ed71a1/language-en>

¹¹³ Úřední věstník EU, C 103 E, 30. duben 2002, str. 225.

¹¹⁴ Úřední věstník EU, C 71 E, 25. duben 2003, str. 191.

¹¹⁵ Vzhledem k užitému neutrálnímu slovnímu spojení „adjustment of levels“, které výslovně neimplikuje toliko zvýšení úrovně náhrad, dalo by se zřejmě dovodit, že v případě deflace by naopak mohlo dojít ke snížení výše náhrad. Nicméně vzhledem k řízené inflační politice takřka všech současných světových bank se jedná o úvahu v rovině ryze teoretické.

¹¹⁶ Ve finální, tedy schválené a účinné verzi Nařízení bylo namísto lhůty pěti let nakonec zakotveno datum 1. ledna 2007.

ačkoliv například již výše zmíněná Montrealská úmluva za v zásadě srovnatelnou dobu prošla již druhým zvýšením všech limitů kompenzací.¹¹⁷

Ve prospěch této myšlenky hovoří zejména souhrn inflace mezi lety 2004-2019, který při průměrné míře inflace 1,53 % ročně dosáhl 27,56 %.¹¹⁸ To znamená, že 100 EUR v roce 2004 mělo stejnou hodnotu jako dnešních 128 EUR (po zaokrouhlení). Pokud bychom chtěli, aby skutečná hodnota náhrady byla stejná jako v roce 2004, musela by výše náhrad být nejméně následující:

Skupina náhrad	Dosavadní výše náhrad	Výše náhrad zvýšena o inflaci
Všechny lety do 1 500 km	250 EUR	320 EUR
Lety v rámci EU nad 1 500 km, a lety v délce 1 500 – 3 500 km mimo EU	400 EUR	512 EUR
Lety mimo EU nad 3 500 km	600 EUR	768 EUR

Více než čtvrtinový rozdíl již stojí za zmínku a za novelizaci, zvláště' vezmeme-li v úvahu, že původní návrh Komise¹¹⁹ navrhoval dvě skupiny náhrad (do 3 500 km a nad 3 500 km) přičemž výše náhrad měla činit 750, respektive 1500 EUR.

Možných řešení se nabízí povícero, zejména pravidelné zvyšování výše náhrady podle aktuální výše inflace, případně pravidelná novelizace Nařízení v pětiletých intervalech, případně jednorázové zvýšení výše náhrad na úroveň, která by zajistila inflační rezervu po několik dalších let.

Toto řešení by pravděpodobně zvedlo vlnu nevole u leteckých dopravců, ale je třeba vzít v potaz, že v posledních letech hodnota náhrady vlivem inflace klesla zhruba o 20-25 %.

¹¹⁷2019 Revised Limits of Liability Under the Montreal Convention of 1999. ICAO [online]. 2019 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_1999.aspx

¹¹⁸WEBSTER, Ian. Value of 2004 euros today. Euro Inflation Calculator [online]. 2020 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.in2013dollars.com/eu/inflation/2004>

¹¹⁹, Úř. věst. C 71 E, 25.3.2003, s. 195. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2003:071E:FULL&from=CS>

Kategorie letů	Dosavadní výše náhrad	Výše náhrad zvýšena o inflaci	Návrh nové výše náhrad
Všechny lety do 1 500 km	250 EUR	320 EUR	350 EUR
Lety v rámci EU nad 1 500 km, a lety v délce 1 500 – 3 500 km mimo EU	400 EUR	512 EUR	550 EUR
Lety mimo EU nad 3 500 km	600 EUR	768 EUR	850 EUR

2.8.2 Určení výše náhrady jen podle vzdálenosti

Ačkoliv Nařízení 295/91 posuzovalo nároky cestujících na výši náhrad jen podle délky letu určeného metodou vzdálenosti na hlavní kružnici, přičemž rozlišovaly se pouze dvě kategorie, a tentýž model byl prezentován v původním návrhu Nařízení, přijatá úprava tuto metodu rozšířila o třetí kategorii a další podmínku. U letů nad 1 500 km se rozlišuje, zda se jedná o let v rámci EU, či nikoliv. V prvním případě je lhostejno, zda je délka letu 1 501 km či 10 000 km, nárok na náhradu je vždy totožný, tedy 400 EUR. V případě druhém, tedy pokud místo určení neleží na území EU a délka letu je vyšší než 3 500 km, má cestující nárok na odškodnění ve výši 600 EUR. Dle názoru autora je toto dělení zcela zbytečné, matoucí, ale především porušující zásadu rovného zacházení.

Je-li cílem Nařízení zvýšení ochrany cestujícím a kompenzace jejich nepohodlí v důsledku ztráty času či jiné události, pak dělení cílových destinací nemá pro toto posouzení žádný význam, neboť utrpený diskomfort je totožný, ať se jedná o let v rámci EU či na území třetího státu. Zejména je třeba upozornit na skutečnost, že toto dělení se zcela nelogicky uplatňuje ve vzdálenostech nad 1 500 a 3 500 km, zatímco v případě letů do 1 500 km se mezi cílovými destinacemi nerozlišuje. Jak již bylo uvedeno výše, další diskrepance spočívá v odlišné úpravě náhrad v situacích změny třídy (viz podkapitola 2.6).

Jako nejjednodušší a nejvhodnější řešení se autorovi jeví ponechání současného systému tří kategorií vzdáleností, avšak zjednodušený zbavením rozlišování cílových destinací. Výsledná podoba článku 7 Nařízení by tedy rozlišovala:

- lety o délce nejvýše 1 500 km
- lety delší než 1 500 km, avšak nepřevyšující 3 500 km
- lety nespádající do předchozích dvou kategorií, tj. veškeré lety o délce nad 3 500 km.

2.8.3 Omezení výše náhrad

Vzhledem k tomu, že v některých případech dosahují zcela nepřiměřených hodnot vzhledem k cenám letenek, zejména co se týče tzv. nízkonákladových společností, objevují se úvahy,¹²⁰ zda by výše náhrad neměla být v určitých případech limitována též cenou letenky, konkrétně jejím násobkem.

S ohledem na skutečnost, že cenová politika některých dopravců umožňuje cestování již za částky nepřevyšující 50 EUR, přičemž těmto cenám odpovídá i úroveň nabízených služeb a cestovní komfort, je takový způsob cestování velice oblíbený zejména, nikoliv však výhradně, mezi nízkopříjmovými osobami a studenty. Je otázkou, zda by v takových případech neměla být výše náhrady částečně omezena. Je třeba vzít v potaz hodnotu závazku a výši kompenzace, která v takových případech často mnohonásobně převyšuje cenu letenky a nepřímo tak nutí leteckého dopravce nejen k vyšší dochvilnosti, což je jev veskrze pozitivní, ale zároveň též ke zvyšování cen,¹²¹ neboť každé zpoždění bez možnosti liberace jej značně zasahuje, a to v míře daleko větší než letecké společnosti, které mají odlišný obchodní model, tedy zaměřený na vyšší marži získanou na každém cestujícím. Dle Studie Steer¹²² náklady vynaložené v souvislosti s Nařízením již v roce 2018 přesáhly náklady na marketing a distribuci, přičemž s ohledem na rostoucí informovanost cestujících a stále se zužující možnosti liberace dopravců je možné očekávat, že tento trend bude v následujících letech dále zesilovat.

Na stranu druhou je třeba připomenout, že Nařízení stojí na principu paušalizované kompenzace nepohodlí vzniklého v důsledku zpoždění, které postihuje všechny cestující totožně.

¹²⁰ BOON, Tom. Airlines Claim EU Delay Compensation Is Disproportionate. Simple Flying [online]. 2019 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://simpleflying.com/eu-compensation-unfair/>

¹²¹ Studie Steer, odst. 9.22, str. 222.

¹²² Tamtéž, odst. 9.19, str. 221.

Touto modifikací by tak došlo k částečnému popření principů, na kterých Nařízení stojí. Reálně by tak docházelo k rozdílu ve výši kompenzace nejen na téže trase, ale dokonce i v rámci jednoho letu, neboť ceny letenek jsou zejména v případě nízkonákladových společností determinovány daleko širší paletou rozhodných okolností.

V tomto kontextu je třeba vzít rovněž v potaz skutečnost, že stávající systém odškodňování zpožděných letů funguje již od rozsudku ve věci *Sturgeon*, tedy více než jednu celou dekádu a trh nízkonákladových společností funguje i nadále¹²³ bez náznaku toho, že by se jednalo o dlouhodobě neudržitelný obchodní model.¹²⁴ Dle některých názorů, zejména se jedná o různá nátlaková uskupení evropských aerolinií,¹²⁵ má být Nařízení jednou z příčin krachu četných evropských leteckých společností. Tyto úvahy jsou však ryze účelového charakteru a nemají oporu v realitě, neboť podmínky fungování na evropském trhu jsou pro všechny společnosti srovnatelné. I za předpokladu, že by určitá část leteckých společností zanikla v přímém důsledku vysokých nákladů na kompenzace, zatímco drtivá většina trhu by fungovala bez problémů, nelze hledat příčinu ani tak v Nařízení, jako ve špatném a nedostatečně efektivním vedení zaniknuvších společností. Ostatně zánik některých leteckých společností není jen doménou EU, nýbrž se jedná o fenomén celosvětový, a zasahuje i ty společnosti, na které regulace obdobné Nařízení nedopadají.

Praktickou aplikaci této myšlenky lze pozorovat například v národní úpravě Spojených států amerických¹²⁶ (viz tabulka níže), která používá tento princip v rámci svého vlastního přístupu k odškodňování cestujících postižených zpožděním. Tento liberalizační faktor pro nízkonákladové dopravce však kompenzuje poměrně přísné nastavení délek zpoždění rozhodných pro přiznání kompenzace.

¹²³ Období předcházející epidemii nového koronaviru.

¹²⁴ Ryanair ohlásil výborné pololetní výsledky. O'Leary očekává krach Norwegianu, konsolidaci evropského trhu a další zpoždění 737 MAX. PLANES.cz [online]. 2019 [cit. 2020-04-04]. Dostupné z: <https://www.planes.cz/cs/article/203822/ryanair-ohlasil-vyborne-pololetni-vysledky-o-leary-ocekava-krach-norwegianu-konsolidaci-evropskeho-trhu-a-dalsi-zpozdzeni-737-max>

¹²⁵ Zejména se v tomto ohledu angažuje Evropská asociace regionálních aerolinií - ERA.

¹²⁶ 14 CFR § 250.5 - Amount of denied boarding compensation for passengers denied boarding involuntarily. Cornell Law School: Legal Information Institute [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/250.5>

Délka zpoždění na přeletu vnitrostátních letů	Délka zpoždění na přeletu mezinárodních letů	Výše kompenzace
Méně než 1 hodina	Méně než 1 hodina	nepřísluší
1–2 hodiny	1–4 hodiny	200% ceny jednosměrné letenky, avšak ne více než 675 USD
Víc než 2 hodiny	Více než 4 hodiny	400% ceny jednosměrné letenky, avšak ne více než 1350 USD

Jako další z možných alternativ úlev ve vyplácení kompenzací lze uvést zvýhodnění „malých leteckých společností“ v tom ohledu, že výše kompenzace je škálována dle velikosti leteckých společností. Tento přístup je uplatňován například v Kanadě.¹²⁷ Zde při posuzování výše kompenzace a další podpory¹²⁸ cestujícím je klíčovým hlediskem počet přepravených cestujících v každém z posledních dvou let. Překročí-li dopravce hodnotu dvou milionů cestujících ročně, pak se jedná o „velkou aerolinii“, v ostatních případech se jedná vždy o „malou aerolinii“. Přepravuje-li malá aerolinie cestující jménem velké aerolinie (zejména v režimu codeshare), musí pak v těchto případech dodržovat pravidla vytyčená pro aerolinie velké. O jaký typ aerolinie se jedná, se cestující dozví z přepravních podmínek společnosti, kde tato informace musí být uvedena.

Autor zastává názor, že s ohledem na zachování širokého přístupu veřejnosti k tomuto způsobu cestování by se jevílo jako přijatelné limitovat povinnost náhrady dopravcem rovněž na určitý násobek pořizovací ceny letenky v situaci, aby nedocházelo ke zcela zjevným nepoměřům mezi pořizovací cenou letenky a výší kompenzace. Ačkoliv se jedná o náhradu paušalizovanou, měla by být zohledněna možnost volby cestujícího zvolit si méně komfortní, avšak výrazně levnější způsob přepravy.

¹²⁷ Viz CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY. Flight Delays and Cancellations: A Guide. Canadian Transportation Agency [online]. 2019 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://otc-cta.gc.ca/eng/flight-delays-and-cancellations-a-guide>

¹²⁸ Například poskytnutí přiměřeného množství občerstvení, zajištění přenocování v hotelu či jiném vhodném zařízení, zajištění přístupu k internetu či bezplatnému telefonnímu spojení apod.

2.8.4 Výčet mimořádných okolností

Jelikož za více než patnáct let platnosti Nařízení se jeho obsah a výklad značně posunul, autor považuje za vhodné, aby výstup dosavadní judikatorní praxe SDEU byl promítnut do samotného textu Nařízení či do jiného právně relevantního dokumentu,¹²⁹ aby se zjednodušila orientace konečných adresátů normy a ti nemuseli v každém případě využívat služeb advokátů či specializovaných subjektů, aby si mohli udělat představu, zda jim právo na kompenzaci náleží a případně v jaké výši.

Jak již bylo uvedeno výše, rozsudek Sturgeon přinesl zásadní změnu do rozsahu působnosti Nařízení, a proto by tato změna podobně jako některé další změny či upřesnění měly být zohledněny v samotném textu Nařízení.

Dále by měl být sestaven demonstrativní přehled mimořádných okolností, a to jak pozitivní, tak negativní. Čili by zde bylo uvedeno, co se za mimořádnou okolnost považovat dá a co naopak nikoliv. Tento přehled by v žádném případě neměl být taxativní a konečný, nýbrž by měl pouze shrnovat přehlednou formou nejčastější situace.

2.8.5 Limitace povinnosti poskytovat podporu v případech obzvláště mimořádných okolností

S ohledem na události z dubna roku 2010, kdy v důsledku erupce islandské sopky Eyjafjallajökull došlo k uzavření vzdušného prostoru nad celou Evropou po dobu několika dnů,¹³⁰ je třeba zvážit, zda by v podobně extrémních situacích neměly být omezeny povinnosti leteckých dopravců hradit v plné výši ubytování a občerstvení, jelikož takovou situaci není v možnostech leteckého dopravce ovlivnit a zároveň není přiměřené po všech dopravcích vyžadovat tytéž povinnosti, jelikož jejich provozní a jiné dispozice jsou často diametrálně odlišné.

Jednalo by se tak o alternativu k obecnému omezení povinnosti leteckých dopravců k poskytování podpory cestujícím v případě neočekávaných situací. Tato varianta by zachovala podporu cestujícím za situací, které nejsou přičitatelné vlivům nezávislým na leteckém dopravci a zachovala tak vysokou úroveň ochrany cestujících za současného zmírnění finančních dopadů na leteckého dopravce.

¹²⁹ Tímto dokumentem by mohla být zejména příloha Nařízení, tak jak je to navrženo v Návrhu.

¹³⁰ BURIÁNKOVÁ, Lenka a Aneta VOJTĚCHOVÁ. Důsledky výbuchu islandské sopky jsou patrné i po čtvrt roce. IROZHLAS [online]. 2010 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-svet/dusledky-vybuchu-islandske-sopky-jsou-patrne-i-po-ctvrt-roce_201007141730_avojtech

Odlišný pohled zastává Komise,¹³¹ podle které je poskytování plné podpory cestujícím i po dlouhou dobu v důsledku mimořádné situace souladné s účelem Nařízení, neboť dle názoru Komise cestující jsou za těchto okolností a během těchto událostí obzvláště zranitelní. Tento pohled Komise podložila závěrem rozsudku SDEU, který otázku tzv. obzvláště mimořádných okolností posuzoval ve vztahu k výše uvedenému výbuchu sopky Eyjafjallajökull.¹³²

Je otázkou, zda závěry vztažené na tuto událost lze bez dalšího aplikovat i na závažnější případy, jakým je bezesporu například pandemie koronaviru v roce 2020. Zatímco následky již několikrát zmíněného výbuchu sopky měly dosah limitovaný jednak územím (zejména severní) Evropy a také ve srovnání s koronavirovou pandemií i hlediskem časovým, neboť negativní působení výbuchu sopky ovlivňovalo leteckou dopravu zhruba po dobu jednoho týdne.¹³³ Naproti tomu první vlna koronavirové pandemie znamenala uzavření letišť v mnoha státech napříč celým světem, a to po dobu několika měsíců. O nepoměrně vyšší závažnosti této události rovněž svědčí skutečnost, že byly vypraveny četné vládní a armádní speciály,¹³⁴ které musely evakuovat občany ze států, kde došlo k neočekávaně rychlému uzavření letišť a zároveň nebylo možné s ohledem na rozsah opatření v okolních státech zajistit alternativní trasy.¹³⁵

Argument, že v takových situacích jsou cestující obzvláště zranitelní, je zcela nepochybně validní, nicméně zejména v souvislosti s možností dalších vln koronavirové krize a pro případ dalších podobných událostí, je třeba zvážit, zda hospodářské dopady těchto povinností nejsou ve vztahu k leteckým společnostem natolik závažné, že by si vyžádaly alespoň přechodnou úpravu, která by jejich velice tíživou situaci ulehčila.¹³⁶ Zejména po zkušenostech z první vlny pandemie je otázkou, zda by nepřicházela v úvahu určitá spoluúčasť cestujících, kteří se navzdory nepříznivému epidemiologickému výhledu rozhodnou cestovat.

Je nepochybné, že by se jednalo o výrazný zásah do již dosažené úrovně ochrany práv cestujících, nicméně s ohledem na skutečnost, že se jedná o krizi zcela výjimečného charakteru,

¹³¹ Sdělení Komise – Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19, C(2020) 1830 final, str. 4.

¹³² Věc McDonagh, C-12/11, body 30-34.

¹³³ Tamtéž, body 12 a 13.

¹³⁴ K problematice uzavírání vzdušných prostorů a evakuace pasažérů např.: MENDES DE LEON, Pablo. National Reflexes Following the COVID-19 Outbreak: Is Sovereignty Back in the Air? In: *Air & Space Law* 45, Special Issue (2020): s. 17–38.

¹³⁵ NEUMANNOVÁ, Kateřina. Česko evakuuje občany z Vietnamu, Filipín či Egypta, volná místa obsadí EU. IDNES.cz [online]. 2020 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/ceska-republika-obcan-cizina-evropska-unie-vladni-special-evakuace-let-volna-mista.A200322_150553_domaci_kane

¹³⁶ IATA. Airlines Facing Rapid Cash Burn: Press Release No: 23. IATA [online]. 2020 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-03-31-01/>

je třeba zvážit i zavedení opatření tomuto charakteru odpovídajících.¹³⁷ Opačný přístup by v případě dalších vln koronavirové krize mohl mít za následek fatální důsledky pro celý segment letecké dopravy,¹³⁸ která s ohledem na velice vysoké vstupní i fixní náklady není natolik flexibilní jako například segment pohostinství.

V Návrhu¹³⁹ se objevila pasáž, která by znění čl. 9 Nařízení doplňovala v tom ohledu, že pro případ narušení cesty v důsledku mimořádných okolností¹⁴⁰ by provozující letecký dopravce měl možnost omezit celkovou cenu za ubytování poskytované podle Nařízení na 100 EUR za noc a cestujícího, a to nejvýše na tři noci. Tato varianta by zcela nepochybně byla ještě benevolentnější než autorem nastíněný koncept shovívavosti *ad hoc* v případech hodných zvláštního zřetele. Nicméně je třeba uvážit, že tento návrh byl představen již v roce 2013, přičemž v mezidobě se jednak posunula judikatura SDEU, ale rovněž i Komise naznačila ve výše zmíněných pokynech týkajících se koronavirové krize, že v takových situacích jsou cestující obzvláště zranitelní. Proto nelze vyloučit, že zrovna tato pasáž nebude v dalším projednávání novelizace Nařízení vypuštěna či modifikována.

¹³⁷ Ke stejnému závěru dospěli i EROTOKRITOU, Chrystel a, GRIGORIEFF, Cyril-Igor. EU Regulation No 261/2004 on Air Passenger Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances'. *Air & Space Law* 45, Special Issue (2020): s. 123–142. ISBN: 09273379 [online]. [cit. 2020-11-11]. Dostupné z: <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/45.Special%20issue/AILA2020053>

¹³⁸ V preambuli Pokynů pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19 Komise výslovně uvádí, že "*Opatření orgánů pro potlačení této nákazy, jako jsou omezení cestování, omezení pohybu a karanténní oblasti, znamenají, že doprava může být jedním z odvětví, která budou touto pandemií nejvíce postižena.*"

¹³⁹ Návrh, str. 21.

¹⁴⁰ Případ, kdy zrušení, zpoždění či změna letového řádu byly způsobeny mimořádnými okolnostmi a že tomuto zrušení, zpoždění ani změně letového řádu nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

3 Procesní aspekty vymáhání práv

Ačkoliv smyslem úpravy je mj. zajištění rychlé kompenzace cestujícím, v praxi nezřídka bývá dosažení požadované částky záležitostí řádů měsíců. Pokud se případ dostane přes odvolací instanci až k nejvyššímu soudu, není výjimkou, že mezi předmětným letem a vyplacením kompenzace cestujícímu uběhne několik let.¹⁴¹

3.1 Uplatnění nároku u dopravce

První z možností, jak se cestující mohou domoci svých práv na kompenzaci, je přímé a samostatné kontaktování letecké společnosti. Tuto variantu jsem uvedl na prvním místě, neboť v tomto případě vystupuje pouze dotčený cestující a provozující letecký dopravce bez účasti jakýchkoliv dalších subjektů.

Toto řešení bývá i administrativně nejjednodušší, neboť letecké společnosti na svých webových stránkách obvykle mají interaktivní kontaktní formulář,¹⁴² kde cestující zadá své osobní údaje, specifikuje let za pomoci čísla letenky nebo rezervace a v krátkosti popíše důvod stížnosti či reklamace. V optimálním případě pak na jím zadané bankovní spojení obdrží požadovanou náhradu v plné výši.

Bohužel takto rychlý a bezproblémový průběh reklamace nebývá zdaleka pravidlem. Příčiny těchto zdržení jsou různé a nedá se bez dalšího říct, že se pokaždé jedná o vědomou a úmyslnou snahu letecké společnosti se vyhnout své povinnosti vyplatit kompenzaci.

Jak již bylo několikrát uvedeno, právo na kompenzaci může cestující uplatnit pouze u provozujícího leteckého dopravce. Nicméně v současnosti je velice časté, že letecké společnosti spolupracují v rámci tzv. codesharových dohod, kdy cestující sice uzavře smlouvu se společností A, ale provozujícím dopravcem je společnost B. Ovšem v praxi často dochází k situacím, kdy cestující kompenzaci vyžaduje po společnosti A, která však let neeviduje a cestující je odkázán na společnost B.

Dalším z možných zdržení je neúmyslné pochybení na straně leteckého dopravce. Zejména v případě společností působících na mnoha trzích je bohužel vcelku běžné, že v procesu

¹⁴¹ Byť je třeba zmínit, že úspěšné řízení před Ústavním soudem zpravidla není možné, neboť Ústavní soud s ohledem na bagatelní hodnoty těchto sporů ústavní stížnosti odmítá jako zjevně neopodstatněné. Viz např. usnesení Ústavního soudu ze dne 8. října 2019, sp. zn. IV. ÚS 2203/19.

¹⁴² Kontaktní formulář. České aerolinie [online]. [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.csa.cz/cz-cs/kontaktni-formular/>

interního předávání případu dojde k pochybení a reklamace v konečném důsledku není nijak vyřízena.

Kromě výše uvedených situací je též velice časté odvolání dopravce na mimořádné okolnosti, které může být oprávněné, ale nelze vyloučit, že v určitých případech se jedná společně s ignorováním stížnosti o součást taktiky leteckých dopravců, jak se vyhnout vyplacení kompenzace cestujícím.

V neposlední řadě je třeba dodat, že uplatnění nároku u leteckého dopravce je nezbytným předpokladem jak k využití Úřadu pro civilní letectví a Evropského spotřebitelského centra (podrobně viz stejnojmenné kapitoly), tak především k uplatnění nároku soudní cestou.

3.2 Veřejnoprávní orgány

3.2.1 Evropské spotřebitelské centrum

Evropské spotřebitelské centrum pro ČR (dále jen „ESC“) funguje jako mediační orgán, který má spotřebitelům poskytnout podporu ve sporech se zahraniční podnikající osobou. ESC je součástí evropské sítě, kterou tvoří centra v EU a dále též v Islandu a Norsku. Tato síť je zřízena Komisí ve spolupráci se zúčastněnými státy, které tento projekt spolufinancují. V České republice je ESC zřízeno při České obchodní inspekci, která je zároveň orgánem oprávněným k řešení případů postoupených zahraničními spotřebitelskými centry do ČR. V takovém případě je nutným předpokladem, aby zúčastněnou stranou byl český podnikatel.

Tento způsob domáhání se práv je sice pro dotčené spotřebitele bezplatný, na druhou stranu skýtá řadu nevýhod. Tou nejzásadnější je skutečnost, že ESC není správní dozorový orgán, a tedy nedisponuje pravomocí ve věci pravomocně rozhodnout či uložit sankce. V případě, že ESC zjistí, že stížnost spotřebitele je oprávněná, předává věc ESC v příslušném státě, což zároveň souvisí s dalšími nevýhodou – ESC není oprávněno řešit vnitrostátní spory. Tedy spor, kde stranami jsou český spotřebitel a český podnikatel, není ESC oprávněno řešit. V takových případech ESC poskytne spotřebiteli bezplatnou právní pomoc, zejména jej odkáže na jiné způsoby řešení sporu. Další nevýhoda spočívá v omezení pravomoci ESC na řešení sporů pouze v rámci zúčastněných států.

Státní příslušnost spotřebitele	Sídlo podnikatele	Je dána příslušnost ESC?
Česká republika	Česká republika	NE
Česká republika	Francie	ANO
Česká republika	USA	NE
Slovensko	Česká republika	ANO

3.2.2 Úřad pro civilní letectví

Úřad pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“) je vnitrostátním orgánem odpovědným za prosazování Nařízení. Tato pravomoc vyplývá jednak z Nařízení, konkrétně článku 16 a rovněž z vnitrostátní úpravy, tedy zákona o civilním letectví.¹⁴³ Z tohoto titulu je povinen přijímat stížnosti cestujících týkající se nároků vyplývajících z Nařízení. Jak již bylo nastíněno výše, nezbytným předpokladem pro využití této možnosti řešení je předchozí kontaktování leteckého dopravce. Dalším, logickým, předpokladem je neuspokojivá odpověď z pohledu cestujícího či neposkytnutí odpovědi v rámci dvouměsíční lhůty. V tomto kontextu je třeba poukázat na určitou zvláštnost, jelikož web ÚCL a Pokyny¹⁴⁴ shodně pracují se lhůtou dvou měsíců, zatímco standardizovaný formulář pro stížnosti k vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování pracuje se lhůtou šesti týdnů, a to ve všech jazykových verzích.¹⁴⁵

ÚCL nabízí na svých webových stránkách formulář pro podání stížnosti na leteckého dopravce, přičemž nabízí variantu českou, která slouží pro případy zahrnuté pod místní příslušnost ÚCL jakožto českého dozorové orgánu, tj. odlet z letiště umístěného v ČR nebo odlet z letiště umístěného ve třetí zemi. (Ve druhém případě musí být navíc splněna podmínka

¹⁴³Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 3 odst. 7.

¹⁴⁴Bod 7.1 „[...]Komise doporučuje, aby byla odpověď leteckého dopravce poskytnuta do dvou měsíců[...]“.

¹⁴⁵Standardizovaný formulář pro podávání stížností [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_en.pdf

dopravce Unie.) Anglická verze téhož formuláře je zde pak pro případ, kdy má být příslušný dozorový orgán jiného státu.

Podobně jako ESC i ÚCL je ve své působnosti značně limitován. Jak již bylo uvedeno výše, z hlediska místního samostatně je oprávněn řešit pouze veškeré odlety z letišť umístěných na území ČR a lety z třetích států na území ČR a z těch pouze lety v režii unijních dopravců. Z hlediska věcného je omezen toliko na případy zrušení a zpoždění letu, odepření přístupu na palubu proti vůli cestujícího, změny třídy z vyšší na nižší a na případy neposkytnutí péče. Naproti tomu nároky vzešlé pouze z Montrealské úmluvy v kompetenci ÚCL nejsou, přičemž na svém webu ÚCL výslovně zmiňuje události týkající se zavazadel.

Nabízí se otázka, proč v kompetenci ÚCL nejsou i nároky vyplývající z Montrealské úmluvy, když je tato úmluva součástí unijního práva a slouží taktéž účelu vysoké ochrany práv cestujících. Zde je třeba zopakovat odlišné principy obou předpisů, neboť Nařízení stojí na principu rovnosti újmy všech cestujících, zatímco Montrealská úmluva klade velký důraz na individuální posouzení každého nároku. I v současnosti, kdy má ÚCL na starosti „pouze“ administrativně jednodušší agendu stížností vzešlých z Nařízení, je na webu ÚCL dlouhodobě umístěno varování o možné více jak měsíční čekací době na projednání.¹⁴⁶

V tomto kontextu je třeba připomenout, že v minulých letech bylo za účelem snížení provozních výdajů zrušeno 10 systematizovaných míst. ÚCL neuvádí přesné datace těchto změn, nicméně z grafů výdajů ÚCL poskytnutých v rámci výročních zpráv lze dovodit, že změny proběhly v období let 2008-2012. Naproti tomu počet stížností spojených s Nařízením v těchto letech v zásadě stagnoval, či pouze mírně rostl. Zásadní skokový růst lze zaznamenat až mezi lety 2015-2018, kdy v tomto období se počet stížností ztrojnásobil z původních zhruba 300 stížností ročně na více jak 1500 stížností za rok 2018. Navzdory všeobecně deklarovanému trendu snižování výdajů státu na státní zaměstnance by v tomto případě stálo dle názoru autora za zvážení personální posílení či reorganizace ÚCL. Autor tímto bez dalšího neodmítá možnosti zhodnocení efektivity práce a nastavených postupů v rámci ÚCL za účelem zvýšení produktivity práce stávajícího personálního fondu, v úvahu by přišlo například zavedení interaktivních formulářů, nicméně trojnásobné zvýšení produktivity práce není v praxi příliš reálné, a proto se autor kloní k mírnému zvýšení počtu zaměstnanců. I vzhledem k věkové skladbě zaměstnanců

¹⁴⁶ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Odepření nástupu, zpoždění nebo zrušení letu [online]. [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/verejnost/odepreni-nastupu-zpozdeni-nebo-zruseni-letu/>

ÚCL by přicházelo v úvahu zaměstnání studentů relevantních vysokých škol na částečný úvazek formou dohod mimo pracovní poměr podle části třetí zákoníku práce.¹⁴⁷

Výše zmíněná délka čekací doby ve spojení s nutností předchozího individuálního kontaktování leteckého dopravce a následná doba trvání řízení před ÚCL je faktorem, který může řadu cestujících od této volby řešení odradit. V pravomoci ÚCL sice je možnost uložení sankce leteckému dopravci,¹⁴⁸ nicméně tato možnost je úřadem využívána sporadicky v porovnání s počtem stížností, jak dokládají výroční zprávy ÚCL.¹⁴⁹ V roce 2018 ÚCL obdržel přes 1500 stížností týkajících se nároků vyplývajících z Nařízení, přičemž zahájeno bylo pouze 27 přestupkových řízení.

3.2.3 Soudy

Nedojde-li k uspokojivému vyřešení stížnosti žádným z výše uvedených prostředků, může se cestující obrátit se svým nárokem na soud. Většina cestujících s touto variantou otálí, neboť na rozdíl od výše uvedených způsobů vymáhání je tento způsob řešení sporu spojen se značnými finančními náklady. Je třeba uhradit nejprve soudní poplatek, který je odvislý od hodnoty sporu, nejčastěji však činí 400 či 800 Kč v případě návrhu na vydání elektronického platebního rozkazu, jelikož nárokové částky podle Nařízení se pohybují mezi 250 a 600 EUR.¹⁵⁰ Dále je třeba zaplatit náklady vlastního právního zastoupení, které v případě úspěchu ve věci uhradí protistrana, ale je třeba s takovým nákladem počítat a dále též případné náklady na právní zastoupení protistrany, které v případě více úkonů advokáta mohou přesáhnout částku, kterou by cestující mohl získat, byl-li by ve sporu úspěšný. Tato skutečnost bývá často pro cestující odrazující a vede je buď k zastavení snahy o vymáhání pohledávky, nebo k využití služeb společností specializujících se na vymáhání spotřebitelských nároků (viz kapitola níže).

3.3 Soukromé subjekty

Vzhledem k tomu, že svépomocné vymáhání nároků vyplývajících z Nařízení navzdory jeho účelu, tedy zajištění rychlé jednotné kompenzace všem cestujícím, se stalo v mnohých případech

¹⁴⁷ Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.

¹⁴⁸ Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, § 92 a násl.

¹⁴⁹ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Výroční zprávy [online]. [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/urad-pro-civilni-letectvi/vyrocní-zpravy/>

¹⁵⁰ Příloha zákona č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích, položka 2.

velice zdlouhavým a časově náročným, vzniklo na trhu mnoho zahraničních i tuzemských subjektů, které se specializují na vymáhání pohledávek z titulu kompenzací v letecké dopravě. Drtivá většina těchto subjektů funguje na takřka stejném principu – cestující se obrátí na subjekt, jež nabízí tyto služby, předá mu veškeré relevantní informace a udělí plnou moc k jednání s leteckou společností i pro případný soudní spor. Celý proces vymáhání nároku za cestujícího je plně administrován tímto subjektem. Pro případ úspěchu ve věci je předem sjednána provize činící zhruba 25 % z vymožené částky. Naopak je-li subjekt neúspěšný, veškeré náklady spojené s vymáháním nároku včetně soudních poplatků a nákladů zastoupení protistrany nese pouze samotný subjekt.

Většina subjektů působících na českém trhu dle dostupných informací má silné vazby na advokáty a advokátní kanceláře.¹⁵¹ Ostatně je to i logický důsledek toho, že část sporů je i v případě zainteresování těchto subjektů řešena soudní cestou.

Ze subjektů působících na českém trhu lze jmenovat například:

VašeNároky.cz – spolupracující s advokátem Mgr. Petrem Novákem, který sídlí na téže adrese jako tento subjekt.

Pomoc poškozeným – spolupracující s advokátní kanceláří Jehne, Vodák a partneři.

Click2Claim – první subjekt tohoto druhu v ČR¹⁵² a další subjekty jako například ClaimCloud či ClaimAir.

Zahraníční subjekty pracují zpravidla na témže principu jako subjekty tuzemské, cestující subjektu za zastupování neplatí, odměnou je předem stanovený podíl na vysouzené částce, přičemž výše požadované odměny se pohybuje ve stejných relacích jako v případě tuzemských subjektů.¹⁵³ Ze zahraničních subjektů lze jmenovat kupříkladu Refund.me, Flightright.com či Claimcompass.eu.

¹⁵¹ PETŘÍK, Lukáš. Pomoc poškozeným jako přihrávka právníkům. FAEL.cz [online]. 2016 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://faei.cz/tema-tydne-pomoc-poskozenym-jako-prihravka-pravnikum/>

¹⁵² BUČKOVÁ, Michaela. Naštval ho zpožděný let, tak založil firmu, která vymáhá odškodnění. IDNES.cz [online]. 2015 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/finance/prace-a-podnikani/frantisek-herynk-a-jeho-firma-click2claim-firma-vymaha-odskodneni-letecka-spolecnost.A150325_141929_podnikani_sov

¹⁵³ No Win No Fee! What does that mean? Refund.me [online]. [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.refund.me/fee/>

4 Rozhodovací praxe

4.1 Mimořádné okolnosti

Problematika mimořádných okolností patří mezi pravidelné předměty sporů mezi leteckými společnostmi a cestujícími. Důvody těchto sporů jsou různé, avšak jako stěžejní body všech sporů je nutné označit dvě skutečnosti. Tím prvním je skutečnost, že mimořádné okolnosti za splnění kumulativních podmínek¹⁵⁴ jsou důvodem pro liberaci leteckého dopravce ve vztahu k vyplacení kompenzace stanovené Nařízením, a tím druhým je nedostatečné vymezení okruhu mimořádných okolností. Text Nařízení neobsahuje výslovnou definici mimořádných okolností, pouze naznačuje v odůvodnění jejich povahu a demonstrativně uvádí určité situace, jež by mohly být mimořádnými okolnostmi.¹⁵⁵ SDEU vymezil výše uvedené kumulativní podmínky aplikace mimořádných okolností a určité situace byly judikaturou závazně určeny jako potenciálně mimořádné a nezakládající právo cestujících na kompenzaci a naopak,¹⁵⁶ avšak stále existuje řada situací, u kterých dodnes v aplikační praxi není jasné, zda se jedná o liberující mimořádné okolnosti či nikoliv.¹⁵⁷

Skutečnost, že neexistuje žádný oficiální shrnující seznam mimořádných okolností, se v roce 2013 snažily vyřešit vnitrostátní orgány odpovědné za prosazování Nařízení (dále jen „NEB“).¹⁵⁸ Na schůzi konané dne 12. dubna 2013 byl schválen dokument označený jako Návrh seznamu mimořádných okolností,¹⁵⁹ který byl 19. dubna 2013 zveřejněn na žádost vnitrostátních orgánů na webu Komise. Již v červenci téhož roku obdržel úřad Evropského ombudsmana na tento dokument stížnost, že tento dokument neslouží svému účel, neboť letecké společnosti na něj poukazují v soudních sporech a vítězí ve řízeních, které dříve prohrávaly. Stěžovatel, společnost zabývající se vymáháním nároků vyplývajících z Nařízení, poukázal na fakt, že Komise

¹⁵⁴ Odůvodnění Nařízení, body 12, 14 a 15.

¹⁵⁵ Tamtéž.

¹⁵⁶ Například srážka mobilních schůdků s letounem byla určena jako inherentní provozu, a tedy nezakládající mimořádnou okolnost, zatímco srážka letounu s ptáky mající za následek zpoždění jako mimořádná okolnost posouzena byla.

¹⁵⁷ Příkladmo lze uvést zásah letounu bleskem.

¹⁵⁸ V anglofonním prostředí běžně používaná zkratka z anglického originálu National Enforcement Bodies.

¹⁵⁹ Draft list of extraordinary circumstances following the National Enforcement Bodies (NEB) meeting held on 12 April 2013. [online] [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20160615082244/http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/neb-extraordinary-circumstances-list.pdf>

zveřejněním tohoto dokumentu porušila zásadu dobré správy a požadoval stažení dokumentu ze stránek Komise.¹⁶⁰

Ombudsmanka poukázala na skutečnost, že se jedná o pouhý návrh dokumentu, výslovné varování umístěné na první straně dokumentu, jež zdůrazňuje, že dokument nereprezentuje názory Komise na věc a že má pouze informativní charakter. Ve svém návrhu přátelského řešení pak ombudsmanka navrhla Komisi,¹⁶¹ aby se vyjádřila k problematickým částem tohoto dokumentu, zejména možným rozporem s případem Wallentin-Hermann¹⁶² a dále aby lépe vyjasnila zdroj, povahu a důležitost dokumentu.

Komise v reakci na výše uvedené doplnila vysvětlivku, že dokument nevyjadřuje ani postoj všech NEB, ani o postoj Komise a dodala, že samotná existence mimořádné okolnosti nezprošťuje leteckého dopravce povinnosti k náhradě, neboť jsou zde další podmínky, které musí být splněny.

Stěžovatel však s odpovědí Komise nebyl spokojen a namítl, že poskytnuté odpovědi dostatečně nevyřešily vytýkané problémy. Ombudsmanka zhodnotila, že z formálního hlediska její pokusy o přátelské vyřešení nebyly v tomto případě úspěšné. Nicméně po důkladném prozkoumání všech informací došla k závěru, že Komise naplnila jí vytyčené požadavky v návrhu na přátelské řešení a ve světle těchto zjištění uzavřela případ se závěrem, že v jednání Komise nespátřuje nesprávný úřední postup.¹⁶³

Autor se shora uvedeným závěrem souhlasí a považuje postoj stěžovatele za účelový, neboť stěžovatel je na věci majetkově zainteresován vzhledem k systému provizí za úspěch. Tedy jeho cílem je co možná nejužší okruh mimořádných okolností a zároveň není v jeho zájmu existence takového seznamu. Vyšší samostatná a přesná orientace cestujících v jejich právech a povinnostech totiž v konečném důsledku znamená nižší potřebu užití takových subjektů. Dle názoru autora je existence takového seznamu jednoznačně v zájmu cestujících, třebaže v určitých případech by bylo postaveno najisto, že cestujícímu náhrada nenáleží, zatímco

¹⁶⁰ Negativní postoj k tomuto dokumentu zastává například i česká startupová společnost ClaimAir, zabývající se nároky vyplývajícími z Nařízení. Viz HAVEJ, Jakub. Co když aerolinka tvrdí mimořádné okolnosti? ClaimAir [online]. 2017 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.claimair.com/blog/co-kdyz-aerolinka-tvrdi-mimoradne-okolnosti/>

¹⁶¹ Proposal of the European Ombudsman for a friendly solution in the inquiry into complaint 1581/2013/ANA against the European Commission. European Ombudsman [online]. 2014 [cit. 2020-11-08]. Dostupné z: <https://www.ombudsman.europa.eu/en/solution/en/58320>

¹⁶² Věc Wallentin-Hermann, C-549/07.

¹⁶³ Decision of the European Ombudsman closing the inquiry into complaint 1581/2013/ANA against the European Commission. European Ombudsman [online]. 2014 [cit. 2020-11-08]. Dostupné z: <https://www.ombudsman.europa.eu/en/decision/en/58365>

v případě neexistence seznamu by cestující měl určitou šanci na vítězství v řízení. Tato drobná nevýhoda by totiž byla vyvážena skutečností, že lépe informovaný cestující by měl větší jistotu ohledně svých práv, a tedy by se více cestujících domáhalo kompenzace. Zároveň by se však snížila administrativní zátěž NEB a zrychlil proces vyřizování stížností, neboť by cestující měli lepší možnost samostatně posoudit oprávněnost svých nároků.

Jako určitou náhradu tohoto návrhu seznamu, který zhruba od roku 2016¹⁶⁴ není na webu Komise dostupný, lze spatřovat dokument,¹⁶⁵ jež mapuje důležitá rozhodnutí SDEU týkající se Nařízení a jeho výkladu. Za poněkud nešťastnou je nutno označit skutečnost, že tento dokument lze v současné době dohledat pouze v anglickém jazyce a rovněž, že tento dokument není průběžně aktualizován.

V tuzemské rozhodovací praxi se objevil případ, kdy let sestávající ze dvou úseků byl v prvním úseku zpožděn vlivem rozhodnutí řízení letového provozu o 82 minut, v důsledku čehož cestující zmeškali přestup na druhý úsek letu.¹⁶⁶ Městský soud v Praze v tomto případě zaujal dle názoru autora nanejvýše překvapivé stanovisko, neboť se ztotožnil s právním posouzením soudu prvního stupně.¹⁶⁷ Ten s odkazem na bod 15 odůvodnění Nařízení ve spojení s vybranými částmi rozsudku SDEU ve věci *Sturgeon* došel k závěru,¹⁶⁸ že pro vyloučení nároku na odškodnění v důsledku mimořádné okolnosti musí nastat ještě další kumulativní podmínka spočívající v časovém hledisku. Konkrétně dle názoru Městského soudu je zapotřebí, aby dopad rozhodnutí řízení letového provozu na zpoždění konkrétního letadla byl delší než dvě hodiny. Tento požadavek nelze zcela jasně z výše citovaných zdrojů dovodit, ostatně tato podmínka nebyla v žádném dostupném rozhodnutí SDEU výslovně naznačena. Naopak v témže rozsudku SDEU,¹⁶⁹ který Městský soud použil jako základní kámen své argumentace, je výslovně zdůrazněno, že Nařízení má za cíl dosáhnout rovnováhy zájmů cestujících v letecké dopravě a zájmů leteckých dopravců, přičemž protiváhou práv cestujících na náhradu je možnost leteckého dopravce se za stanovených podmínek dovolat tzv. mimořádných okolností. Rovněž je třeba zdůraznit, že Městským soudem citovaná pasáž rozsudku SDEU výslovně uvádí, že "*Je přitom třeba uvést, že tento pojem [významné zpoždění] odpovídá zpoždění, s nímž zákonodárce*

¹⁶⁴ Dle archivu webových stránek Komise.

¹⁶⁵ Shrnutí nejrelevantnějších rozsudků SDEU ve věci Nařízení 261/2004. [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-summary-of-the-most-relevant-ejeu-judgements.pdf>

¹⁶⁶ Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30. října 2019, sp. zn. 19 Co 294/2019.

¹⁶⁷ Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 18. března 2019, sp. zn. 11 C 110/2018.

¹⁶⁸ Věc *Sturgeon*, spojené věci C-402/07 a C-432/07, body 43 a 62.

¹⁶⁹ Tamtéž, bod 67.

spojuje určité právní následky."¹⁷⁰ Věc poněkud komplikuje skutečnost, že problematika navazujících letů není Nařízením výslovně řešena. Naproti tomu judikatura SDEU postavila na jisto, že v případě navazujících letů je třeba pro účely poskytování kompenzace dle Nařízení posuzovat pouze výsledné zpoždění v cílové destinaci, nikoliv zpoždění v rámci jednotlivých úseků letu.¹⁷¹ V případě navazujících letů je totiž velice běžné, že i zpoždění, které je kratší než dvě hodiny, má za následek zmeškání navazujícího letu. To zejména v případech mezikontinentálních letů často zapříčiní překročení tříhodinové hranice, neboť nejbližší let téhož dopravce zpravidla následuje až po uplynutí této doby. Možnosti přesměrování na lety jiných dopravců jsou však poměrně omezené rozsahem spolupráce mezi konkrétními společnostmi, volnými místy na palubách těchto letů a rovněž náklady na přesměrování, které mohou v určitých případech znamenat mnohonásobně vyšší náklady oproti přesměrování na let vlastní či let provozovaný partnerským dopravcem. Vhodným řešením se jeví upřesnění práva na přesměrování,¹⁷² které by vneslo jasná pravidla do této problematiky. Za poněkud nešťastné je třeba označit rozhodnutí SDEU ve věci Rusu,¹⁷³ které klade obzvláštní důraz na požadavek, že provozující letecký dopravce je povinen nabídnout a zajistit přesměrování při nejbližší příležitosti, avšak nijak nereflakuje výše nastíněné praktické otázky.

4.1.1 Úder blesku do letounu

Typickým příkladem situace, která dosud nebyla řešena v rámci judikatorní činnosti SDEU je zásah letounu bleskem. Určité vodítko lze spatřit v odůvodnění Nařízení,¹⁷⁴ kde je výslovně uveden případ „povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu“ a dále též „bezpečnostní rizika“. Nicméně první případ zřejmě směřuje spíše na situace, kdy tyto extrémní podmínky panují v době bezprostředně předcházející letu, a to ať již v místě odletu či dále na trase. Naproti tomu zásah letounu bleskem je situace, která zpravidla postihuje let již probíhající a zejména lety téhož letadla bezprostředně následující po letu, při kterém došlo k zásahu. Ačkoliv jsou moderní letadla připravená čelit široké paletě povětrnostních

¹⁷⁰ Tamtéž, bod 62.

¹⁷¹ Tamtéž, bod 61.

¹⁷² Návrh s tímto upřesněním počítá, blíže též kapitola 2.7.

¹⁷³ Věc Rusu, C-354/18, body 57-60.

¹⁷⁴ Bod 14 odůvodnění Nařízení.

podmínek,¹⁷⁵ úder blesku do letounu může mít i dnes fatální následky,¹⁷⁶ a proto je standardem po takové události provést kontrolu letounu za účelem zjištění poškození vzniklého v důsledku zásahu bleskem.¹⁷⁷

V tomto ohledu lze spatřit nápadnou podobnost s případem Peškových,¹⁷⁸ kde příčinou zpoždění byla srážka letounu s ptákem, která si následně vyžádala kontrolu tohoto letounu. Soudní dvůr v tomto případě shledal, že střet letounu s ptákem ani případné poškození letounu není vnitřně spjato se systémem fungování letounu, a tak není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a vymyká se jeho účinné kontrole.¹⁷⁹ Tento závěr podpořil odkazem na bod 1 odůvodnění Nařízení, jež stanoví, že letečtí dopravci nesmí být nabádáni k tomu, aby upřednostňovali dochvilnost a zachování svých letů před letovou bezpečností.¹⁸⁰

Dle názoru autora s ohledem na značnou podobnost v klíčových znacích (chybějící možnost účinné kontroly, externí příčina poškození letounu a následná nutnost kontroly z důvodu zachování bezpečnosti) je třeba tyto dvě události posuzovat stejně. Letová bezpečnost by měla být absolutní prioritou v rámci vysoké ochrany cestujících a její zachovávání by nemělo jít leteckým společnostem k tíži. Zároveň s ohledem na skutečnost, že taková událost je předmětem záznamů leteckých dopravců, lze mít za to, že by nedocházelo ke zneužívání za účelem vyhnutí se poskytnutí kompenzace. Z hlediska četnosti takových incidentů se nejedná o situaci velice častou, proto ani z tohoto důvodu nelze předpokládat, že by v případě uznání za možnou mimořádnou okolnost došlo ke snížení ochrany cestujících.

Názory na tuto problematiku nejsou v praxi jednotné a napříč členskými státy se zásadně liší. Ve Velké Británii byl takový případ¹⁸¹ shledán jako nezakládající mimořádnou událost, neboť dle názoru soudkyně je zásah bleskem zcela běžnou, nikterak výjimečnou záležitostí, která je v letecké dopravě častá, a letadla jsou na takové situace připravena. Tento závěr opřela mimo jiné o výše citovanou pasáž z rozsudku ve věci Van der Lans.

¹⁷⁵ Věc Van der Lans, C-257/14, bod 41.

¹⁷⁶ Let společnosti Aeroflot 1492, dne 5. května 2019.

¹⁷⁷ Lightning Strikes: Protection, Inspection, and Repair. BOEING.com [online]. 2012 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: https://www.boeing.com/commercial/aeromagazine/articles/2012_q4/4/

¹⁷⁸ Věc Pešková a Peška, C-315/15.

¹⁷⁹ Tamtéž, bod 24.

¹⁸⁰ Tamtéž, bod 25.

¹⁸¹ Rozsudek odvolacího soudu v Lutonu ve věci Monarch Airlines Ltd. proti Evans a Lee, ze dne 15. ledna 2016, sp. zn. B33LU039. [online]. [cit. 2020-11-10] Dostupné z: <http://www.bottonline.co.uk/wp-content/uploads/2016/01/A18YP011Monarch-Airlines-v-Evans-and-LeeJudgment.pdf>

Naproti tomu francouzský nejvyšší soud v případě více než pětihodinového zpoždění po zásahu letounu bleskem na letišti v Bordeaux dospěl k opačnému názoru.¹⁸² V tomto případě zásah blesku byl natolik závažný, že po prohlídce letadla odborníky se společnost Easyjet rozhodla let tímto letadlem z bezpečnostních důvodů neuskutečnit. Na jeho místo tak musela dopravit náhradní stroj z centrály v Londýně. Francouzský nejvyšší soud na rozdíl od anglického odvolacího soudu v rozsudku nijak neřeší, zda se o mimořádnou okolnost jednalo či nikoliv, obzvláštní důraz klade na to, zda letecká společnost k nastalé situaci přijala přiměřená opatření či nikoliv. Tvrzení žalobců, že náhradní letadlo mělo být dispozici dříve, aby nedošlo k více jak pětihodinovému zpoždění, bere jako pouhé spekulace, neboť poskytnutí náhradního letadla předcházely četné formality a autorizace a zároveň dopravce, společnost Easyjet doložil, že ani přeměrování na let jiného dopravce by zpoždění nezmenšilo. K tomuto rozsudku publikovala advokátní kancelář Kennedys na svém webu článek,¹⁸³ který daný případ popsal a v závěru se k němu pozitivně vyjádřil. Vyzdvižen byl především rozumný přístup soudu, který potvrdil, že letečtí dopravci by neměli být sankcionováni za upřednostnění bezpečnosti pasažérů před dochvilností. S tímto závěrem, který byl formulován již v případě Peškových před SDEU,¹⁸⁴ autor bezvýhradně souhlasí.

4.1.2 Odmrazování (de-icing)

Další dosud neupravenou událostí je situace, kdy ke zpoždění letadla dojde v souvislosti s nutností odmrazení letadla před odletem.

Odmrazení je nedílnou součástí předletové přípravy letounu zejména v období, kdy je venkovní teplota blízka bodu mrazu.¹⁸⁵ Nicméně námraza může vzniknout i v letních měsících, například vlivem natankování podchlazeného paliva či rychlým sestupem z vyšších vrstev atmosféry na rozpálenou plochu letiště. Ať je původ námrazy jakýkoliv, může námraza na

¹⁸² Rozsudek francouzského nejvyššího soudu ze dne 12. září 2018, sp. zn. 17-11.361. [online]. [cit. 2020-11-10] Dostupné z:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000037424981>

¹⁸³CADAIN, Aurélie. French Supreme Court enshrines new extraordinary circumstance - is this indicative of a softer approach to claims against airlines?: Cass.1st.Civ., 12 September 2018, No.17-11361. Kennedys [online]. 2019 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.kennedyslaw.com/da/thought-leadership/case-review/french-supreme-court-enshrines-new-extraordinary-circumstance-is-this-indicative-of-a-softer-approach-to-claims-against-airlines/>

¹⁸⁴ Věc Pešková a Peška, C-315/15, bod 25.

¹⁸⁵ŽERAVÍK, Jan. Odmrazování letadel. AEROWEB.cz [online]. 2010 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/clanky/2215-odmrazovani-letadel>

zvláště nevhodných místech jako jsou náběžné hrany křídel změnit aerodynamické vlastnosti letounu natolik, že dojde k jeho zřícení.¹⁸⁶

Čistě optikou jiných situací, které byly autoritativně posouzeny SDEU, zejména mobilních schůdků,¹⁸⁷ by zřejmě bylo nutné dospět k závěru, že proces odmrazování letadla je zcela inherentní leteckému provozu. Tedy, že pokud je proces odmrazování nutně používán v letecké dopravě cestujících, jelikož je nezbytným předpokladem bezpečného létání v určitých povětrnostních podmínkách, pak letečtí dopravci musí pravidelně čelit situacím, které jsou výsledkem používání odmrazovací techniky.

Takový závěr by pak značně zjednodušil aplikační situaci, neboť by zřejmě došlo k naprosté eliminaci možnosti liberace ze strany leteckých dopravců a to i v případech, kdy by ke zdržení došlo čistě vinou porušení povinnosti třetího subjektu.¹⁸⁸ Je však třeba dodat, že v takovém případě by měl letecký dopravce právo poskytnutou kompenzaci požadovat po tomto třetím subjektu.¹⁸⁹ Zde je však třeba zdůraznit, že tato možnost není nikterak garantována a v praxi to znamená, že část takto nezaviněných nákladů musí v konečném důsledku nést provozující letecký dopravce.¹⁹⁰

Na druhou stranu zde vyvstává otázka, jaký by byl správný postup v případech, kdy by proces odmrazování byl zapotřebí v období, kdy se nedá rozumně očekávat povětrnostní podmínky tento proces podmiňující či v případech, kdy by ke zpoždění došlo čistě v důsledku extrémně nízkých teplot, které proces odmrazování jednak prodlužují, ale především zabraňují jeho provedení dříve než bezprostředně před odletem.

Zajímavé zamyšlení nad touto problematikou poskytuje rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6,¹⁹¹ který zdůrazňuje, že tvorba námrazy na křídlech letadla je atmosférický jev nahodilého charakteru, který nelze přičítat činnosti leteckých dopravců, a tedy na něj nelze aplikovat závěry ohledně povahy technických závad letadla. Rozsudek rovněž s odkazem na Pokyny¹⁹² odmítá požadavek na nediferencovanou minimální časovou rezervu mezi dvěma

¹⁸⁶ŠÍROVÁ, Tereza. Letecké katastrofy: Spěchali, nenechali odmrazit letadlo a havarovali. IDNES.cz [online]. 2011 [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/technet/technika/letecke-katastrofy-spechali-nenechali-odmrazit-letadlo-a-havarovali.A111125_153602_tec_technika_vse

¹⁸⁷ Věc Siewert, C-394/14, bod 19.

¹⁸⁸ Proces odmrazování zpravidla provádí subjekty, které na příslušném letišti provádí tzv. handling, tedy proces odbavení letadel jako je úklid letadel, jejich vykládání a nakládání či právě odmrazování.

¹⁸⁹ Srov. čl. 13 Nařízení.

¹⁹⁰ Studie Steer, odst. 9.21, str. 221.

¹⁹¹ Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 8. 9. 2020, sp. zn. 27 C 78/2017.

¹⁹² Bod 5.5 Pokynů pro výklad Nařízení.

lety a uzavírá, že se jedná o událost, která není běžná výkonu činnosti leteckého dopravce a z důvodu své povahy se vymyká jeho účinné kontrole, tedy o událost mimořádnou, která zbavuje povinnosti k platbě náhrady dle Nařízení.

Dle názoru autora nelze v problematice odmrazování letadel činit jednoznačné paušální závěry, neboť takový přístup by znamenal buď omezení práv cestujících na kompenzaci, nebo naopak zpřísnění povinnosti leteckých dopravců vyplácet kompenzaci i v situacích, kdy ani za užití přiměřených opatření nebylo možné zpoždění předejít.

4.2 Úsilí dopravce – přiměřená opatření

V praxi bývá často velice problematická otázka úsilí dopravce ve vztahu k nastalému zrušení či zpoždění. Článek 5 odst. 3 stanoví, že letecký dopravce se může zprostit povinnosti platit náhradu, pokud prokáže, že zrušení (obdobně též zpoždění)¹⁹³ bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

Konkrétně se těmito opatřeními rozumí například dostatečná časová rezerva, která dopravci dovolí, aby mohl uskutečnit celý let, jakmile mimořádné okolnosti pominou.¹⁹⁴ V rozsudku SDEU ve věci Eglitis a Ratnieks byly rovněž stanoveny i limity takového požadavku. Jmenovitě, že nelze stanovit jednotné a nediferencované plánování minimální časové rezervy pro všechny dopravce ve všech situacích, kdy nastanou mimořádné okolnosti a zároveň aby rozsah požadované časové rezervy nevedl k tomu, že by letecký dopravce byl nucen přistoupit k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době. Naopak nemá-li dopravce žádnou časovou rezervu, nelze mít za to, že přijal všechna přiměřená opatření.¹⁹⁵

Vzhledem k tomu, že SDEU potvrdil pružnost pojetí přiměřených okolností pro možnost individuálního posouzení každého případu vnitrostátním soudem,¹⁹⁶ bývá výklad této problematiky v aplikační praxi často velice rozporuplný. Kupříkladu v rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 30. října 2019, sp. zn. 19 Co 294/2019, odst. 19 uvádí soud následující: *„Lze přisvědčit žalované, že zpoždění a doba letu bylo prakticky totožné, že byla vytvořena na pražském letišti časová rezerva 50 minut na odlet do Montrealu a že nelze rozumně předpokládat, že na každém letišti bude mít k dispozici náhradní letadlo s posádkou. Letecký*

¹⁹³ Aplikace tohoto ustanovení i na zpoždění byla zavedena rozsudkem ve věci Sturgeon, C-429/07, bod 69.

¹⁹⁴ Věc Eglitis a Ratnieks, C-294/10, bod 37.

¹⁹⁵ Tamtéž, bod 28.

¹⁹⁶ Tamtéž, bod 30.

dopravce však musí být schopen uskutečnit celý plánovaný let a být připraven i na různé komplikace. Žalovaná však žádná přijatá opatření netvrdila.“ Byla-li v tomto případě žalovanou leteckou společností vytvořena časová rezerva v rozsahu 50 minut ve vztahu k letu, jehož průměrná doba letu činí zhruba 80 minut,¹⁹⁷ pak se s ohledem na rozsudek SDEU ve věci Eglitis a Ratnieks zcela nepochybně jedná o přijaté opatření.

Rozhodující však v tomto případě byla následná nutnost přesměrování cestujících, neboť v důsledku výše uvedeného zpoždění cestující nestihli navazující let na trase Paříž – Montreal. V tomto případě se opět projevilo, jak zásadním problémem je chybějící přesná úprava týkající se podmínek, za jakých je provozující letecký dopravce v případě zmeškání navazujícího letu povinen cestujícího přesměrovat.

Poněkud shovívavější přístup k leteckému dopravci při aplikaci ustanovení článku 5 odst. 4 Nařízení zvolil jiný senát Městského soudu v Praze.¹⁹⁸ Zde bylo předmětem sporu zrušení navazujícího letu a následné zpoždění na příletu do cílové destinace v důsledku pozdějšího přesměrování na jiný let. Cestující v tomto případě cestoval z blíže neupřesněné destinace¹⁹⁹ přes letiště Řím Fiumicino,²⁰⁰ které v té době bylo zasaženo požárem odbavovací haly, do Prahy. V důsledku této události bylo v období od 7. května do 18. července 2015 nutné omezit odbavovací kapacitu letiště Fiumicino o řádově desítky procent z důvodu přetrvávajícího úniku nebezpečných dioxinů do ovzduší. V době, kdy měl být let proveden²⁰¹ dokonce došlo předcházejícího dne k úplnému uzavření jednoho z terminálů a tím fakticky i ke snížení přepravní kapacity letiště až o 40 %. Pro úplnost je třeba dodat, že k omezení přepravní kapacity došlo na popud Italského úřadu pro civilní letectví.

Stěžejním bodem argumentace žalobce byla skutečnost, že k samotnému požáru došlo zhruba měsíc před plánovaným uskutečněním předmětného letu, což dle názoru žalobce poskytovalo zúčastněným stranám, tj. letišti a leteckým společností, dostatek času na vypracování náhradního leteckého plánu, který měl zajistit odbavení plánovaných letů. Situaci poněkud komplikovala skutečnost, že se stav na letišti Fiumicino v průběhu času dramaticky měnil.

¹⁹⁷ Trasa Praha – Paříž.

¹⁹⁸ Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 8. února 2017, sp. zn. 18 Co 14/2017.

¹⁹⁹ V rozsudku byly destinace anonymizovány na formát typu „P.“ a čísla letů anonymizována na formát „VY xx“, proto nelze s jistotou určit výchozí destinaci.

²⁰⁰ V rozsudku zkráceno na „F. v Ř.“, nicméně s ohledem na to, že je uvedeno období, kdy mělo dojít k předmětným letům a dotyčnému požáru, lze nepochybně toto konkrétně letiště navzdory pokusům o anonymizaci identifikovat.

²⁰¹ 13. června 2015.

Dle skutkových zjištění soudu I. prvního stupně v bezprostředním časovém úseku po vzniku požáru byla kapacita omezena o 40 %. Posléze došlo k přechodnému zlepšení a následně 10. června 2015 došlo nejprve k opětovnému omezení kapacity terminálu a konečně 12. června 2015 k jeho úplnému uzavření.

Dalším komplikujícím faktorem byla skutečnost, že žalovaný provozující letecký dopravce byl tzv. nízkonákladovou společností, tedy měl pouze omezené možnosti zajistit náhradní vedení letové trasy a dále skutečnost, že na dané trase Řím – Praha provozoval toliko dva lety týdně. Tyto faktory vzal Městský soud v Praze při svých úvahách jako rozhodující. Obzvláštní důraz pak v celém odůvodnění kladl na skutečnost, že se jedná o nízkonákladovou společnost, jejíž ekonomický model je cestujícím znám, neboť již při uzavírání přepravní smlouvy je srozuměn s tím, že nízká cena přepravy je dána omezenou nabídkou služeb, nižším komfortem a dalšími skutečnostmi, mezi něž patří rovněž i omezený přístup k letovým trasám.

Otázkou je, zda povaha nízkonákladového dopravce má být exkulpačním důvodem i na takto krátké trasy, kde zpravidla není obtížné najít alternativní trasu v dřívějším časovém horizontu, než je následující den. Na druhou stranu je třeba vzít v potaz, že nízkonákladoví dopravci zpravidla nejsou členy žádné z aliancí leteckých dopravců, což v praxi znamená, že případné přesměrování na let jiného dopravce představuje náklady vysoce přesahující částku, za kterou cestujícímu prodal letenku na původní let. V tomto ohledu nezbývá než opět poukázat na chybějící úpravu v oblasti přesměrování.

4.3 Možnost dovolání v řízení o nárocích podle Nařízení

Jak bylo nastíněno výše, výklad Nařízení bývá v praxi dosti rozličný i ve velice podobných případech. Zejména se však nepřekvapivě jedná o případy, kde řešení jádra sporu není nastíněno Soudním dvorem EU. S ohledem na skutečnost, že na rozdíl od jiných druhů sporů je problematika nároků cestujících v letecké dopravě na českém trhu do značné míry koncentrovaná v rukou nepříliš velkého množství subjektů,²⁰² a na straně druhé vystupuje poměrně omezený počet leteckých dopravců, mají zpravidla právní zástupci obou stran přehled, jak podobné případy byly řešeny v minulosti na úrovni tuzemských soudů, a tuto znalost často

²⁰² Viz samostatná kapitola pojednávající o subjektech, které se specializují na vymáhání nároků vyplývajících z Nařízení a do určité míry též z Montrealské úmluvy.

využívají při podávání opravných prostředků.²⁰³ Ostatně § 13 občanského zákoníku²⁰⁴ k tomu nadneseně řečeno vybízí, neboť očekávání, že případy shodující se v podstatných znacích budou rozhodnuty obdobně, výslovně označuje za důvodné a rovněž zakládá právo na přesvědčivé vysvětlení případné odchylky v rozhodování. Praktické uplatnění je zde však do jisté míry omezeno, neboť v případech sporů jediného cestujícího požadujícího náhradu ve výši 250 EUR není možnost podat odvolání, a tak výsledné rozsudky obvodních/okresních soudů nemají ani valnou míru přesvědčivosti.²⁰⁵ Poněkud lepší pozici mají rozsudky odvolacích soudů, v praxi nejčastěji²⁰⁶ Městský soud v Praze, jehož rozsudky bývají pražskými obvodními soudy respektovány a následovány, neboť řízení o případném odvolání vyřizuje právě tento soud.

Zásadní problém v praxi nastává situaci, kdy jedna ze stran má v úmyslu podat proti rozsudku odvolacího soudu dovolání. Občanský soudní řád²⁰⁷ váže přípustnost dovolání na majetkový cenzus 50 000 Kč, ledaže jde o vztahy ze spotřebitelských smluv. A právě alternativní možnost přípustnosti dovolání založená na povaze předmětné smlouvy bývá soudy posuzována různě. Nejednotu názorů na možnost podání dovolání v případech nároků vyplývajících z Nařízení nejlépe ilustruje následující přehled rozsudků Městského soudu v Praze, které se všechny shodně týkaly nároků vyplývajících z Nařízení:

²⁰³ Mají-li tuto možnost k dispozici s ohledem na majetkový cenzus pro podání odvolání.

²⁰⁴ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

²⁰⁵ Blíže k argumentaci rozhodnutími nižších soudů například LAVICKÝ, Petr. § 13 [Jednota rozhodování]. In: LAVICKÝ, Petr a kolektiv. Občanský zákoník I.: Obecná část (§ 1–654). Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře, s. 114.

²⁰⁶ Obecnými soudy prvního stupně jsou často obvodní soudy v Praze, neboť v jejich obvodu se nachází jednak letiště s největší přepravní kapacitou v České republice a dále pak mají v Praze sídlo jak organizační složky zahraničních leteckých společností, tak i obě tuzemské letecké společnosti. Odvolacím soudem je pak ve všech těchto případech právě Městský soud v Praze.

²⁰⁷ Zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, § 238 odst. 1 písm. c).

Spisová značka řízení	Datace rozsudku	Dovolání označeno za přípustné
18 Co 302/2016	12. říjen 2016	NE
18 Co 244/2017	13. září 2017	ANO
39 Co 261/2018	19. prosinec 2018	ANO
19 Co 108/2019	16. květen 2019	ANO
25 Co 239/2019	20. srpen 2019	NE
12 Co 37/2020	9. červen 2020	ANO
18 Co 80/2020	24. červen 2020	NE
18 Co 187/2020	8. červenec 2020	ANO

Je patrné, že nejednota v posuzování možnosti podat dovolání k Nejvyššímu soudu panovala nejen mezi jednotlivými senáty téhož soudu, ale dokonce i rozsudky téhož senátu v relativně krátkém časovém období střídavě poučovaly o přípustnosti či nepřípustnosti dovolání. Až poslední rozsudek senátu 18 Co své poučení opírá o náleze Ústavního soudu,²⁰⁸ který se, jak bude podrobněji popsáno níže, vyslovil jednoznačně ve prospěch možnosti podání dovolání.

Ústavní soud přitom problematiku možnosti podání dovolání ve věci nároků z Nařízení zkoumal již v roce 2017,²⁰⁹ kdy předmětem přezkumu bylo poučení Městského soudu v Praze, který účastníky řízení nesprávně poučil o možnosti podání dovolání, třebaže předmětem řízení byla částka 6 600 EUR. Městský soud svůj postup odůvodnil tak, že jelikož se jednalo o samostatné společenství ve smyslu § 91 odst. 1 občanského soudního řádu, je nutné částku vztahovat ke každému účastníkovi zvlášť. Přičemž s ohledem na skutečnost, že každý účastník se domáhal pouze částky 600 EUR, která v přepočtu nedosahuje požadované hranice 50 000 Kč, poučil účastníky, že podání dovolání není možné, neboť v daném případě nespátřil ani spotřebitelskou povahu předmětné přepravní smlouvy. Ústavní soud však výslovně uvedl, že účastníci-žalobci v daném řízení vystupovali jako spotřebitelé, vyslovil porušení práva na

²⁰⁸ Nález Ústavního soudu ze dne 31. 3. 2020, sp. zn. II.ÚS 291/20.

²⁰⁹ Nález Ústavního soudu ze dne 31. 10. 2017, sp. zn. I. ÚS 2265/16, odst. 18.

spravedlivý proces podle čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod a předmětný rozsudek zrušil.²¹⁰

Další nejistotu do této problematiky však v nedávné době zanesl i samotný Nejvyšší soud, který navzdory výše uvedenému nálezu Ústavního soudu vyjádřil názor, že se nejedná o vztah ze spotřebitelské smlouvy, nýbrž o nárok z Nařízení a dovolání svým usnesením odmítl.²¹¹ Tento závěr opřel o svá dvě dřívější usnesení, přičemž v prvním případě se jednalo o naprosto nesouvisející spor týkající se neoprávněného odběru elektrické energie,²¹² druhý případ se již týkal sporu vyplývajícího z Nařízení a Nejvyšší soud v něm došel ke stejnému závěru²¹³ jako v usnesení z roku 2020, aniž by reflektoval výše uvedený náleze Ústavního soudu z roku 2017.

Výše zmiňované usnesení Nejvyššího soudu z roku 2020 bylo (dle očekávání) Ústavním soudem zrušeno,²¹⁴ opět s odkazem na porušení práva na spravedlivý proces jako ve svém dřívějším, shora citovaném, nálezu.²¹⁵ Na tento náleze Ústavní soud v tomto řízení sice výslovně neodkázal, nicméně své odůvodnění opřel o jiné své nedávné nálezy, které vydání předmětného usnesení předcházely.²¹⁶ Je s podivem, že soudci takto vrcholné soudní instituce si zřejmě nebyli vědomi²¹⁷ v té době již poměrně ustálené judikatury Ústavního soudu, nicméně je třeba v tomto ohledu poznamenat, že i soudci Nejvyššího soudu jsou jen lidé.

Ve světle výše citovaných nálezů lze očekávat, že se jednak sníží počet vadných poučení o možnosti podat dovolání a naproti tomu, že se zvýší množství dostupné judikatury Nejvyššího soudu ve věcech nároků vyplývajících z Nařízení, a tedy potažmo zřejmě i Montrealské smlouvy. Oba tyto jevy je s ohledem na zjevnou roztržičnost názorů soudů v rozličných aspektech posuzování nároků podle Nařízení třeba vnímat jednoznačně pozitivně.

²¹⁰ Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 4. 2016, sp. zn. 16 Co 141/2016.

²¹¹ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 4. 2020, sp. zn. 25 Cdo 922/2020.

²¹² Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 8. 2014, sp. zn. 25 Cdo 2376/2014.

²¹³ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2019, sp. zn. 25 Cdo 3932/2019.

²¹⁴ Náleze Ústavního soudu ze dne 8. 9. 2020, sp. zn. IV. ÚS 1922/20.

²¹⁵ Náleze Ústavního soudu ze dne 31. 10. 2017, sp. zn. I. ÚS 2265/16.

²¹⁶ Náleze Ústavního soudu ze dne 19. 2. 2020, sp. zn. IV. ÚS 2672/19 a náleze Ústavního soudu ze dne 31. 3. 2020, sp. zn. II. ÚS 291/20. Stěžovatelka rovněž odkázala na obsahově obdobný náleze Ústavního soudu ze dne 10. 3. 2020, sp. zn. IV. ÚS 286/20.

²¹⁷ I s ohledem na skutečnost, že Nejvyšší soud sdělil, že odkazovanou judikaturu Ústavního soudu respektuje, a tedy proti podané ústavní stížnosti nevznášá žádné argumenty, lze s vysokou pravděpodobností vyloučit, že by si byl Nejvyšší soud této judikatury v době vydání svého usnesení vědom.

Závěr

Problematika práv cestujících v letecké dopravě je velice zajímavá a také dynamická, což nejlépe potvrzují události posledních měsíců, kdy koronavirová krize zcela zásadním způsobem ovlivnila celý sektor letecké dopravy. Tato vysoká dynamika a rovněž enormní množství dostupných informací o tématu s sebou nesou určité nevýhody, mezi něž například patří obtížné rozhodování o tom, co je v dané problematice relevantní a co nikoliv. Proto je třeba zdůraznit, že i s ohledem na rozsah tato práce přirozeně nepokrývá celou materii práv cestujících v letecké dopravě, nýbrž svou pozornost zaměřuje především na Nařízení.

Ostatní předpisy týkající se práv cestujících v letecké dopravě práce popisuje v první části především za účelem poskytnutí zasazení Nařízení do historického kontextu a rovněž za účelem srovnání jednotlivých předpisů z pohledu jejich užití v praxi.

Ve druhé části se již práce plně věnuje Nařízení, a to nejprve jeho jednotlivým částem a posléze jeho uvažované novelizaci, kterou se snaží kriticky zhodnotit a následně je nastíněna autorova vize dalších možných úprav. Autor v této části klade důraz na skutečnost, že od doby, kdy Nařízení vešlo v platnost, uplynulo již více jak patnáct let a podrobuje Nařízení jako celek kritické analýze, kdy se na konkrétních případech snaží poukázat na reálné problémy, které v aplikační praxi pravidelně vznikají.

Jako jeden ze stěžejních cílů práce autor označil posouzení, zda je současná úroveň předpisů v oblasti práva cestujících v letecké dopravě dostatečná, přesněji zda předpisy dostatečně pružně reagují na již několikrát zmiňovanou dynamiku tohoto právního oboru.

Jelikož za celých více jak patnáct let nedošlo k žádné novelizaci Nařízení, je na tuto otázku odpověď bohužel velice jednoduchá. Tristní situaci nejlépe dokresluje skutečnost, že Návrh novelizace Nařízení byl vyhotoven již v roce 2013, avšak jeho přijetí není stále v dohlednu. Chybějící či nejasnou úpravu namísto zákonodárce řeší Soudní dvůr. Tato činnost je ostatně jeho úkolem, podávat závazný výklad ve všech otázkách, které nelze považovat za jasné či již vyřešené,²¹⁸ ovšem je poněkud sporné, zda SDEU již nevykročil ze své pozice, vezmeme-li v potaz, jak zásadní proměnou prošlo Nařízení čistě v důsledku jeho rozsudků. Nejedná se o pouhá upřesnění nejasných otázek, například ve věcech mimořádných okolností, ale Soudní dvůr například vytvořil zcela novou odpovědnost za zpoždění v cílové destinaci a též rozšířil

²¹⁸ K této problematice zejména věc CILFIT, C-283/81.

působnost Nařízení i na zpoždění vzniklé na území třetích zemí,²¹⁹ čímž výše popsaný rámec značně přesáhl. Na jednu stranu je třeba ocenit, že dochází k redukci nejasností ve výkladu Nařízení, a tak dochází ke sjednocování rozhodovací praxe, na stranu druhou je třeba připomenout, že se jedná o předpis, který je z velké části určen spotřebitelům. Z tohoto pohledu se nejeví jako příliš šťastné, že nemalá část relevantní úpravy je upravena v judikatuře, kterou běžný spotřebitel zpravidla nesleduje. Proto lze tuto otázku jednoznačně shrnout tak, že aktuální stav je spíš neuspokojivý, neboť ani Soudním dvorem průběžně dotvářená úprava zdaleka nepokrývá všechny zásadní otázky problematiky práv cestujících v letecké dopravě.

Hledisko proporcionality práv a povinností zainteresovaných subjektů bylo obzvláště obtížné na posouzení, neboť, jak již bylo uvedeno výše, situaci značně zkomplikovala koronavirová krize. Ta však zároveň naopak potvrdila dřívější teze, že by povinnosti leteckých dopravců v případech mimořádných okolností měly být moderovány. Argumentace Komise o zvláštní zranitelnosti cestujících v takových případech je do určité míry pravdivá, avšak je na zvážení, zda je v takové situaci spravedlivé po všech dopravcích vyžadovat veškeré povinnosti vyplývající z Nařízení, a naopak cestujícím i v době krize přiznávat všechna práva a výhody z nich vyplývající. Zejména v případě nízkonákladových dopravců reálně hrozí situace, že za takových podmínek nebudou moci provozovat své podnikání jako doposud, nebo náklady vzniklé v důsledku Nařízení mohou reálně ohrozit jejich existenci. Bude-li koronavirová pandemie pokračovat i v dalším roce, nebo dokonce letech, není vyloučené, že existenčně ohrožené nebudou jen nízkonákladové společnosti, ale též společnosti „klasické“. V takovém případě by strnulé lpění na právech cestujících bez ohledů na letecké dopravce mohlo znamenat, že evropští cestující by sice nadále disponovali širokou paletou práv v letecké dopravě, avšak by neměli možnost z nich benefitovat, neboť vysoké náklady na jedné straně a nízké výnosy na straně druhé by měly za následek buď krach řady leteckých společností, nebo takové zvýšení cen za letenky, že by se letecká doprava stala pro většinu lidí nedostupnou. Aktuální situace pro letecké dopravce z pohledu autora příliš příznivá není, neboť i v případě mimořádných okolností pro ně stále trvá povinnost poskytovat péči, která může několikanásobně přesáhnout hodnotu prodané letenky. Proto autor pomyslně apeluje na zákonodárce, aby tyto okolnosti vzali alespoň částečně v potaz.

²¹⁹ Věc České aerolinie, C-502/18.

V další části autor ve stručnosti představuje praktické možnosti uplatnění nároků z Nařízení, přičemž pozornost je věnována především těm způsobům, které nejsou ve společnosti tolik známé a kriticky hodnotí různá úskalí jednotlivých způsobů uplatnění Nařízení. Z pohledu autora se pro běžné cestující jeví jako nejsnazší, a zároveň jako nejméně riskantní z pohledu potenciální nákladnosti procesu, využití jednoho ze specializovaných subjektů, avšak je nutné pamatovat, že cestující ani v případě úspěchu neobdrží plnou výši náhrady. Pro zkušenější cestující se tak jeví jako vhodnější postup svépomocí, kdy nejprve samostatně kontaktují leteckého dopravce, následně Úřad pro civilní letectví a případné užití specializovaných subjektů využijí opravdu jako krajní možnost, nebudou-li jejich předchozí snahy úspěšné.

V poslední části autor vybral několik situací z rozhodovací praxe, které ač zdánlivě nesouvisející, všechny mají společné nejednotné posuzování tuzemskými i zahraničními soudy. Všechny tyto situace dokládá reálnými zkušenostmi z praxe a poukazuje na až absurdní rozpory v rozhodovací praxi tuzemských orgánů. V tomto ohledu je tak z pohledu autora nepochybné, že příliš vágní předpisy v oblasti letecké dopravy jsou kontraproduktivní a namísto citlivé aplikace práva s ohledem na konkrétní nuance jednotlivých případů přináší spíše nepředvídatelnost a nejednotu v rozhodování obdobných případů. Tento závěr nepřímo potvrzuje výše uvedené doporučení autora vztahované ke způsobům vymáhání nároků z Nařízení; s ohledem na možnou překvapivost rozhodnutí není příliš vhodné přistupovat k „samostatnému“ soudnímu vymáhání nároků, jelikož je zde již zmíněné riziko, že cestující nejen, že nezíská žalovanou kompenzaci podle Nařízení, ale naopak bude povinen protistraně uhradit náklady řízení.

Třebaže Nařízení aktuálně představuje z „vlajkových lodí“ spotřebitelského práva EU a stalo se inspirací pro mnohé státy mimo Evropu, je nepochybné, že po patnácti letech je třeba přistoupit k poměrně zásadním revizím, aby Nařízení i nadále plnilo svou funkci v nadcházejících letech k co možná největšímu prospěchu všech zúčastněných subjektů.

Seznam použitých zkratk

ECU	Evropská měnová jednotka – předchůdce eura. (z anglického European Currency Unit)
EHP	Evropský hospodářský prostor
EHS	Evropský hospodářský systém
EP	Evropský parlament
ES	Evropské společenství
ESC	Evropské spotřebitelské centrum
EU	Evropská unie
Guadalajarská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu ze dne 31. ledna 1968.
Komise	Evropská komise
Montrealská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě ze dne 28. května 1999
Nářízení	Nářízení 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 letu a kterým se zrušuje Nařízení (EHS) č. 295/91

Nařízení 2027/97	Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod
Nařízení 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
Návrh	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
NEB	Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování Nařízení (z anglického National Enforcement Bodies)
Pokyny	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
Rada	Rada Evropské unie
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie

SDR	Zvláštní práva čerpání (z anglického Special Drawing Rights)
SEU	Smlouva o Evropské unii
SFEU	Smlouva o fungování Evropské unie
Studie Steer	Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU (pro podrobnosti viz zdroje)
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
Varšavská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě ze dne 12. října 1929

Seznam použitých zdrojů

1 Seznam použité literatury

ABEYRATNE, Ruwantissa. Law and regulation of air cargo. New York, NY: Springer Berlin Heidelberg, 2018. ISBN 978-3-319-92488-5.

CLARKE, Malcolm A. Contracts of carriage by air. 2nd ed. London: Lloyd's List, 2010. ISBN 9781843118879.

DEMPSEY, Paul Stephen a Ram S. JAKHU. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. New York, NY: Routledge, 2017. ISBN 978-1-138-80773-0.

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1.

KEARNS, Suzanne K. Fundamentals of International Aviation. New York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2018. ISBN: 978-1-138-70894-5.

LAVICKÝ, Petr a kolektiv. Občanský zákoník I.: Obecná část (§ 1–654). Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-529-9.

MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Third edition. Hague, The Netherlands: Eleven International Publishing, [2016]. ISBN 978-94-6236-619-0.

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

WENSVEEN, J. G. *Air Transportation: A Management Perspective*. Eighth edition. Burlington, VT: Ashgate, 2015. ISBN 978-1-4724-3678-8.

2 Odborné články

DRAKE, Sara. Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004? *Maastricht Journal of European and Comparative Law*, 27(2), s. 230–249. [online]. [cit. 2020-11-11]. Dostupné z: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1023263X20904235>

EROTOKRITOU, Chrystel, GRIGORIEFF, Cyril-Igor. EU Regulation No 261/2004 on Air Passenger Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances'. *Air & Space Law* 45, Special Issue (2020): s. 123–142. ISBN: 09273379 [online]. [cit. 2020-11-11]. Dostupné z: <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/45.Special%20issue/AILA2020053>

GNUTZMANN, Hinnerk a Piotr ŚPIEWANOWSKI. Can regulation improve service quality? : evidence from European Air Passenger Right. *EUI RSCAS*. 2018, 2018(44), 28 s. ISSN 1028-3625. Dostupné také z: <https://cadmus.eui.eu/handle/1814/58304>

MENDES DE LEON, Pablo. National Reflexes Following the COVID-19 Outbreak: Is Sovereignty Back in the Air? In: *Air & Space Law* 45, Special Issue (2020): s. 17–38. ISBN: 09273379 [online]. [cit. 2020-11-11]. Dostupné z: <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/45.Special%20issue/AILA2020047>

MENEGHETTI, Alan a Thomas VAN DER WIJNGAART. Disproportionate Jurisprudence: The CJEU's Approach to Proportionality in Regulation 261/2004. MENDES DE LEON, Pablo. *From Lowlands to High Skies – A Multilevel Jurisdictional Approach towards Air Law*. Leiden: Koninklijke Brill NV, 2013, s. 163-172. ISBN 978-90-04-26064-1.

MORANDI, Valentina, Paolo MALIGHETTI, Stefano PALEARI a Renato REDONDI. Codesharing agreements by low-cost carriers: An explorative analysis. *Journal of Air Transport Management* [online]. 2015, 42, s.184-191 [cit. 2020-11-10]. ISSN 09696997. Dostupné z: [doi:10.1016/j.jairtraman.2014.10.004](https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2014.10.004)

PIERALLINI, Laura. Regulation 261/2004 - Passengers' Right to Compensation in Case of Flight Delay. Looking for a Fair Balance of Interests. The Role of the Court of Justice of the EU. and the Risk to Waste a Chance for Reform. MENDES DE LEON, Pablo. From Lowlands to High Skies – A Multilevel Jurisdictional Approach towards Air Law. Leiden: Koninklijke Brill NV, 2013, s. 117-134. ISBN 978-90-04-26064-1.

3 Seznam použitých internetových zdrojů

14 CFR § 250.5 - Amount of denied boarding compensation for passengers denied boarding involuntarily. Cornell Law School: Legal Information Institute [online]. [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/250.5>

BOEING. Lightning Strikes: Protection, Inspection, and Repair. BOEING.com [online]. 2012 cit. 2020-11-09]. Dostupné z: https://www.boeing.com/commercial/aeromagazine/articles/2012_q4/4/

BOON, Tom. Airlines Claim EU Delay Compensation Is Disproportionate. Simple Flying [online]. 2019 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://simpleflying.com/eu-compensation-unfair/>

BUČKOVÁ, Michaela. Naštval ho zpožděný let, tak založil firmu, která vymáhá odškodnění. IDNES.cz [online]. 2015 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/finance/prace-a-podnikani/frantisek-herynk-a-jeho-firma-click2claim-firma-vymaha-odskodneni-letecka-spolecnost.A150325_141929_podnikani_sov

BURIÁNKOVÁ, Lenka a Aneta VOJTĚCHOVÁ. Důsledky výbuchu islandské sopky jsou patrné i po čtvrt roce. IROZHLAS [online]. 2010 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-svet/dusledky-vybuchu-islandske-sopky-jsou-patrne-i-po-ctvrt-roce_201007141730_avojtech

CADAIN, Aurélia. French Supreme Court enshrines new extraordinary circumstance – is this indicative of a softer approach to claims against airlines?“. Cass.1st.Civ., 12 September 2018,

No.17-11361. Kennedys [online]. 2019 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.kennedyslaw.com/da/thought-leadership/case-review/french-supreme-court-enshrines-new-extraordinary-circumstance-is-this-indicative-of-a-softer-approach-to-claims-against-airlines/>

CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY. Flight Delays and Cancellations: A Guide. Canadian Transportation Agency [online]. 2019 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://otc.cta.gc.ca/eng/flight-delays-and-cancellations-a-guide>

EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR. *EU passenger rights are comprehensive but passengers still need to fight for them.: Special report No 30, 2018* [online]. Luxembourg, 2019 [cit. 2020-11-10]. ISBN 978-92-847-1272-4. Dostupné z: <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/a23d2c1c-1940-11e9-8d04-01aa75ed71a1/language-en>

HAVEJ, Jakub. Co když aerolinka tvrdí mimořádné okolnosti? ClaimAir [online]. 2017 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.claimair.com/blog/co-kdyz-aerolinka-tvrdi-mimoradne-okolnosti/>

IATA. Airlines Facing Rapid Cash Burn: Press Release No: 23. IATA [online]. 2020 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-03-31-01/>

KOURIS, Stefan a Generální ředitelství pro dopravu a mobilitu (Evropská komise). Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2020 [cit. 2020-05-07]. ISBN 978-92-76-14244-7. Dostupné z: <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>

NEUMANNOVÁ, Kateřina. Česko evakuuje občany z Vietnamu, Filipín či Egypta, volná místa obsadí EU. IDNES.cz [online]. 2020 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/ceska-republika-obcan-cizina-evropska-unie-vladni-special-evakuace-let-volna-mista.A200322_150553_domaci_kane

PETŘÍK, Lukáš. Pomoc poškozeným jako přihrávka právníkům. FAEI.cz [online]. 2016 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://faei.cz/tema-tydne-pomoc-poskozenym-jako-prihravka-pravnikum/>

Ryanair ohlásil výborné pololetní výsledky. O'Leary očekává krach Norwegianu, konsolidaci evropského trhu a další zpoždění 737 MAX. PLANES.cz [online]. 2019 [cit. 2020-04-04]. Dostupné z: <https://www.planes.cz/cs/article/203822/ryanair-ohlasil-vyborne-pololetni-vysledky-o-leary-ocekava-krach-norwegianu-konsolidaci-evropskeho-trhu-a-dalsi-zpozdeni-737-max>

ŠÍROVÁ, Tereza. Letecké katastrofy: Spěchali, nenechali odmrazit letadlo a havarovali. IDNES.cz [online]. 2011 [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/technet/technika/letecke-katastrofy-spechali-nenechali-odmrazit-letadlo-a-havarovali.A111125_153602_tec_technika_vse

ŽERAVÍK, Jan. Odmrazování letadel. AEROWEB.cz [online]. 2010 [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/clanky/2215-odmrazovani-letadel>

<http://www.bottonline.co.uk>

<https://www.caa.cz/>

<https://www.csa.cz/>

<http://data.consilium.europa.eu/>

<https://ec.europa.eu/>

<https://eur-lex.europa.eu/>

<http://www.europarl.europa.eu/>

<https://www.iata.org/>

<https://www.icao.int/>

<https://www.in2013dollars.com/>

<https://www.legifrance.gouv.fr/>

<https://www.ombudsman.europa.eu/>

<https://www.parlament.gv.at/>

<https://www.refund.me/>

<https://web.archive.org/>

4 Seznam použitých právních předpisů

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 letu a kterým se zrušuje Nařízení (EHS) č. 295/91

Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

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

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

Příloha zákona č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích

Směrnice Rady 2004/113/ES ze dne 13. prosince 2004, kterou se zavádí zásada rovného zacházení s muži a ženami v přístupu ke zboží a službám a jejich poskytování.

Smlouva o Evropské unii

Smlouva o fungování Evropské unie

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě ze dne 12. října 1929. („Varšavská úmluva“)

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu ze dne 31. ledna 1968. („Guadalajarská úmluva“)

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě ze dne 28. května 1999. („Montrealská úmluva“)

Zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

5 Seznam použité judikatury

Rozhodnutí nižších soudů:

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. dubna 2016, sp. zn. 16 Co 141/2016

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 12. října 2016, sp. zn. 18 Co 302/2016

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 8. února 2017, sp. zn. 18 Co 14/2017

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 13. září 2017, sp. zn. 18 Co 244/2017

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 19. prosince 2018, sp. zn. 39 Co 261/2018

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 16. května 2019, sp. zn. 19 Co 108/2019

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 20. srpna 2019, sp. zn. 25 Co 239/2019

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30. října 2019, sp. zn. 19 Co 294/2019

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 12. května 2020, sp. zn. 12 Co 40/2020

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 9. června 2020, sp. zn. 12 Co 37/2020

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 24. června 2020, sp. zn. 18 Co 80/2020

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 8. července 2020, sp. zn. 18 Co 187/2020

Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 18. března 2019, sp. zn. 11 C 110/2018

Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 8. září 2020, sp. zn. 27 C 78/2017

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR:

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. dubna 2013, sp. zn. 23 Cdo 3845/2012
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. května 2012, sp. zn. 23 Cdo 3773/2010
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. srpna 2014, sp. zn. 25 Cdo 2376/2014
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. prosince 2019, sp. zn. 25 Cdo 3932/2019
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. dubna 2020, sp. zn. 25 Cdo 922/2020

Nález Ústavního soudu ČR:

Nález Ústavního soudu ze dne 31. října 2017, sp. zn. I. ÚS 2265/16
Nález Ústavního soudu ze dne 19. února 2020, sp. zn. IV. ÚS 2672/19
Nález Ústavního soudu ze dne 10. března 2020, sp. zn. IV. ÚS 286/20
Nález Ústavního soudu ze dne 31. března 2020, sp. zn. II. ÚS 291/20
Nález Ústavního soudu ze dne 8. září 2020, sp. zn. IV. ÚS 1922/20

Rozsudky SDEU:

Rozsudek ve věci CILFIT ze dne 6. října 1982, C-283/81.
Rozsudek ve věci Gut Springenheide GmbH ze dne 16. července 1998, C-210/96.
Rozsudek ve věci Swedish Match ze dne 14. prosince 2004, C-210/03.
Rozsudek ve věci IATA a ELFAA ze dne 10. ledna 2006, C-344/04.
Rozsudek ve věci Sturgeon a další ze dne 19. listopadu 2009, C-402/07 a C-432/07.
Rozsudek ve věci Axel Walz ze dne 6. května 2010, C-63/09.
Rozsudek ve věci Eglitis a Ratnieks ze dne 12. května 2011, C-294/10.
Rozsudek ve věci Sousa Rodríguez a další ze dne 13. října 2011, C-83/10.
Rozsudek ve věci Rodriguez Cachafeiro ze dne 4. října 2012, C-321/11.
Rozsudek ve věci Espada Sanchez ze dne 22. listopadu 2012, C-410/11.
Rozsudek ve věci Germanwings ze dne 4. září 2014, C-452/13.
Rozsudek ve věci Siewert ze dne 14. listopadu 2014, C-394/14.
Rozsudek ve věci Wucher Helicopter ze dne 26. února 2015, C-6/14.
Rozsudek ve věci Van der Lans ze dne 17. září 2015, C-257/14.
Rozsudek ve věci Air Baltic Corporation AS ze dne 17. února 2016, C-429/14.
Rozsudek ve věci Pešková a Peška ze dne 4. května 2017, C-315/15.
Rozsudek ve věci Krijgsman ze dne 11. května 2017, C-302/16.
Rozsudek ve věci Bossen a další ze dne 7. září 2017, C-559/16.
Rozsudek ve věci České aerolinie ze dne 11. července 2019, C-502/18.

Rozsudek ve věci Rusu ze dne 29. července 2019, C-354/18.

Rozsudky jiných zahraničních soudů:

Rozsudek francouzského nejvyššího soudu ze dne 12. září 2018, sp. zn. 17-11.361.

Rozsudek odvolacího soudu v Lutonu ve věci Monarch Airlines Ltd. proti Evans a Lee, ze dne 15. ledna 2016, sp. zn. B33LU039.

6 Seznam ostatních zdrojů

AUTORSKÝ KOLEKTIV LINGEA. Anglicko-český, česko-anglický kapesní slovník. 3. vyd. Brno: Lingea, 2008. ISBN 978-80-87062-36-4.

Nároky cestujících v letecké dopravě podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 261/2004

Abstrakt

Předmětem této diplomové práce jsou nároky cestujících v letecké dopravě, a to zejména podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 261/2004, ale též dle dalších předpisů mezinárodního práva soukromého. Práce je rozdělena do čtyř částí, které s ohledem na povahu tématu spojují jak teoretické, tak praktické aspekty.

První část poskytuje uvedení do problematiky zasazením do historického kontextu předpisů o civilním letectví a následně pojednává o důležitých dokumentech v oblasti práv cestujících v letecké dopravě. Zejména tyto dokumenty vzájemně porovnává a poskytuje čtenáři praktický přehled z těchto dokumentů vyplývajících.

Ve druhé části se práce zabývá již samotným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) 261/2004, které představuje ústřední právní předpis této práce. Nejprve autor popisuje kontext a proces přijetí Nařízení a následně se věnuje jednotlivým částem, přičemž teoretický výklad doplňuje četnými odkazy na judikaturu Soudního dvora Evropské unie. Následně jsou shrnuty okolnosti probíhající novelizace Nařízení a poté autor prezentuje své úvahy nad možnými změnami.

Třetí část je zaměřena na procesní aspekty vymáhání nároků vyplývajících z Nařízení, přičemž autor popisuje jednotlivé možnosti vymáhání s důrazem na praktickou stránku věci. Tyto možnosti nejsou popisovány individuálně, nýbrž autor jednotlivé alternativy porovnává a zamýšlí se nad nejvhodnějším řešením pro běžného cestujícího.

Ve čtvrté části práce přibližuje rozhodování o nárocích vyplývajících z Nařízení na reálných příkladech z praxe. Zdánlivě nesouvisející témata spojují zjevné rozpory v rozhodovací praxi, které autor podrobuje kritickému zkoumání.

V závěru diplomové práce autor sumarizuje zjištěné poznatky a poskytuje odpovědi na otázky, které si položil v úvodu a zamýšlí se nad možnými způsoby řešení problémů i nad budoucností Nařízení jako takového.

Klíčová slova:

letecká doprava, práva cestujících, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 261/2004

Passengers claims in air transport under the Regulation (EC) of the European Parliament and of the Council No. 261/2004

Abstract

The subject of this diploma thesis is the claims of air passengers, especially those arising from Regulation (EC) 261/2004 of the European Parliament and of the Council, but also according to other regulations of private international law. The thesis is divided into four parts, which, with regard to the nature of the topic, combine both theoretical and practical aspects.

The first part provides an introduction to the issue by setting it in the historical context of civil aviation regulations and then discusses important documents in the field of air passenger rights. In particular, it compares these documents with each other and provides the reader with a practical overview of these documents.

The second part deals with the Regulation (EC) 261/2004 of the European Parliament and of the Council, which is the central legal regulation of this work. First, the author describes the context and process of adoption of the Regulation and then deals with the individual parts, while supplementing the theoretical interpretation with numerous references to the case law of the Court of Justice of the European Union. Subsequently, the circumstances of the ongoing amendment of the Regulation are summarized and then the author presents his thoughts on possible changes.

The third part focuses on the procedural aspects of the enforcement of claims arising from the Regulation, while the author describes the various options for enforcement with emphasis on the practical side of the matter. These options are not described individually, but the author compares the possible alternatives and provides the most suitable solution for the average traveler.

In the fourth part of the thesis, the decision practice on the claims arising from the Regulation is presented on real examples. Seemingly unrelated topics are connected by obvious contradictions in decision-making practice, which the author subjects to critical examination.

At the end of the diploma thesis, the author summarizes the findings and provides answers to the questions asked in the introduction and considers possible ways of solving problems and the future of the Regulation itself.

Key words:

air transport, passengers rights, Regulation (EC) of the European Parliament and of the Council No. 261/2004