

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Martin Vavera

**Aktuální otázky mezinárodní letecké
přepravy**

Diplomová práce

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

Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 22. 2. 2022

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

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 147 291 znaků včetně mezer.

Martin Vavera

V Praze dne 22. 2. 2022

Rád bych na tomto místě poděkoval prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc. za její užitečné připomínky při vedení této diplomové práce. Dále děkuji své rodině a blízkým za podporu poskytovanou během celé doby studia.

Obsah

1	ÚVOD	1
2	PRAMENY PRÁVNÍ ÚPRAVY	4
2.1	MEZINÁRODNÍ PRÁVNÍ ÚPRAVA	4
2.1.1	<i>LBG-YUL aneb od Paříže k Montréálu</i>	4
2.1.2	<i>Montrealská úmluva a její vztah k právu evropskému</i>	6
2.2	CIVILNÍ LETECTVÍ V UNIJNÍM PRÁVU.....	7
2.2.1	<i>Kolizní normy v právu letecké přepravy</i>	7
2.2.2	<i>Přímé normy v právu letecké přepravy</i>	9
2.3	VNITROSTÁTNÍ PRÁVNÍ ÚPRAVA.....	12
3	NAŘÍZENÍ 261 A JEHO INTERPRETACE VE SVĚTLE VYBRANÝCH ROZHODNUTÍ SDEU	14
3.1	PŮSOBNOST	14
3.1.1	<i>Územní působnost</i>	14
3.1.2	<i>Osobní působnost</i>	16
3.1.3	<i>Věcná působnost</i>	18
3.2	ODEPŘENÍ NÁSTUPU, ZRUŠENÍ A VÝZNAMNÉ ZPOŽDĚNÍ LETU (ČL. 4-6 NAŘÍZENÍ 261)	19
3.2.1	<i>Odepření nástupu na palubu</i>	19
3.2.2	<i>Zrušení letu</i>	21
3.2.3	<i>Významné zpoždění letu</i>	26
4	AKTIVNÍ A PASIVNÍ LEGITIMACE U NÁROKŮ Z NAŘÍZENÍ 261	33
4.1	VĚCNÁ LEGITIMACE V PRÁVNÍ TEORII.....	33
4.2	AKTIVNÍ LEGITIMACE K NÁROKŮM Z NAŘÍZENÍ 261	34
4.3	PASIVNÍ LEGITIMACE K NÁROKŮM Z NAŘÍZENÍ 261	38
4.3.1	<i>Provozování letů v rámci ACMI</i>	39
4.3.2	<i>Více návazných letů provozovaných dopravci v rámci codeshare spolupráce</i>	41
5	OTÁZKA PROMLČENÍ NÁROKŮ Z NAŘÍZENÍ 261	45
5.1	PROMLČENÍ V PRÁVNÍ TEORII	45
5.2	ABSENCE ÚPRAVY PROMLČENÍ V NAŘÍZENÍ 261	46
5.3	ÚPRAVA PROMLČENÍ V ČESKÉ REPUBLICE	48
5.4	DŮSLEDKY PROMLČENÍ PRO SMLUVNÍ STRANY SMLOUVY O PŘEPRAVĚ	52
5.4.1	<i>Dlouhá promlčecí lhůta</i>	52
5.4.2	<i>Uplatnění nároku neoprávněným</i>	53
6	VLIV PANDEMIE NEMOCI COVID 19 NA ODVĚTVÍ LETECKÉ PŘEPRAVY	57
6.1	VYMAHATELNOST POHLEDÁVEK V DOBĚ COVID 19	57
6.2	UTLUMENÍ MEZINÁRODNÍ LETECKÉ PŘEPRAVY V ROCE 2020	61
6.3	PRÁVNÍ RÁMEC STÁTNÍ PODPORY POSKYTOVANÉ LETECKÝM DOPRAVCŮM	65
6.4	STÁTNÍ POMOC OPTIKOU JUDIKATURY SOUDNÍHO DVORA EU	69

7	ZÁVĚR	73
8	SEZNAM ZKRATEK.....	76
9	SEZNAM ZDROJŮ	78
9.1	SEZNAM LITERATURY.....	78
9.2	SEZNAM POUŽITÝCH ČLÁNKŮ	79
9.3	SEZNAM POUŽITÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	81
9.4	SEZNAM POUŽITÉ JUDIKATURY.....	81
	NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE A ABSTRAKT V ČESKÉM JAZYCE, KLÍČOVÁ SLOVA.....	83
	NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE A ABSTRAKT V ANGLICKÉM JAZYCE, KLÍČOVÁ SLOVA....	84

1 Úvod

Dne 29. října 1923 vzlétl letoun Aero A-14 Českých aerolinií z letiště v pražských Kbělicích a prvním letem této společnosti zamířil do slovenské Bratislavy.¹ V roce sepsání této diplomové práce stojí zmíněná společnost před prahem oslav stoletého výročí své existence, během které zažila a přežila několik politických režimů, světovou válku, rozmach i útlum poptávky po letecké přepravě v důsledku ekonomických krizí i teroristických útoků, provozovala desítky letounů a zaměstnávala tisíce zaměstnanců. Mezi ně před několika lety přibyl i autor této diplomové práce. Poznatky, zkušenosti a podněty, které během práce pro tuto leteckou společnost autor nabyl, staly se prvním impulsem a pramenem námětů pro její sepsání.

Tato práce je zaměřena na dva okruhy právní regulace letecké dopravy, které autor považuje i z hlediska vlastní praxe za aktuální. Těmito tematickými celky jsou právní vztahy mezi leteckými dopravci a cestujícími a dopad pandemie onemocnění COVID-19 na sektor letecké dopravy. Ačkoliv mezinárodní letecká přeprava zahrnuje kromě nastavení úpravy vztahů cestujících a leteckých dopravců také celou řadu jiných témat, např. právní vztahy mezi jednotlivými obory leteckého průmyslu, nepovažuje autor za nezbytné se této oblasti z hlediska zaměření této práce podrobněji věnovat. Jakkoliv se jedná o problematiku zajímavou, je jejím předmětem zejména úprava technických podrobností letectví, která je založena spíše na obecnějších právních otázkách zejména v oblasti práva občanského a mezinárodního práva soukromého.

Oblast vzájemných práv a povinností mezi leteckým dopravcem a cestujícím přináší řadu pozoruhodných právních otázek, na které následně navazuje relativně obsáhlá judikatura. Ta může posloužit jako nástroj, na kterém se tyto otázky mohou demonstrovat. Z výše uvedených důvodů se autor rozhodl věnovat se v této práci především vztahům leteckého dopravce a cestujícího.

¹ První stroj ČSA vzlétl před 90 lety, mířil do Bratislavy, [online]. [cit. 2021-11-04], dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/1068401-prvni-stroj-csa-vzletl-pred-90-lety-miril-do-bratislavy>.

Pokud se autor jistých provozních detailů civilního letectví přece jen dotkne, činí tak v případech, kdy takové podrobnosti mají význam např. pro postavení cestujícího při vymáhání svých pohledávek za leteckým dopravcem. Takovou otázkou může být např. politika plánování letů, kdy je let cestujícího disponujícího letenkou jednoho leteckého dopravce fakticky proveden letounem v nátěru a s posádkou dopravce jiného. K této situaci v běžném leteckém provozu dochází relativně často, přičemž její konkrétní důvod může mít na postavení cestujícího zásadní význam.

Při práci v právním oddělení letecké společnosti se autor setkal se situacemi, kdy zdánlivě logické a snadné řešení právního problému naráželo na překvapivou interpretaci tohoto problému soudy, včetně soudů nejvyšších instancí, přičemž jejich rozhodnutí často neodráželo faktickou situaci ve světě letecké přepravy. Autor se v této diplomové práci snaží některá z těchto rozhodnutí podrobněji rozebrat, poukázat na jejich slabá místa a vysvětlit, jakým způsobem mohou být překážkou spravedlivému výkladu práva.

Z rozsáhlé oblasti právních otázek vztahů mezi dopravci a cestujícími vytkl autor před závorku dvě vybrané otázky, které v samostatných kapitolách rozebral podrobněji, přičemž obě z nich konkretizují způsob řádného uplatnění nároků cestujícího za leteckým dopravcem.

Samostatná kapitola si klade za cíl odpovědět na otázku, kdo a z jakého právního titulu k takovému uplatnění může být oprávněn a jakému subjektu takové právo nepřísluší, druhá část kapitoly naopak popisuje, kterému leteckému dopravci vznikla porušením smlouvy o přepravě povinnost nároky cestujících uspokojovat.

V další části práce je cílem analyzovat problematiku promlčení nároků cestujících. Na první pohled obecné téma totiž naráží na faktické aspekty leteckého průmyslu a mnohost subjektů, které svá práva uplatňují. Práce proto zkoumá, jakým způsobem se může pro cestujícího měnit promlčecí lhůta k uplatnění jeho nároku v návaznosti na volbu leteckého dopravce. Vedle toho

rozebírá autor úpravu promlčení nároků ze smlouvy o přepravě v českém právu a různé právní výklady, které se s touto právní úpravou pojí.

S ohledem na dobu, ve které je tato práce sepisována, nemůže autor opomenout vliv pandemie onemocnění způsobeného koronavirem SARS-CoV-2, později známého jako COVID-19, která sektor letecké přepravy zasáhla naprosto bezprecedentním způsobem. Autor tudíž v poslední části své práce ilustruje, jakým způsobem pandemie leteckou přepravu omezila. Podle názoru autora je dnes již notorií, že drtivá většina průmyslových odvětví by pandemií ekonomicky nepřežila bez určité formy státní pomoci. Představení možností, způsobů a mantinelů poskytování státní pomoci leteckým dopravcům je proto věnována samostatná kapitola. Vzhledem k tomu, že podpory poskytované členskými státy EU leteckým dopravcům se staly předmětem přezkumu Soudního dvora EU, zabývá se práce závěrem některými z čerstvých judikátů a demonstruje na nich přístup SDEU k takové pomoci.

2 Prameny právní úpravy

2.1 Mezinárodní právní úprava

Relevantní právní normy z hlediska práva mezinárodní letecké přepravy jsou součástí materie mezinárodního práva veřejného i mezinárodního práva soukromého. Vzhledem k tomu, že autor se v rámci této diplomové práce věnuje dominantně právním vztahům mezi cestujícími a leteckým dopravcem, tedy vztahům soukromoprávním, bude v této práci rozebírána především úprava mezinárodního práva soukromého. Před rozborem účinné právní úpravy považuje autor za vhodné učinit krátký exkurs do právních předpisů mezinárodního práva veřejného, které současné právní úpravě předcházely.

2.1.1 LBG-YUL aneb od Paříže k Montreálu

Počátky mezinárodní právní úpravy leteckého práva sahají na konec 19. století, kdy v dobách prusko-rakouské války docházelo k přeletům horkovzdušných balónů nad územím ovládaným nepřítelem. Vystala tak potřeba upravit otázku posádek takových balónů upadnuvších do zajetí. Právní postavení zajatých vzduchoplavců byla vyřešena bruselskou deklarací, přijatou na bruselské konferenci roku 1874.²

Potřebu rozsáhlejší právní úpravy s sebou však přinesl až postupný rozvoj letadel na začátku století dvacátého. Schopnost letadel cestovat na velké vzdálenosti bez nutnosti absolvování kontrol na pozemních hranicích států ukázala, že právní postavení letadel nad cizím státem je potřeba postavit najisto. V roce 1919 tak byla do Paříže svolána mezinárodní konference, jejímž výsledkem se stala Pařížská úmluva³ zakotvující právo suverenity státu nad svým vzdušným prostorem.⁴

² ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9, str. 11.

³ Úmluva o úpravě letectví ze dne 13. října 1919, vyhlášena pod č. 35/1924 Sb. z. a n.

⁴ Tamtéž, str. 12.

V období po první světové válce se na obloze začala objevovat letadla prvních aerolinek. Již v roce 1919 byla založena nejstarší světová letecká společnost – KLM.⁵ Další letecké společnosti brzy následovaly. Nárůst komerčních letů s sebou přinesl otázku odpovědnosti leteckých dopravců za škodu vzniklou jako důsledek letecké přepravy. První pokus upravit tento problém podniklo celkem 23 států v roce 1929, kdy ve Varšavě byla jejich zástupci podepsaná Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní dopravě, tzv. Varšavská úmluva.⁶

S ohledem na rozvoj letecké dopravy v meziválečném období a události druhé světové války se právní úprava Pařížské úmluvy stala nedostatečnou. V roce 1944 byla proto svolána konference do amerického Chicaga, která měla novou úmluvu o civilním letectví přinést.⁷ Výsledkem konference se stala Úmluva o mezinárodním civilním letectví, tzv. Chicagská úmluva,⁸ která se skládá ze dvou částí. První část stanovuje základní pravidla mezinárodního civilního letectví, zejm. svrchovanost státu nad svým vzdušným prostorem⁹, státní příslušnost letadel¹⁰ či podmínky provozuschopnosti letadla¹¹. Druhá část pak tvoří statut Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).¹²

Současná právní úprava z Chicagské úmluvy do značné míry stále vychází. ICAO poskytuje potřebnou platformu pro mezinárodní spolupráci, na jejímž základě je utvářena právní úprava civilního letectví v globálním měřítku.

⁵ KLM Company profile, [online], [cit. 2021-12-21], dostupné z: <https://www.klm.cz/information/corporate/company-profile>.

⁶ ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ, str. 13.

⁷ Tamtéž, str. 14.

⁸ Vyhlášena pod č. 147/1947 Sb.

⁹ Čl. 1 Chicagské úmluvy.

¹⁰ Čl. 17 a násl. Chicagské úmluvy.

¹¹ Čl. 29 a násl. Chicagské úmluvy.

¹² ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ, str. 15.

2.1.2 *Montrealská úmluva a její vztah k právu evropskému*

Stěžejním předpisem mezinárodního práva soukromého upravujícím mezinárodní leteckou přepravu je dnes Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsaná v Montrealu 28. května 1999, tzv. Montrealská úmluva.¹³

Montrealská úmluva plynule navazuje na právní úpravu přijatou na konferencích ve Varšavě i v Chicagu. Její úprava zahrnuje především vymezení odpovědnosti leteckého dopravce za škodu způsobenou cestujícímu usmrcením nebo zraněním, zpožděním nebo ztrátou zavazadla, poškozením nákladu či zpožděním.¹⁴ Rozsah maximální náhrady škody leteckým dopravcem je však u každého z uvedených případů limitován určitým počtem tzv. zvláštních práv čerpání (SDR), tedy měnovou jednotkou Mezinárodního měnového fondu, která je přepočítatelná na základní světové měny, vč. české koruny, přičemž směnný kurz je Mezinárodním měnovým fondem pravidelně zveřejňován a aktualizován.¹⁵ V pětiletých intervalech jsou limity odpovědnosti revidovány ze strany ICAO, při poslední revizi byly tyto limity navýšeny v roce 2019.¹⁶

Vedle odpovědnosti za škodu upravuje Montrealská úmluva proces uplatnění náhrady škody vůči leteckému dopravci, promlčecí lhůtu, ve které je tak třeba učinit, nebo pravomoc soudu, který je příslušný k rozhodnutí o právu cestujícího. Lze tedy shrnout, že Montrealská úmluva poskytuje ucelený a podrobný rámec poskytující cestujícím v civilním letectví náležitou ochranu.

Ačkoliv Montrealská úmluva vlastní úpravu odpovědnosti leteckého dopravce za škodu již obsahuje, považovala Evropská unie za potřebné poskytnout cestujícím ochranu rovněž na úrovni unijního práva, zejm. úpravou obsaženou

¹³ Vyhlášena pod č. 123/2003 Sb. m. s.

¹⁴ SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2006, ISBN 90-411-2456, Čl. 17 až 19.

¹⁵ V lednu 2022 odpovídala 1 jednotka SDR přibližně 30,4 Kč (zdroj: Exchange Rate Archives by Month, International Monetary Fund, [online]. [cit. 2022-02-01], dostupné z: https://www.imf.org/external/np/fin/data/param_rms_mth.aspx).

¹⁶ PRAVDA, Jan. *Revize limitů odpovědnosti dopravce v letecké přepravě*. PVPZ - Právo v přepravě a zasilatelství (Wolters Kluwer), rok 2020, číslo 1, str. 22.

v Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (v této práci označováno jako „Nařízení 261“), tedy paralelně s Montrealskou úmluvou. Vzhledem k tomu, že Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) společně se sdružením ELFAA, zastupujícím 10 nízkonákladových aerolinek, považovaly Nařízení 261 za neslučitelné s Montrealskou úmluvou, podaly dvě žaloby, jejichž cílem byl přezkum Nařízení 261 ve vztahu k Montrealské úmluvě.¹⁷ Tento soud se následně obrátil na SDEU s několika předběžnými otázkami týkající se právě vztahu těchto dvou mezinárodních právních předpisů.¹⁸

Za jeden z klíčových bodů rozhodnutí SDEU v tomto řízení je možné označit konstrukci dvojkolejnosti odpovědnosti leteckého dopravce, kdy SDEU uvádí, že zatímco Nařízení 261 upravuje náhradu „obecné“ škody způsobené zrušením či zpožděním letu, která je obecně totožná pro všechny cestující daného letu, právní úprava Montrealské úmluvy dává prostor cestujícím k uplatnění jakékoliv jiné, individuální škody, která nemusí být standardizovaným způsobem předvídaným Nařízením 261 cestujícímu plně nahrazena.¹⁹

2.2 Civilní letectví v unijním právu

Právní normy mající určitý význam pro civilní letectví nalezneme na unijní úrovni regulované jak přímou, tak kolizní metodou.

2.2.1 Kolizní normy v právu letecké přepravy

Kolizní normou rozumíme dle teorie takovou normu, která při přítomnosti mezinárodního prvku určí na základě předem stanovených kritérií, který právní řád bude na řešený právní problém aplikován, aniž by taková norma sama práva

¹⁷ Rozhodnutí SDEU ve věci C-344/04, IATA, ECLI:EU:C:2006:10, bod 19.

¹⁸ Tamtéž, bod 20.

¹⁹ HOBE, Stephan. *Fragwürdiges aus Luxemburg zur Verordnung 261/2004*, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, 1. vydání 2010, str. 155.

a povinnosti rozhodné pro zmíněný právní problém aplikovala.²⁰ Z hlediska kolizních norem je pro oblast mezinárodní letecké přepravy patrně nejdůležitější úprava Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I), které obecně umožňuje, aby si strany závazku právo, kterým se budou jejich vzájemná práva a povinnosti řídit, zvolily.²¹ V případě přepravní smlouvy je možnost takové volby Nařízením Řím I. zúžena. Smluvní strany mají na výběr pouze právo země, ve které má dopravce nebo cestující své obvyklé bydliště, ve které má dopravce místo své ústřední správy nebo se nachází místo odjezdu či určení.²²

Volba rozhodného práva pro smlouvu o přepravě může pro leteckého dopravce znamenat výhodu prostředí právního řádu, v němž právně jedná nejčastěji nebo podle kterého byl dopravce sám založen. Někteří letečtí dopravci tak volbu rozhodného práva upravují ve svých přepravních podmínkách.²³

V případě, kdy si smluvní strany smlouvy o přepravě rozhodné právo v přepravních podmínkách ani na jiném místě nezvolí, určuje Nařízení Řím I. rozhodné právo podle země obvyklého bydliště cestujícího, pokud se v této zemi rovněž nachází místo odjezdu nebo místo určení, tedy místo odletu či příletu.²⁴ Vzhledem k tomu, že letecká přeprava slouží cestujícím zejména k přepravě mezi svým domovem a cílovou destinací, lze předpokládat, že většina takových právních vztahů bude uzavřena právě podle práva země obvyklého bydliště cestujícího. Teprve pokud cestující neletí z nebo do země svého obvyklého bydliště, je rozhodným právo země obvyklého bydliště leteckého dopravce.²⁵

²⁰ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015, ISBN 978-80-7380-550-0, str. 28.

²¹ Čl. 3 odst. 1 Nařízení Řím I.

²² ROZEHNALOVÁ, Naděžda, Klára DRLIČKOVÁ, Tereza KYSELOVSKÁ a Jiří VALDHANS. *Mezinárodní právo soukromé Evropské unie*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2018. ISBN 978-80-7598-123-3.

²³ Srov. přepravní podmínky Českých aerolinií, bod. 2.1, [online]. [cit. 2022-02-03], dostupné z: https://www.csa.cz/media/1400/prepravni-podminky-cs_csaim_15403.pdf.

²⁴ Čl. 5 odst. 1 Nařízení Řím I.

²⁵ Tamtéž.

2.2.2 Přímé normy v právu letecké přepravy

Vedle norem kolizních rozlišuje teorie mezinárodního práva soukromého i tzv. přímé normy, kterými jsou práva a povinnosti dotčených stran upraveny bez ohledu na právní řád, který se na takový právní vztah použije, jsou tedy upraveny „přímo“.²⁶ V unijním právu se taková právní úprava nachází dominantně v nařízeních Evropského parlamentu a Rady, případně v nařízeních Komise.

Evropských nařízeních, která mají pro právo civilního letectví význam, nalezneme v právním řádu více. Jako základní nařízení je možné označit Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví. Základní nařízení zajišťuje společnou unijní platformu pro široký rozsah společných bezpečnostních a provozních norem civilního letectví.

Z mnoha dalších nařízeních autor níže zmiňuje několik podstatných, přičemž je kategorizuje podle oblasti, kterou převážně upravují.

První z těchto oblastí můžeme souhrnně nazvat *Provozními předpoklady provozování letecké přepravy*. Do této oblasti řadíme např. nařízení č. 1008/2008, o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, které upravuje podmínky a proces vydávání provozních licencí leteckým dopravcům. Z dalších nařízeních v této oblasti jmenujme např. nařízení č. 1321/2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů, nebo nařízení č. 1178/2011, kterým se stanoví technické požadavky a postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení č. 216/2008.²⁷

Evropské právní předpisy v druhé z oblastí upravují aspekty vlivu leteckého průmyslu na životní prostředí, přičemž je notorií, že letecká přeprava patří v důsledku spalování kerosinu a značné hlučnosti k odvětvím

²⁶ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA, str. 30.

²⁷ Toto Nařízení bylo v roce 2018 zcela nahrazeno již zmiňovaným Nařízením č. 1139.

majícím na životní prostředí nezanedbatelný vliv. Z platné úpravy jmenujme např. nařízení č. 598/2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, nebo nařízení č. 1005/2009 o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu. Takovými látkami jsou totiž i halony, které jsou používány v letadlech k ochraně prostorů posádky, v prostoru motorů, v nákladním prostoru a v suchých prostorách a pro inertizaci palivových nádrží.²⁸

V neposlední řadě autor vyčleňuje evropské právní předpisy regulující vztah mezi leteckým dopravcem a cestujícím v rámci přepravy osob. Stěžejním předpisem v této oblasti je bezesporu Nařízení 261. Vzhledem k tomu, že toto nařízení je předmětem rozsáhlého rozboru v dalších částech diplomové práce, nepovažuje autor za vhodné jej více na tomto místě zkoumat.

Z hlediska práv cestujícího je však neméně zajímavé Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě (tzv. *PRM Nařízení*), které poskytuje určitou ochranu osobám s takovým druhem zdravotního postižení, které jim neumožňuje nástup a výstup z letadla bez potřebné asistence. PRM Nařízení zajišťuje zdravotně znevýhodněným cestujícím právo na odpovídající pomoc na letištích spočívající v asistenci při pohybu na letišti, nástupu do letounu a výstupu z něj. Tuto povinnost PRM Nařízení navazuje na notifikaci leteckému dopravci ve lhůtě 48 hodin před odletem.²⁹ Současně zakazuje leteckému dopravci odmítnout zdravotně znevýhodněného cestujícího z přepravy, pokud má takový cestující platnou letenku a rezervaci,³⁰ výjimkou z tohoto zákazu tvoří pouze bezpečnostní důvody a reálná nemožnost nástupu takového cestujícího z důvodu šířky nástupních dveří.³¹

²⁸ Příloha VI. Nařízení 1005.

²⁹ Čl. 7 ve spoj. s Přílohou I. PRM Nařízení.

³⁰ Čl. 3 PRM Nařízení.

³¹ Čl. 4 odst. 1 PRM Nařízení.

Ačkoliv výklad PRM Nařízení není předmětem této diplomové práce, pozastavuje se autor nad konstrukcí odpovědnosti za přepravu zdravotně znevýhodněných cestujících. Na jednu stranu je nutno přiznat, že větší časová náročnost k zacházení se zdravotně znevýhodněnými osobami může prodlužovat čas nástupu ostatních cestujících na palubu a tím zvětšovat zpoždění daného letu, čemuž se letečtí dopravci mohou snažit předcházet právě tím, že takovým cestujícím nástup na palubu letadla odmítnou. Takovou praktiku je samozřejmě potřeba lidsky odsoudit a právně sankcionovat.³² Na druhou stranu PRM Nařízení limituje povinnost provozovatele letiště poskytnout cestujícímu péči včasnou notifikací, přičemž nebyla-li taková notifikace provedena, zakládá PRM Nařízení provozovateli letiště toliko povinnost vyvinout veškeré rozumné úsilí, aby se cestující mohl letu zúčastnit. Autor je přitom díky práci v právním oddělení leteckého dopravce obeznámen s tím, že v praxi takové mimořádné úsilí leteckého dopravce – zejména na velkých mezinárodních letištních uzlech – znamená několikahodinové čekání, než se již tak vytížené PRM službě uvolní kapacity k poskytnutí péče neohlášenému cestujícímu.

Ten je tedy v případě příletu na takové letiště nucen celou dobu čekat na svém místě, bez možnosti použít toaletu, odkázán na pracovníky letiště bez toho, aby věděl, kdy mu bude umožněno letadlo opustit. V případě, že by se pracovníci letiště k cestujícímu odmítali dostavit, došlo by k situaci, kdy letadlo leteckého dopravce by bylo takovým cestujícím zcela paralyzováno. Dokud totiž palubu letadla po příletu neopustí poslední cestující, nemůže palubní personál začít s poletovou bezpečnostní kontrolou letounu ani s přípravou letounu na další let, o umožnění nástupu na palubu novým cestujícím ani nemluvě. Letecký dopravce však takovému cestujícímu odmítnout nástup na palubu nemůže, neboť takové jednání by mohlo zakládat jeho správněprávní odpovědnost. Dochází tak k absurdní situaci, kdy letecký dopravce je právním předpisem nucen přijmout

³² Odmítnutí přepravy zdravotně znevýhodněného cestujícího může být ze strany ÚCL posouzeno jako přestupek podle § 93c odst. 1 písm. a) bod 2. ZCL.

k letu cestujícího, i když je mu známo, že takový cestující nebude pravděpodobně schopen po příletu letadlo opustit.

S ohledem na výše uvedené je autor toho názoru, že právní konstrukce PRM Nařízení zakládá hrubý nepoměr mezi mírou odpovědnosti leteckého dopravce za přepravu zdravotně znevýhodněného cestujícího a odpovědnosti provozovatele letiště za poskytnutí péče o něj, kdy právní povinnost přijmout k přepravě takového cestujícího není fakticky krytá jistotou, že o cestujícího bude na cílovém letišti postaráno. *De lege ferenda* vidí autor řešení tohoto problému v rozšíření povinnosti provozovatelů letiště zajistit péči o zdravotně postižené cestující i nad rámec notifikace s dvoudenním předstihem.

2.3 Vnitrostátní právní úprava

Z hlediska českého právního řádu můžeme konstatovat, že právní předpisy mající význam pro právo civilního letectví nalezneme jak ve veřejném, tak i v soukromém právu.

Stěžejním veřejnoprávním předpisem je Zákon o civilním letectví, který v současné době do značné míry plní funkci transpoziční a adaptační k předpisům unijního práva, v nichž je obsažena převážná část materie právní regulace letectví. V některých otázkách dosud neregulovaných právem EU stanovuje základní právní rámec kategorizace a fungování letišť, podmínky výkonu práce leteckého personálu nebo poskytování leteckých služeb. V neposlední řadě také zřizuje samotný Úřad pro civilní letectví.

Vzhledem k zaměření této diplomové práce na vztahy leteckého dopravce a cestujícího zmiňuje autor z oblasti soukromého práva toliko právní úpravu smlouvy o přepravě osob, obsažené v ustanovení § 2550 a násl. občanského zákoníku. V pěti ustanoveních se zákonodárce snaží ukotvit smlouvu o přepravě v právním řádu a nastavit ty nejzákladnější mantinely, přičemž konkrétní právní úpravu ponechává na přepravních řádech, tedy normách podzákoných. Na rozdíl od předchozí právní úpravy nezná české právo jednotný letecký přepravní řád, vydaný jako vyhláška ministerstva obrany č. 17/1966 Sb., který vzájemná práva

a povinnosti smluvních stran smlouvy o přepravě blíže upravoval. Tento letecký právní řád byl k účinnosti (nového) občanského zákoníku zrušen.

3 Nařízení 261 a jeho interpretace ve světle vybraných rozhodnutí SDEU

3.1 Působnost

Skutečnost, že přeprava cestujícího je postižena některou z událostí, se kterou Nařízení 261 spojuje vznik práv cestujícího na náhradu škody či péči, bez dalšího neznamena, že na vzniklou situaci bude Nařízení 261 aplikováno. Podmínky, za kterých je možno Nařízení 261 použít, upravuje čl. 3 Nařízení 261. Tyto aspekty je možno rozdělit na územní, osobní a věcnou působnost.³³

3.1.1 Územní působnost

Čl. 3 odst. 1 Nařízení 261 stanoví, že:

„(1) Toto nařízení se vztahuje:

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

b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.³⁴“

Je zřejmé, že pokud předmětný let odlétá z letiště ležícího na území členského státu EU, Nařízení 261 se z hlediska územní působnosti použije bez dalšího.

V situaci, kdy let na území členského státu EU naopak směřuje ze země mimo EU, se Nařízení 261 uplatní pouze v případě, že let provozuje tzv. dopravce Společenství, pokud cestujícímu nebylo poskytnuto v této zemi plnění srovnatelné

³³ Sdělení Komise C-214/5 - Pokyny pro vyklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společená 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, kapitola 2.

³⁴ Čl. 3 odst. 1 Nařízení 261.

s plněním, které zaručuje Nařízení 261.³⁵ Zajímavým příkladem pro aplikaci tohoto pravidla může být plnění poskytnuté na území Spojeného království po jeho vystoupení z EU, kdy se text Nařízení 261 stal součástí tamního vnitrostátního práva.³⁶

Leteckým dopravcem Společenství se rozumí letecký dopravce, který provozuje své podnikání na základě provozní licence vydané některým ze členských států na základě Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství³⁷. U leteckých dopravců všeobecně spojovaných s některým z členských států EU majících bázi letadel v jediném členském státě, či dokonce jediném městě, je velice pravděpodobné, že operují pod provozní licenci členského státu, v němž tuto bázi mají. Seznam leteckých dopravců společenství je dostupný na internetových stránkách Evropské komise.³⁸

Pokud se jedná o leteckého dopravce usazeného v EU, je Nařízení 261 zpravidla také efektivně vymahatelné, neboť v případě, že letecký dopravce neplní povinnosti uložené Nařízením 261 dobrovolně, má cestující poměrně široký výběr možností, jak se svých práv domoci soudní cestou.³⁹

³⁵ Srov. Rozhodnutí SDEU ve věci C-257/14 (van der Lans), ECLI:EU:C:2015:618, bod 28 rozhodnutí.

³⁶ *Brexit: The end for 261?*, [online], [cit. 2022-02-18], dostupné z: <https://www.dlapiper.com/en/uk/insights/publications/2020/12/brexit-the-end-for-261/>

³⁷ Srov. Rozhodnutí SDEU ve věci C-6/14 (Wucher Helicopter GmbH, Euro-Aviation Versicherungs AG proti Fridolinu Santerovi, ECLI:EU:C:2015:122, bod 33.

³⁸ EU air carriers by country holding an active operating licence, [online], [cit. 2022-02-18], dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/internal-market_en.

³⁹ V úvahu přichází např. řízení o evropském platebním rozkazu, zavedené Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1896/2006 ze dne 12. prosince 2006, nebo řízení o drobných nárocích, zavedené Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 861/2007 ze dne 11. července 2007. V obou případech je řízení před soudem zjednodušeno formuláři dostupnými ve všech jazycích členských států, které řízení urychlují.

Obdobně se Nařízení 261 aplikuje také ve vztahu k členským státům Evropského hospodářského prostoru (tj. Island a Norsko)⁴⁰ a Švýcarsko.⁴¹

3.1.2 Osobní působnost

Nařízení 261 se dále podle čl. 3 odst. 2 Nařízení 261 použije pouze, pokud cestující:

„a) mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a vyjma případy zrušení podle článku 5 se přihlásí k přepravě,

- jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu,

nebo, jestliže není uveden čas,

- nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu; nebo

b) jsou leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy bez ohledu na důvod převedení z letu, který měli rezervovaný, na jiný let.“

Nařízení 261 tedy podmiňuje svou aplikaci tím, že cestující má právo cestovat postiženým letem na základě uzavřené smlouvy o přepravě, kterou dokládá rezervací, a tím, že se cestující o své právo přihlásí na letišti, resp. dá najevo svůj opravdový záměr právo využít.

Termín přihlášení se k přepravě, který Nařízení 261 používá, není v českém prostředí příliš obvyklý. Porovnáním české jazykové verze Nařízení 261 s verzí anglickou dojdeme k závěru, že tento termín je třeba chápat jako okamžik, kdy cestující se cestující dostaví na odbavovací přepážku tzv. „check-inu“ na

⁴⁰ Na území Lichtenštejnska se veřejné letiště nenachází.

⁴¹ Na základě Rozhodnutí č. 1/2015 Smíšeného výboru Evropská unie-Švýcarsko pro leteckou dopravu zřízeného Dohodou mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě ze dne 20. srpna 2015, kterým se nahrazuje příloha Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě [2015/1481].

letišti, kde obdrží palubní vstupenku a odevzdá svá zavazadla k přepravě. Je patrné, že Nařízení 261 počítalo s tím, že každý cestující se před vlastním letem k přepážce na letišti dostaví. S rozvojem moderních technologií, které umožňují provést check-in (tedy přihlášení k přepravě) prostřednictvím internetu či aplikace v telefonu až několik desítek hodin nebo i dnů předem,⁴² se však zvyšuje počet těch cestujících, kteří služby check-inu na letišti vůbec nevyužívají a po příjezdu na letiště zamíří rovnou k bezpečnostní kontrole a k jednotlivým odletovým východům. Tito cestující tak sice formálně splní podmínku přihlášení se k přepravě, materiální podmínka přítomnosti na letišti jako projev opravdového zájmu na cestování postiženým letem však nutně splněna být nemusí.

Soudní dvůr EU se problémem přihlášení se k přepravě zabýval ve svém rozhodnutí ve věci C-756/18. Předmětem sporu v této věci byla nevyplacená kompenzace podle čl. 7 Nařízení 261 za let společnosti Easyjet z Paříže do Benátek, kdy tento let byl na svém příletu zpožděn o 3 hodiny a 7 minut. Letecká společnost nepopírala zpoždění letu, kompenzaci však odmítla vyplatit s odůvodněním, že cestující nepředložili palubní vstupenky a neprokázali tak, že ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) Nařízení 261 přihlásili k přepravě.⁴³

Soudní dvůr uzavřel, že podmínky stanovené v čl. 3 odst. 2 písm. a) jsou kumulativní, ze splnění jedné z nich tedy nelze automaticky presumovat naplnění druhé. Cestující disponující potvrzenou rezervací z toho důvodu není automaticky považován za cestujícího přihlášeného k přepravě. Požadavek přihlášení k přepravě je však stanoven pouze u cestujících, jejichž let byl zpožděn, nikoliv zrušen.⁴⁴

V případě, kdy nárok na kompenzaci podle čl. 7 Nařízení 261 je založen významným zpožděním letu, je pojmově logické, že cestující se letu musel

⁴² České aerolinie umožňují provést online check-in až 36 hodin před plánovaným odletem, Ryanair v případě příplatkové služby poskytuje možnost online check-inu dokonce 30 dní předem.

⁴³ Rozhodnutí SDEU ve věci C-576/18, LC, MD proti Easyjet, ECLI:EU:C:2019:902, bod 7 až 11.

⁴⁴ Tamtéž, bod 25 až 27.

účastnit, aby cílové destinace mohl se zpožděním vůbec dosáhnout. S ohledem na skutečnost, že letecký dopravce na palubu cestující přijal a na místo určení je dopravil, SDEU uzavírá, že tito cestující podmínku přihlášení se k přepravě splnili. Takoví cestující tedy nejsou povinni předkládat palubní vstupenku ani jinak přihlášení se k přepravě dokazovat.⁴⁵

Evropská komise si je nedostatků Nařízení 261 spojených s pojmem „přihlášení se k přepravě“ vědoma. Ve svém návrhu novelizace COM/2013/0130 proto upravuje čl. 3 odst. 2 Nařízení 261 tak, že jeho aplikaci neváže na dostavení se k přepážce check-inu, ale na dostavení se k nástupu do letadla. Návrh z roku 2013 se nicméně momentálně stále nachází ve stádiu projednávání a zdá se být krajně nejisté, že bude přijat.⁴⁶

3.1.3 Věcná působnost

Nařízení 261 se vztahuje pouze na cestující přepravované motorovým letadlem s pevnými křídly.⁴⁷ Ze své působnosti tak vylučuje lety vrtulníkem, větroněm, vzducholodí či horkovzdušným balónem.

Z působnosti Nařízení 261 jsou dále vyloučeni cestující, kteří cestují zdarma nebo za ceny, které nejsou veřejnosti běžně dostupné.⁴⁸ Takovými cestujícími mohou být např. pasažéři letu jiného leteckého dopravce, kteří byli na předmětný let přeměrováni v rámci interních dohod leteckých dopravců,⁴⁹

⁴⁵ Tamtéž. Bod 28 a 29.

⁴⁶ 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, [Online], [cit. 2021-10-24], [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2013/0072\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2013/0072(COD)&l=en), dostupné z:

⁴⁷ Čl. 3 odst. 4 Nařízení 261.

⁴⁸ Čl. 3 odst. 3 Nařízení 261.

⁴⁹ Např. cestující zrušeného letu společnosti Air France z Paříže do Prahy, který byl do cílové destinace přeměrován na let Air France z Paříže do Amsterdamu a následně na let Českých aerolinií z Amsterdamu do Prahy, nemůže v případě významného zpoždění letu do Prahy úspěšně nárokovat kompenzaci po Českých aeroliniích, neboť na této části trasy je přepravován bezúplatně. Jeho případný nárok vůči Air France za zrušení přímého letu však není dotčen.

zaměstnanci leteckého dopravce cestující v rámci zaměstnaneckých letenek, nebo pasažéři, kteří svou letenku získali na základě dohod s leteckým dopravcem o poskytování zvláštních cen na letenky.

Na cestující, jejichž letenky byly vydány v rámci programů leteckého dopravce pro často cestující zákazníky, případně v rámci jiných obchodních programů, se však Nařízení 261 vztahuje.⁵⁰

3.2 Odepření nástupu, zrušení a významné zpoždění letu (čl. 4-6 Nařízení 261)

Nařízení 261 samo vymezuje svůj předmět jako stanovení minimálních práv cestujících ve třech situacích, které mohou nepříznivě ovlivnit let cestujícího. Těmito situacemi jsou úplné zrušení letu, jeho významné zpoždění a odepření nástupu na palubu⁵¹. Nařízení 261 k těmto situacím, které přímo ovlivňují vlastní přepravu cestujícího a čas příletu do cílové destinace, navíc cestujícím přiznává i právo na částečnou kompenzaci v případě, kdy cestující sice přiletí do cílové destinace ve stanoveném čase, avšak z jakéhokoliv důvodu byl přepravován v nižší cestovní třídě, než na kterou má zakoupenou letenku.

3.2.1 Odepření nástupu na palubu

Pravidla pro kompenzace cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu letadla, byla evropským právem stanovena již v 90. letech minulého století Nařízením 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“), které reagovalo na trend tzv. overbookingu jako nevyhnutelného následku rozvoje mezinárodní letecké přepravy.

Overbooking je postup leteckých společností, který spočívá v knihování více míst na daný let, než je skutečný počet míst k sezení v letadle. Základem takového postupu je premisa, že někteří cestující z nejrůznějších důvodů nestihnou na let

⁵⁰ Čl. 3 odst. 3 Nařízení 261.

⁵¹ Čl. 1 odst. 1 Nařízení 261.

nastoupit (nevyužití letenky, zpoždění předchozího přípojného letu apod.). Jejich místo v letadle by tak za normálních okolností zůstalo nevyužito. Ačkoliv overbooking může vzbuzovat dojem nepoctivé obchodní praktiky, obvykle jde spíše o legitimní přístup směřující k racionálnímu využití míst v letadle, který umožňuje např. v případě provozních nepravidelností přepravit cestující co nejdříve do jejich cílové destinace, snižuje uhlíkovou stopu letecké přepravy apod. Situace, kdy z tohoto důvodu skutečně dojde k odepření nástupu cestujícímu s potvrzenou rezervací, jsou velmi výjimečné. Je však třeba, aby byla cestujícímu za těchto okolností poskytnuta adekvátní ochrana.

Odepřením nástupu na palubu rozumělo Nařízení 295 odmítnutí cestujícího, přestože disponoval platnou letenkou, měl potvrzenou rezervaci a ve stanovený čas se přihlásil k přepravě.⁵² Jako jediný důvod pro odepření nástupu na palubu, který zakládá práva na péči či kompenzaci, však Nařízení 295 uznávalo pouze overbooking. Nařízení 261 rozšiřuje definici odepření nástupu na palubu na všechny případy odmítnutí cestujícího k přepravě, které nespádají pod demonstrativní výčet rozumných důvodů pro odmítnutí, kterými jsou zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany a nedostatečné cestovní dokumenty.⁵³

Nařízení 295 zakládalo povinnost leteckého dopravce stanovit pravidla pro případy, kdy rezervuje více míst v letadle, než je objektivně k dispozici. S těmito pravidly pak letecký dopravce seznámil své cestující vyvěšením v kanceláři dopravce⁵⁴ a na přepážkách check-inu.⁵⁵ Na základě těchto pravidel měl cestující v případě odepření nástupu na palubu právo volbu mezi vrácením ceny letenek a náhradním dopravením do cílového místa určení, a to buď při nejbližší příležitosti, nebo v pozdější době podle diskrece cestujícího. V každém případě bylo

⁵² Čl. 2 odst. 1 písm. a) Nařízení 295.

⁵³ SMEJKALOVÁ, Terezie a Lucie PICHLEROVÁ. *Právo civilního letectví*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Právní monografie. ISBN 978-80-7598-026-7, kapitola 10.3.2.1 (Vzhledem k tomu, že autor má k dispozici pouze elektronickou verzi knihy, uvádí zdroj odkazem na příslušnou kapitolu).

⁵⁴ Nařízení 295 vznikalo v době omezenějších možností internetu, předpokládalo se tedy zřejmě, že cestující své letenky budou kupovat z větší části v kamenných kancelářích leteckých dopravců.

⁵⁵ Čl. 3 Nařízení 295.

cestujícímu přiznáno právo na náhradu škody ve výši od 150 do 300 ECU⁵⁶ podle délky letu.⁵⁷ Tato kompenzace však mohla být omezena cenou letenky.⁵⁸

Nařízení 261 na rozdíl od Nařízení 295 přímo zakotvuje povinnost leteckého dopravce, který očekává, že některým z cestujících odepře nástup na palubu, vyzvat dobrovolníky, kteří své místo v letadle za přiměřené protiplnění uvolní. Pokud se dostatečný počet takových dobrovolníků nenajde, je letecký dopravce oprávněn odepřít některým z cestujících nástup proti jejich vůli. Těmto cestujícím je letecký dopravce povinen okamžitě poskytnout kompenzaci od 250 do 600 EUR podle délky letu, kde kompenzace již nemůže být omezena cenou letenky. Vedle kompenzace cestujícímu náleží právo volby mezi vrácením ceny letenky a dopravou do cílového místa určení shodně jako v případě úpravy Nařízení 295.

3.2.2 Zrušení letu

Zrušení letu definuje Nařízení 261 v čl. 2 písm. l) jako neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo. Oproti odepření nástupu cestujících na palubu je zrušení letu častějším problémem, se kterým se cestující při svých cestách mohou setkat.

Nařízení 261 cestujícím v případě zrušení letu zakládá podle čl. 5 Nařízení 261 právo na volbu mezi vrácením plné ceny letenky a přesměrováním do cílové destinace.⁵⁹ Vedle toho ukládá leteckému dopravci v případě přesměrování povinnost poskytnutí občerstvení,⁶⁰ zajištění dvou telefonních hovorů a poslání

⁵⁶ ECU neboli European Currency Unit, evropská měnová jednotka, sloužila v EU v době před zavedením Eura k zúčtování plateb v různých evropských měnách.

⁵⁷ Čl. 4 Nařízení 295.

⁵⁸ Čl. 4 odst. 4 tamtéž.

⁵⁹ Čl. 5. odst. 1 písm. a) Nařízení 261.

⁶⁰ Čl. 5 odst. 1 písm. b) tamtéž.

dvou zpráv telexem, faxem nebo elektronickou poštou⁶¹ a nocleh a transfer do místa ubytování v případě přesměrování na následující den.⁶²

Dikce čl. 5 odst. 1 písm. a) a b) ve spojení s dikcí čl. 8 a 9 Nařízení 261 u těchto práv cestujících očekává aktivní přístup leteckého dopravce, který je povinen cestujícím péči co do občerstvení, ubytování či poskytnutí telefonních hovorů ze své iniciativy nabídnout. Autor se na tomto místě plně ztotožňuje s názorem, že Nařízení 261 klade naprosto nerealistické požadavky na letecké dopravce, jelikož s ohledem na značný počet cestujících přepravovaných letecky není možné zajistit dostatečný počet personálu, který by povinnosti aktivního nabízení pomoci cestujícím zajišťovali.⁶³

Zrušením letu může cestujícimu rovněž vzniknout právo na vyplacení paušalizované náhrady škody podle čl. 7 Nařízení 261 ve výši 250 až 600 EUR v závislosti na vzdálenosti mezi místem příletu a odletu. V případě, že letecký dopravce nabídne cestujícím přesměrování do cílového místa určení, kdy přesměrovaný let nepřesahuje plánovaný čas příletu původního letu

o 2 hodiny v případě letu kratšího než 1500 km, nebo

o 3 hodiny v případě letů ve společenství delších než 1500 km a všech ostatních letů o délce mezi 1500 km a 3500 km, nebo

o 4 hodiny v případě ostatních letů,

může být cestujícimu vyplacena kompenzace snižená až o 50 procent⁶⁴.

V souvislosti s cit. čl. 7 odst. 2 Nařízení 261 nemůže být autorem opomenuto poukázat na překladatelskou chybu, kdy se do českého znění Nařízení 261 patrně omylem dostal úryvek ze znění anglického „*the operating air carrier*

⁶¹ Tamtéž.

⁶² Tamtéž.

⁶³ Shodně také CHRÁST, Patrik. *Práva cestujících v mezinárodní letecké přepravě*. Praha, 2019. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, Katedra obchodního práva. Vedoucí práce Pauknerová, Monika., str. 53.

⁶⁴ Čl. 7 odst. 2 Nařízení 261.

may reduce the compensation provided for in paragraph 1 by 50 %. “Kvalita české jazykové verze Nařízení 261 je ostatně diskutabilní z vícero důvodů.

Zatímco chyba v překopírování anglické věty do české verze je spíše úsměvným povšimnutím, překlad podmínek vzniku práva na vyplacení kompenzace podle čl. 7 Nařízení 261 v případě zrušení letu, uvedených v čl. 5 odst. 1 písm. c) Nařízení 261 představuje za použití pouze jazykového výkladu překážku v jeho správné aplikaci.

České znění přiznává cestujícím v případě zrušení jejich letu právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, „...**jestliže**:

i) nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo

ii) nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo

iii) nejsou informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.“

Prostým jazykovým výkladem lze dojít pouze k závěru, že právo na vyplacení kompenzace přísluší každému cestujícímu, který nebyl o zrušení letu informován alespoň dva týdny před časem odletu podle bodu i), a to bez ohledu na skutečnost, že o zrušení letu mohl být informován ve lhůtě podle bodů ii) nebo iii). Česká verze Nařízení 261 totiž staví jednotlivé body jako podmínky přiznání práva na kompenzaci a mezi jednotlivými body je spojkou „nebo“ nastaven alternativní vztah, tedy pro naplnění hypotézy právní normy postačí splnění jedné z podmínek v seznamu uvedených. Body ii) a iii) jsou naproti tomu ve své české jazykové verzi neaplikovatelné, neboť předpokládají splnění dvou podmínek

současně – neinformování cestujícího o zrušení letu ve stanovené lhůtě a nenabídnutí přesměrování letu. Tyto podmínky jsou spojeny spojkou „a“, musí být tedy splněny kumulativně. Leteckému dopravci tak ke zproštění své odpovědnosti stačí pouze informovat o zrušení letů, v ten moment není jedna ze dvou podmínek naplněna a daný bod nemůže zakládat cestujícímu právo na kompenzaci.

Daleko přílehavěji upravuje čl. 5 odst. 1 písm. c) Nařízení 261 jeho anglická mutace, která místo slova „jestliže“ používá slovo „unless“, tedy „ledaže“, a místo záporů „nejsou“ a „není“ staví věty kladně, používá tedy slova „jsou“ a „je“. Anglická verze tedy přiznává cestujícím v případě zrušení letu právo na kompenzaci paušálně, body i) až iii) poté umožňují leteckému dopravci zprostit se povinnosti k vyplacení kompenzace tím, že buď informuje cestující o zrušení letu alespoň dva týdny před plánovaným odletem, nebo je informuje později, zato však současně nabídne odpovídající přesměrování.

Pro úplnost je třeba uvést, že tento překladatelský problém se vedle české verze vyskytuje rovněž ve verzi slovenské. V německé nebo polské jazykové verzi je naopak obsažena modifikace odpovídající verzi anglické.

Nařízení 261 konstruuje odpovědnost leteckého dopravce za zrušení letu jako odpovědnost objektivní, přičemž jako liberační důvod označuje pouze mimořádné okolnosti, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.⁶⁵ V důsledku velice restriktivního chápání mimořádných okolností judikaturou SDEU můžeme shrnout, že o takové mimořádné okolnosti se jedná pouze v případě, že dotčená událost svým původem či vlastnostmi není inherentní běžnému provozu leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole.⁶⁶ Pro přiznání statusu mimořádné okolnosti musí být navíc tyto podmínky splněny kumulativně.

⁶⁵ Čl. 5 odst. 3 Nařízení 261.

⁶⁶ Rozhodnutí SDEU ve věci C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771.

Z myslitelných situací, které mohou v rámci provádění letecké přepravy nastat, jsou obecně mezi mimořádné okolnosti řazeny např. tyto:

- střet letadla s ptákem (tzv. birdstrike);⁶⁷
- zpoždění z důvodu nouzového přistání nutného k vysazení agresivního cestujícího;⁶⁸
- poškození podvozku letadla neočekávaným předmětem na vzletové dráze;⁶⁹
- zhoršené počasí neumožňující vzlet nebo přistání letadla;⁷⁰
- přírodní katastrofy jako výbuch sopky;⁷¹
- stávková personálu letiště;⁷²
- nestabilní politická situace (válka, politický puč).

Za mimořádnou okolnost pak podle judikatury SDEU nemohou být považovány např.:

- stávková personálu leteckého dopravce, včetně stávků neohlášené a pořádané v rozporu s právem (tzv. wildcat strike);⁷³
- technická závada letadla, včetně závad nepředvídatelných a nezanedbaných;⁷⁴
- poškození trupu letadla nástupními schody.⁷⁵

⁶⁷ Rozhodnutí SDEU ve věci C-315/15, Peška v. Travel Service a.s, ECLI:EU:C:2017:342.

⁶⁸ Rozhodnutí SDEU ve věci C-74/19, LE v. TAP, ECLI:EU:C:2020:460.

⁶⁹ Rozhodnutí SDEU ve věci C-501/17, Germanwings v. Pauels, ECLI:EU:C:2019:288.

⁷⁰ Sdělení Komise C-214/04, kapitola 5.

⁷¹ Rozhodnutí SDEU ve věci C-12/11, McDonough v. Ryanair, ECLI:EU:C:2013:43.

⁷² Rozhodnutí SDEU ve věci C-22/11, Finnair v. T.L., ECLI:EU:C:2012:604.

⁷³ Rozhodnutí SDEU ve spojených věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, Helga Krüsemann a další, ECLI:EU:C:2018:258.

⁷⁴ Rozhodnutí SDEU ve věci C-257/14, Van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618.

⁷⁵ Rozhodnutí SDEU ve věci C-394/14, Siewert, ECLI:EU:C:2014:2377.

3.2.3 Významné zpoždění letu

Zdaleka nejčastější situací zakládající práva podle Nařízení 261, se kterou se cestující mohou při letecké přepravě setkat, je zpoždění jejich letu. Ač samotný pojem „významné zpoždění“ není Nařízením 261 nijak definován, chápeme jej dvojím způsobem, buď jako časový rozdíl mezi plánovaným časem odletu předmětného letu a jeho skutečným odletem, nebo jako časový rozdíl mezi plánovaným časem příletu předmětného letu a jeho skutečným příletem. Zatímco první chápání zpoždění má význam pro nárok cestujícího na poskytnutí péče na letišti, případně možnost vzdát se přepravy a požadovat vrácení ceny letenky, druhé chápání může zakládat nárok cestujícího na vyplacení kompenzace podle čl. 7 Nařízení 261. Podmínkou aplikace Nařízení 261 na konkrétní let je skutečnost, že předmětný let byl zpožděn o více než 2, 3 nebo 4 hodiny v návaznosti na délku letu. V takovém případě je cestujícím přiznáno shodně jako v případě zrušení letu právo na poskytnutí pomoci ve formě občerstvení zdarma⁷⁶ ubytování a související transfer,⁷⁷ dva telefonické hovory a zaslání dvou krátkých zpráv. Pokud je let cestujícího zpožděn o více než 5 hodin, má cestující rovněž právo požadovat refundaci letenky a návrat do původního místa odletu v případě, že zpožděný let neodlétá z původního místa odletu cestujícího.⁷⁸

Autor na tomto místě považuje za vhodné upozornit na jazykovou chybu v české verzi Nařízení 261, která cestujícím letu, jehož plánovaný čas odletu je následující den, přiznává pouze právo na transfer do místa ubytování, samotné ubytování však již cestujícímu zaručeno není – v české verzi Nařízení 261 je písmeno b) v čl. 6 odst. 1 nahrazeno písmenem a). Vzhledem k tomu, že tato nesrovnalost je však zřejmě pouhou písařskou chybou, která se v jiných jazykových mutacích Nařízení 261 nevyskytuje, nepředstavuje podle názoru autora na rozdíl od chyby popsané v kapitole 3.1.5. zásadnější hrozbu pro výklad.

⁷⁶ Čl. 6 odst. 1 bod i) Nařízení 261.

⁷⁷ Čl. 6 odst. 1 bod ii) Nařízení 261.

⁷⁸ Čl. 6 odst. 1 bod iii) Nařízení 261.

Při porovnání práv cestujících zrušených a významně zpožděných letů je zřejmé, že pro leteckého dopravce je ekonomicky příznivější označit let za zpožděný, než aby jej úplně zrušil, přičemž délka zpoždění, které může předmětný let dosáhnout, není Nařízením 261 žádným způsobem limitována. Takovým případem byl i let rodiny Sturgeonových, jejichž let z Toronta do Frankfurtu nad Mohanem operovaný společností Condor byl zrušen a rodina byla překnihována na let následujícího dne. Tento let byl označen jiným číslem, než let původní, a cestujícím byla rovněž přidělena jiná místa k sezení. Do cílového místa určení tak Sturgeonovi dorazili se zpožděním 25 hodin.⁷⁹ Jen o pár měsíců dříve se v obdobné situaci ocitli Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz, jejichž let z Mexico City do Vídně byl zrušen a cestující z tohoto letu, kteří nevyužili možnosti přesměrování, byli přepraveni následující den letem s obdobným číselným označením, jako byl let původní⁸⁰, a do cílového místa určení dorazili o 22 hodin později oproti plánovanému času příletu.⁸¹

Oba případy se staly předmětem přezkumu SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, kde SDEU konstatoval, že na cestující zpožděných letů, kteří dosáhnou cílového místa určení v důsledku zpoždění letu o tři a více hodin později oproti plánovanému času příletu, má být nahlíženo stejně jako na cestující letů zrušených. Takoví cestující se tedy mohou domáhat náhrady škody podle čl. 7 Nařízení 261. Leteckému dopravci je pak shodně jako v případě zrušených letů poskytnuta možnost zprostit se povinnosti k placení náhrady škody, pokud prokáže, že let byl zpožděn v důsledku mimořádných okolností.⁸²

Rozhodnutí bylo pro svou kontroverznost předmětem detailního rozboru mnoha autorů,⁸³ na jejichž kritické závěry lze pro stručnost odkázat. Také autor

⁷⁹ Rozhodnutí SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, *Sturgeon v. Condor a Böck v. Air France SA*, ECLI:EU:C:2009:716, bod 12.

⁸⁰ K číslu letu bylo přidáno písmeno A z důvodu kolize označení s letem, který byl na následující den plánovaný.

⁸¹ Rozhodnutí SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, *Sturgeon v. Condor a Böck v. Air France SA*, ECLI:EU:C:2009:716, bod 22 rozhodnutí.

⁸² Tamtéž, bod 69.

⁸³ Srov. např. SMEJKALOVÁ, kapitola 10.3.2.1., nebo CHRÁST, str. 50.

této práce je kritikem postupu SDEU v této věci, je však třeba respektovat skutečnost, že se rozhodnutí již stalo součástí ustálené soudní praxe.

Pro posouzení oprávněnosti nároku na náhradu škody v případě zpoždění letu se po rozsudku ve věci *Sturgeon* stalo stěžejním vymezení skutečného času příletu, který se následně s plánovaným časem příletu porovnává. Metodou jeho určení se zabýval SDEU ve věci *Germanwings*.⁸⁴ Žalobce, který cestoval letadlem letecké společnosti *Germanwings* ze Salcburku do Kolína nad Rýnem, se domáhal vyplacení náhrady škody podle čl. 7 Nařízení 261, neboť podle jeho tvrzení byl jeho let na svém příletu opožděn o více než 3 hodiny. Z dokazování vyplynulo, že letadlo se dotklo přistávací dráhy v 17:38 hodin, tedy o 2 hodiny a 58 minut později oproti svému plánovanému příletu, a na své parkovací stání dorazilo v 17:43 hodin, tedy o 3 hodiny a 3 minuty později.⁸⁵ Zemský soud v Salcburku v projednávané věci předložil SDEU předběžnou otázku ve znění „*Jaký okamžik je rozhodující pro pojem „čas příletu“, použitý v čl. 2 5 a 7 Nařízení 261?*“. Z teoretických možností přicházel v úvahu okamžik dosednutí letadla na přistávací dráze („touchdown“), okamžik, kdy letadlo dosáhne parkovacího stanoviště a kdy jsou zataženy jeho parkovací brzdy nebo umístěny parkovací klíny („block time“), okamžik otevření dveří letadla a okamžik definovaný smluvními stranami v rámci autonomie vůle.⁸⁶

SDEU se při rozhodování opíral o premisu, že skutečný čas příletu je třeba vykládat jako okamžik, kdy cestujícímu skončí omezení související s probíhající přepravou, tedy jejich uzavření v prostoru letadla, jejich podřízenost pokynům posádky letounu a objektivní omezení komunikace s vnějším světem. Tento bod podle výkladu SDEU nastává v okamžiku, kdy je cestujícímu umožněno opustit letadlo, tedy v momentě, kdy je posádkou letadla vydán pokyn k otevření dveří.⁸⁷

⁸⁴ Rozhodnutí SDEU ve věci C-452/13, *Germanwings*, ECLI:EU:C:2014:2141.

⁸⁵ Tamtéž, body 8 a 9.

⁸⁶ Tamtéž, bod 11.

⁸⁷ BOKAREVA, Olena. *Air Passengers' Rights in the EU: International Uniformity versus Regional Harmonization*, Air and Space Law, 2016, 1. Vydání, str. 13.

Podle názoru autora naráží argumentace SDEU na několik objektivních překážek. První z nich je úvaha soudu týkající se omezení komunikace cestujícího s vnějším světem během letu, kde SDEU uzavírá, že situace cestujícího se nijak dramaticky nemění při přistání letadla ani při dosažení stojánky a zatažení parkovacích brzd. Tato úvaha však v dnešní době postrádá oporu v realitě, neboť letadlo po dosednutí na přistávací dráhu a ukončení manévru přistávání již používáním elektronických zařízení není možné ohrozit letovou bezpečnost, cestujícím je tak umožněno používání telefonů, čímž jsou jejich možnosti komunikace z velké části obnoveny. Některé letecké společnosti k používání mobilních telefonů samy vybízejí.⁸⁸

Druhou překážkou je omezení cestujícího pokyny posádky letadla, kterými cestující okamžikem otevření dveří letadla přestává být vázán. Tato úvaha se nezakládá na pravdě, neboť pokynům posádky, zejm. velitele letadla, je povinen podřídit se každý, kdo je přítomen na palubě letadla, bez ohledu na aktuální stav dveří.⁸⁹ Plná nezávislost cestujícího na leteckém dopravci nastává teprve okamžikem, kdy cestující opustí palubu letadla. Tato úvaha by měla za následek, že přesný čas příletu ve smyslu Nařízení 261 by byl pro každého cestujícího stanoven individuálně, přičemž mezi časem výstupu prvního a posledního cestujícího může být rozdíl v řádu několika minut⁹⁰. Čas otevření dveří letadla, je však pro posouzení stavu cestujícího irelevantní.

Třetí překážkou v interpretaci je neurčitost času otevření dveří, který oproti času doteku letadla s přistávací dráhou a času zatažení parkovací brzdy není nikde zaznamenáván. Existují sice názory, že čas otevření dveří by mohl být zaznamenáván podepsaným prohlášením palubní posádky⁹¹, autor však upozorňuje na skutečnost, že takové záznamy by byly zpravidla vytvářeny

⁸⁸ Hlášení vedoucí kabiny spol. České aerolinie a.s. po přistání letadla obsahuje informaci „*Pro užívání elektronických zařízení neplatí v tuto chvíli již žádná omezení.*“

⁸⁹ § 54 ZCL.

⁹⁰ Vezmeme-li do úvahy, že průměrný čas výstupu jednoho cestujícího jsou dvě sekundy, pak výstup všech cestujících letadla Airbus A380 o kapacitě 560 cestujících trvá až 18 minut.

⁹¹ Sdělení Komise, bod 3.3.3.

zaměstnanci leteckého dopravce, což jejich důvěryhodnost v případě, že by byly použity jako důkaz v soudním řízení, značně snižuje. Záznamy z technických zařízení letadla, které zaznamenávají časy přistání a zatažení parkovací brzdy, jsou naproti tomu vnášeny do systému automaticky a letecký dopravce má nad nimi omezenější kontrolu. V situaci, kdy důkazní břemeno co do přesného času příletu leží na leteckém dopravci, tak požadavek na zaznamenávání času otevření dveří zhoršuje jeho procesní pozici a tím i snižuje naději na případný úspěch ve věci.

Autor tak uzavírá, že výše rozebraný rozsudek, který z právního pohledu staví výklad pojmu „čas příletu“ najisto, ve skutečnosti z praktického hlediska vnáší do výkladu Nařízení 261 nejistotu. Autor je zároveň přesvědčen, že spojení přesného času příletu s okamžikem zatažení parkovací brzdy, který je přesně zaznamenáván samotným letadlem, by v soudních řízeních o nárocích na náhradu škody podle čl. 7 Nařízení 261 důkazní jistotu obou stran sporu podstatně zlepšilo. Zatažení parkovací brzdy u stojánky, které je v drtivé většině případů bezprostředně následováno vypnutím motorů letadla a přistavením schodů či výstupního tunelu k letadlu, navíc představuje jasné ukončení letu jako splnění povinnosti leteckého dopravce vyplývající ze smlouvy o přepravě a je tedy logické, že právě tento okamžik by měl být pro určení přesného času příletu rozhodující.

Jak již bylo zmíněno výše, rozsudek ve věci *Sturgeon* umožňuje leteckým dopravcům zprostit se povinnosti k náhradě škody podle čl. 7 Nařízení 261 v případě prokázání, že let byl zpožděn z důvodu mimořádných okolností. V praxi se však často vyskytují případy, kdy let není zpožděn v důsledku pouze jedné události, ale výsledné zpoždění je příčinou několika na sebe navazujících dílčích událostí, z nichž některé mohou termín „mimořádné okolnosti“ naplňovat a jiné nikoliv. Odpověď na tuto otázku formuloval SDEU ve věci C-315/15, *Peška v. Travel Service a.s.* Manželé Peškovi měli zarezervovaný let z Burgasu do Ostravy, přičemž tento let byl na svém příletu opožděn o 5 hodin a 20 minut.⁹² Zpoždění letu bylo způsobeno jednak technickou závadou reversu s trváním 1 hodiny a 40

⁹² Rozhodnutí SDEU ve věci C-315/15, body 7 a 8.

minut⁹³ a jednak střetem letadla s ptákem na jednom z předchozích letů, které letadlo provedlo v rámci jedné rotace.⁹⁴ SDEU v rozsudku konstatuje nejen, že střet letadla s ptákem je třeba vnímat jako mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení 261,⁹⁵ ale především ve čtvrté právní větě stanovuje, že v případě mnohosti důvodů zpoždění letu má být zpoždění zapříčiněné mimořádnou okolností odečteno od celkového zpoždění letu. Teprve podle takto vypočteného rozdílu má být posuzován nárok cestujícího na náhradu škody podle čl. 7 Nařízení 261.

Lze konstatovat, že SDEU výše uvedeným rozsudkem částečně narovnává postavení cestujícího a leteckého dopravce v případě zpoždění letu a umožňuje leteckému dopravci relativně efektivní obranu, kterou mu čl. 5 odst. 3 ve spojení s recitálem 14 Nařízení 261 zaručuje.

Přestože SDEU se postavil za práva leteckého dopravce, byla jeho interpretace Nařízení 261 pokřivena výkladem českých soudů. Jiným způsobem nelze označit rozhodnutí Městského soudu v Praze ze dne 14. května 2020 ve věci sp. zn. 70 Co 92/2020. Předmětem řízení byl nárok žalobců na náhradu škody způsobené zpožděním letu OK711 z Lisabonu do Prahy, kdy tento let byl opožděn o 3 hodiny a 5 minut, přičemž 40 minut zpoždění zapříčinily mimořádné okolnosti, v tomto případě rozhodnutí řízení letového provozu. Soud prvního stupně žalobu zamítl s odkazem na rozhodnutí SDEU ve věci Peška, kdy po odečtu zpoždění způsobeného mimořádnými okolnostmi činilo celkové zpoždění méně než 3 hodiny. Proti tomuto rozsudku podali žalobci odvolání. Městský soud dovodil z výkladu recitálu 15 Nařízení 261, že v případě zpoždění vyvolaného pokyny řízení letového provozu se o mimořádnou okolnost jedná pouze tehdy, pokud takovým pokynem vznikne velké zpoždění, přičemž hranici velkého zpoždění stanovuje na 2 hodinách.⁹⁶

⁹³ Tamtéž, bod 10.

⁹⁴ Tamtéž, bod 11.

⁹⁵ Tamtéž, bod 26.

⁹⁶ Soud zde vychází ze znění bodu 43. rozhodnutí SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, kde soud používá slova „velké“ a „významné“ jako synonyma.

Odvolací soud hranici 2 hodin dovozuje z nejnižší hranice zpoždění, na základě které čl. 6 Nařízení 261 přiznává cestujícím práva na leteckých dopravcích. Takový výklad se sice opírá o judikaturu SDEU⁹⁷, ta ale v tomto případě spojuje pojem „významné zpoždění“ s nárokem na vyplacení kompenzace podle čl. 7 Nařízení 261, žádným způsobem však tento pojem nekonkretizuje. Čl. 6 odst. 1 písm. i) až iii) Nařízení 261 navíc rozlišuje hranici významného zpoždění podle délky letu od dvou do čtyř hodin. Tuto skutečnost odvolací soud žádným způsobem nereflektuje.

⁹⁷ Rozhodnutí ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10, Nelson v. Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc v. Civil Aviation Authority, ECLI:EU:C:2012:657, bod 38.

4 Aktivní a pasivní legitimace u nároků z Nařízení 261

4.1 Věcná legitimace v právní teorii

Věcnou legitimaci chápeme jako teoretický právní pojem označující hmotněprávní vztah účastníků soudního řízení k předmětu sporu. Jen nositelé práv a povinností z takového sporu vyplývajících mohou být věcně legitimováni k tomu být účastníky řízení, ve kterém soud jejich spor autoritativně rozhodne. Věcná legitimace je pojmem nadřazeným legitimaci aktivní a pasivní. Zatímco aktivně legitimován k zahájení soudního řízení je ten, kdo je v rámci právního vztahu oprávněn se domáhat jím tvrzeného nároku, pasivní legitimaci má ten, kdo je podle práva povinen takový tvrzený nárok uspokojit, tedy ten, komu může být povinnost uspokojení nároku soudem uložena.

Nedostatek věcné legitimace, ať již aktivní nebo pasivní, brání tomu, aby byl žalobce v soudním sporu úspěšný, a je tedy důvodem k zamítnutí jeho návrhu. Soud tedy v případě, že shledá jednoho z účastníků řízení věcně nelegitimovaným, žalobu zamítne rozsudkem ve věci samé. Tím se věcná legitimace odlišuje od procesní subjektivity či procesní způsobilosti, tedy od institutů upravujících čistě procesní postavení účastníků řízení.⁹⁸ Procesní způsobilost či procesní subjektivita jsou tzv. podmínkami řízení, jejich nedostatek tudíž způsobuje nemožnost vydání rozsudku ve věci samé. Jedná-li se o neodstranitelný nedostatek, soud řízení usnesením zastaví, aniž by zkoumal meritum sporu.⁹⁹

Vzhledem k tomu, že dostatek věcné legitimace je jednou z podmínek oprávněnosti tvrzeného nároku a tím i úspěchu v soudním řízení, je otázka určení věcné legitimace stejně důležitá jako otázka vymezení a prokázání skutkového stavu, který oprávněnost nároku dokládá. Jak autor níže demonstruje na případech, na nichž se měl možnost podílet, určení (ne)dostatku věcné legitimace

⁹⁸ Procesní subjektivita označuje podle § 19 o.s.ř. schopnost osob být účastníkem řízení, procesní způsobilost podle § 20 o.s.ř. přiznává osobám schopnost jednat před soudem jako účastník.

⁹⁹ Srov. § 104 odst. 1 o.s.ř.

může být v některých případech tím jediným aspektem sporu, který je soudem zkoumán.

4.2 Aktivní legitimace k nárokům z Nařízení 261

Nařízení 261 pracuje s pojmem „cestující“ jako osobou aktivně legitimovanou k přijetí plnění, a to aniž by byl tento pojem úžeji definován, např. navázán na uzavření smlouvy s leteckým dopravcem. Nároky vyplývající z Nařízení 261, zejména nároky na vyplacení kompenzací podle čl. 7, se standardně odvíjí od smlouvy o přepravě uzavřené zpravidla mezi cestujícím a leteckým dopravcem. Tato premisa však nemusí platit zcela bezvýjimečně. Výjimkou může být např. přeprava uskutečněná v rámci smlouvy o zájezdu, kde cestující vstupuje do smluvního vztahu s cestovní kanceláří nebo přeprava uskutečněná v rámci codesharové spolupráce mezi dopravci. Navázání na smluvní vztah lze odvodit od pasivní legitimace, kde Nařízení 261 ukládá povinnosti zpravidla „provozujícímu leteckému dopravci“, který je definován jako letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.¹⁰⁰ Cestujícím je tedy osoba, která uzavřela s provozujícím leteckým dopravcem smlouvu o přepravě, anebo osoba v jejíž prospěch byla taková smlouva uzavřena. Nároky z nařízení 261 mohou být uplatněny buď přímo cestujícím, nebo nepřímo prostřednictvím jeho zástupce.

Vzhledem ke stále se rozšiřujícímu a rozvíjejícímu odvětví osobní letecké dopravy se více a více cestujících dostává do situací předvídaných Nařízením 261, při kterých jim vzniká nárok na vyplacení kompenzace. Tito cestující, kteří jsou často bez právního vzdělání, řeší otázku, jak svou kompenzaci vymáhat v případě, že není leteckým dopravcem dobrovolně plněna.

První možností, která cestující napadne, je využití služeb advokáta jako tradiční způsob obrany svých práv. Vzhledem k výši průměrných hodinových sazeb advokátů v porovnání s výší kompenzací podle čl. 7 Nařízení 261 je však

¹⁰⁰ Čl. 2 písm. b) Nařízení 261.

zjevné, že tato cesta může připadat v úvahu např. pro více cestujících na dlouhých letech. Pro cestující letící sami po Evropě je však volba advokáta často nerentabilní.

S přihlédnutím k zásadám tržního hospodářství je proto logické, že na takto vznikající poptávku reaguje svou nabídkou stále více obchodních společností, jejichž hlavním předmětem podnikání je právě vymáhání kompenzací u leteckých dopravců. Tyto vymahačské společnosti obecně fungují na dvou principech. Buďto své klienty zastupují na základě plné moci, tedy osobou vymáhající kompenzaci je stále cestující, nebo jejich pohledávku na sebe nechají cestujícím přímo postoupit a nadále ji na leteckém dopravci vymáhají vlastním jménem. Právě druhé skupině společností se autor v dalších odstavcích věnuje.

Práva cestujících na vyplacení kompenzací jsou svou podstatou běžnými majetkovými právy, není proto důvodu, aby byla vyloučena z možnosti postoupení. Jako u každé jiné cese musí taková postupní smlouva obsahovat dostatečnou identifikaci smluvních stran, závazek postoupit právo nebo pohledávku cedenta na cesionáře a přesný popis postupovaného práva nebo takové pohledávky. Pokud je leteckému dopravci předložena vymahačskou společností postupní smlouva, která výše uvedené atributy splňuje, není podle autora důvod pochybovat o tom, že taková vymahačská společnost je oprávněna nároky cestujícího vymáhat svým jménem, třeba i za pomoci podání žaloby k věcně a místně příslušnému soudu.

Během svého působení v právním oddělení leteckého dopravce se však autor setkal s bezpočtem případů, kdy vymahačská společnost nárokovala vyplacení kompenzace za cestujícího, který měl svou pohledávku na tuto společnost postoupit, aniž by výše uvedenou smlouvou disponovala.

Problém lze ilustrovat na jedné z největších vymahačských společností, s níž autor řešil stovky případů. Ta oslovuje své klienty v prostředí internetu, přičemž zde také probíhalo uzavření „postupní smlouvy“. Principem uzavírání smlouvy je získání informací o předmětném letu za účelem bezplatného posouzení nároku na vyplacení kompenzace. Po jejich obdržení a informování klienta o

oprávněnosti jeho nároku je uživateli nabídnuta pomoc s jeho vymožením. Za tím účelem klient počítačovou myší maluje do ohraničeného pole svůj podpis a odsouhlasí zaškrtnutím „obchodní podmínky a postupní formulář“. Po potvrzení posledního pole a odeslání informací se klient dozví, že v případě úspěchu při uplatnění nároku bude z vymožené částky strženo 25-50 % ve prospěch dané společnosti.

Autor této práce považuje takto uzavřenou smlouvu za neplatnou hned z několika důvodů:

Nejzásadnějším důvodem z pohledu autora je absence vůle cestujícího postupní smlouvu uzavřít. Jak již bylo řečeno výše, klient pravděpodobně internetovou stránku našel při hledání způsobu, jak získat kompenzaci za zrušený či zpožděný let, o jejímž vzniku byl nedávno informován.¹⁰¹ Bez prvotní vůle uzavřít jakoukoliv smlouvu sděluje veškeré informace s pocitem, že jsou pro posouzení nároku potřeba. Když je cestujícímu na konci celého procesu řečeno, že nárok na kompenzaci vznikl, je mu rovněž nabídnuto „zařízení kompenzace“.

Klient nemusí znát právní povahu postoupení pohledávky, celý formulář vyplňuje jen s úmyslem zjistit, zda mu kompenzace reálně náleží. Když je mu v posledním kroku sděleno, že tomu tak skutečně je, a zároveň je mu nabídnuta pomoc se zařízením celé věci, klient této nabídky využije, aniž by věděl, že tím ztrácí možnost vymáhání pohledávky jakkoliv ovlivnit, např. jejím uplatněním u soudu nebo u leteckého dopravce sám.

Vzhledem k tomu, že právní akt postoupení pohledávky byl uzavřen způsobem, který je v rozporu s dobrými mravy, je podle názoru autora takové právní jednání neplatné.¹⁰²

Dalším důvodem neplatnosti takové postupní smlouvy je způsob podpisu smlouvy. Postupní smlouva byla totiž podepsána pouze cestujícím jako postoupitelem, a to jen přejetím kurzorem myši u počítače v předem vytyčeném

¹⁰¹ Podle čl. 14 Nařízení 261 má letecký dopravce povinnost informovat cestujícího o jeho právech.

¹⁰² § 138 BGB, postupní smlouva byla uzavírána podle německého práva.

prostoru na obrazovce, neexistoval však žádný způsob ověření, že osoba, která za počítačem informace do systému zadává a která předmětný obrazec v okénku pro podpis nakreslí, je skutečně cestujícím, kterému práva z přepravní smlouvy svědčí.

Vzhledem k tomu, že postupní smlouva byla podepsána jen jednou ze smluvních stran, a to způsobem přinejmenším diskutabilním, je tedy autor toho názoru, že taková smlouva je neplatná.¹⁰³

Pokud by ani předchozí důvody neměly vést k neplatnosti postupní smlouvy, dovozuje autor neplatnost postupní smlouvy z nedostatečné konkretizace pohledávky. Nárok cestujícího je zde identifikován pouze šestimístním alfanumerickým kódem, tzv. PNR.¹⁰⁴ Podstata kódu PNR spočívá v identifikaci rezervace letenek, provedené u leteckého dopravce, přičemž tato rezervace může obsahovat více letenek pro více cestujících, jednosměrných i zpátečních, do různých destinací. Kód PNR tedy neidentifikuje vždy pouze jednu osobu a jeden let, v rámci jednoho kódu mohou z toho důvodu vznikat nároky různých osob z různých letů. Nelze proto připustit, aby identifikace pohledávky pouze PNR kódem a jménem cestujícího byla chápána jako dostatečně určitá. Vzhledem k tomu, že nároky na kompenzace podle čl. 7 Nařízení 261 vyplývají ze zrušení či významného zpoždění konkrétního letu, považuje autor za dostatečné, pokud by nárok cestujícího byl ve smlouvě vymezen datem a číslem letu spolu se jménem cestujícího.

Je třeba uvést, že problém neplatnosti postupních smluv není v žádném případě problémem pouze jedné společnosti. Objem nároků, které byly touto společností uplatňovány, stejně jako množství nedostatků rozebrané postupní smlouvy, jsou důvody, proč jsou chyby v postupování pohledávek v této diplomové práci demonstrovány právě na tomto příkladu.

¹⁰³ § 126 odst. 2 ve spoj. s § 134 BGB.

¹⁰⁴ Passenger Name Record, srov. např. Směrnice Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2016/681 ze dne 27. dubna 2016 o používání údajů jmenné evidence cestujících (PNR) pro prevenci, odhalování, vyšetřování a stíhání teroristických trestných činů a závažné trestné činnosti.

Výše uvedené potvrzuje i aktuální judikatura českých soudů, kdy nároky uplatňované tímto subjektem jsou soudy zamítány pro nedostatek aktivní legitimace. Příkladem takového rozhodnutí je rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 vydaný ve věci sp. zn. 10 C 73/2020, který dovozuje neplatnost postupní smlouvy především z absence podpisu a z rozporu s dobrými mravy.¹⁰⁵ Tento rozsudek byl ze strany vymahačské společnosti napaden odvoláním, odvolací soud však potvrdil právní názor soudu prvoinstančního.¹⁰⁶ Dovolání v této věci bylo Nejvyšším soudem odmítnuto.¹⁰⁷

Závěrem autor shrnuje, že nároky cestujících mohou být obecně postupovány na jiné subjekty, které na vymáhání pohledávek třeba i staví svou obchodní činnost. Takové postoupení pohledávky však musí být srozumitelné pro obě smluvní strany, vůle jednajících stran musí být z postupní smlouvy zřejmá a postupovaná pohledávka musí být dostatečně konkretizovaná. Bez těchto náležitostí postupní smlouvy není možné postoupení pohledávky akceptovat.

4.3 Pasivní legitimace k nárokům z Nařízení 261

S ohledem na předchozí kapitolu je patrné, že zdánlivě jednoduchá problematika legitimace k uplatnění nároku z Nařízení 261 může skrývat aplikační problémy. Zatímco problémy s určením aktivní legitimace k vymáhání nároku jsou relativně běžným jevem, poslední judikatura Soudního dvora Evropské unie dokázala, že problematickou může být i legitimace pasivní.

Čl. 4, 5 i 6 Nařízení 261 spojuje poskytnutí péče či vyplacení kompenzací podle čl. 7 s tzv. provozujícím leteckým dopravcem¹⁰⁸, přičemž provozujícím leteckým dopravcem se rozumí ten letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo

¹⁰⁵ Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 vydaný pod č.j. 10 C 73/2020-76.

¹⁰⁶ Rozsudek Městského soudu v Praze vydaný pod č.j. 25 Co 253/2020-76.

¹⁰⁷ Usnesení Nejvyššího soudu vydané pod č.j. 23 Cdo 138/2021-94.

¹⁰⁸ Čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 1 písm. c), čl. 6 odst. 1 Nařízení 261.

fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.¹⁰⁹ V případech, kdy cestující letí trasu pouze z jednoho místa do druhého a letadlo, které let provádí, je letadlem leteckého dopravce, který letenku prodal, nevzniká v interpretaci Nařízení 261 problém.

Situace se stane komplikovanou v momentě, kdy cestující má během své cesty využít více letů, které jsou provozovány více leteckými dopravci.

4.3.1 Provozování letů v rámci ACMI

V odvětví letecké přepravy je možné se nezděra setkat se situací, kdy letecký dopravce k zajištění svého provozu potřebuje více letadel, než kolika aktuálně disponuje ve své flotile. Tyto situace mohou být způsobeny odstavením části flotily z technických důvodů, uzemněním letadel orgány veřejné moci, nebo z důvodu zvýšené poptávky po službách leteckého dopravce, např. v letních měsících z důvodu nejvyššího zájmu cestujících o dovolené.

ACMI smlouvou, označovanou také jako wet-lease agreement, se jeden letecký dopravce zavazuje poskytnout letadlo s posádkou jinému leteckému dopravci pro provoz jeho letů. Oproti tzv. dry-lease agreement jsou v rámci smlouvy poskytovány i další služby. Vedle samotného nájmu letadla je poskytována také jeho posádka, údržba a pojištění, případně další plnění.¹¹⁰

Otázku odpovědnosti za zrušení či zpoždění takto provozovaného letu vyřešil SDEU ve svém rozhodnutí v případě Wirth.¹¹¹ Wolfgang Wirth a další měli platnou rezervaci na let společnosti TUIFly GmbH z Hamburku do Cancúnu, přičemž tento let provozovala společnost Thomson Airways právě na základě wet-lease smlouvy.¹¹² Předmětný let byl zpožděn takovým způsobem, že toto zpoždění mělo zakládat právo cestujících na vyplacení kompenzace podle čl. 7 Nařízení

¹⁰⁹ Čl. 2 písm. b) Nařízení 261.

¹¹⁰ Akronym označuje nejdůležitější plnění ze smlouvy, tedy A – Aircraft/Letadlo, C – Crew/Posádka, M – Maintenance/Údržba a I – Insurance/Pojištění.

¹¹¹ Rozhodnutí SDEU ve věci C-532/17, Wirth v. Thomson, ECLI:EU:C:2018:527.

¹¹² Tamtéž, bod 9.

261.¹¹³ Thomson Airways odmítly kompenzaci na výzvu cestujících vyplatit s odkazem na skutečnost, že let provozovaly na základě wet-lease smlouvy. Cestující se tedy obrátili se žalobou na Okresní soud v Hamburku, který žalobě vyhověl. Po podaném odvolání předložil Zemský soud v Hamburku jako soud odvolací SDEU předběžnou otázku.

Soudní dvůr EU v rozsudku vymezil pojem „provozující letecký dopravce“ na základě čl. 2 písm. b) Nařízení 261 dvěma kumulativními podmínkami – uskutečněním letu a existence smlouvy o přepravě s cestujícím.¹¹⁴ Letecký dopravce, jehož letadlo a posádka předmětný let skutečně odletělo, však s cestujícími žádnou smlouvu uzavřeno neměl. Soudní dvůr EU tak uzavírá, že tato skutečnost bez dalšího vylučuje společnost Thomson Airways z pozice provozujícího leteckého dopravce.

Autor názor soudu pouze doplňuje o ilustraci toho, že výše uvedené rozhodnutí je plně v souladu se zásadou vysoké úrovně ochrany cestujících, stanovené v recitálu 1 Nařízení 261. Pokud by SDEU dovodil, že práva cestujících ze zrušení či zpoždění letu je třeba uplatňovat u dopravce, jehož letadlem cestující skutečně letěli, v důsledku by taková úvaha znamenala otřesení jejich právní jistotou. Cestující totiž nemusí být obeznámeni s osobou leteckého dopravce, jehož letadlo bude let skutečně „provozovat“, jeho dostižení a kontaktování tak může být obtížné.

ACMI vztah mezi leteckými dopravci lze přirovnat k podnikatelskému vztahu mezi prodejcem zboží, který odpovídá za vady prodávaného zboží a z toho důvodu přijímá reklamace kupujících na jedné straně, a servisem, který reklamace reálně vyřizuje na straně druhé. V případě špatně provedené opravy je kupující oprávněn svůj problém řešit s prodávajícím zbožím, ačkoliv ten opravu neprováděl, jelikož mezi prodávajícím a kupujícím je na rozdíl od servisu smluvní vztah. Situace mezi cestujícím a leteckými dopravci je analogická.

¹¹³ Tamtéž, bod 10.

¹¹⁴ DRAGOMIR, Valentin. *Particularities of the Contractual Liability of the Air Carrier under Regulation (EC) No. 261/2004*, Law Annals from Titu Maiorescu University, 2019, s. 97.

4.3.2 Více návazných letů provozovaných dopravci v rámci codeshare spolupráce

Od provozování letu v rámci ACMI je třeba odlišit situaci, kdy letecký dopravce provozuje let sám, avšak cestující disponuje platnou rezervací na několik návazných letů, přičemž tyto lety provozuje několik různých leteckých dopravců.

Otázku, po kterém leteckém dopravci je možno kompenzaci podle Nařízení 261 požadovat, vyřešil definitivně až Soudní dvůr EU při rozhodování případu Suchopár v. České aerolinie. David Suchopár v tomto případě zakoupil v rámci jedné rezervace letenky na let Českých aerolinií z Prahy do Abú Dhabí, odkud pokračoval letem společnosti Etihad v rámci codesharové spolupráce s Českými aeroliniemi do Bangkoku.¹¹⁵ Zatímco let Českých aerolinií proběhl v souladu s letovým řádem, let společnosti Etihad byl na svém příletu do Bangkoku opožděn o 488 minut. Cestující se s výzvou k vyplacení kompenzace podle čl. 7 Nařízení 261 - a následně i se samotnou žalobou - obrátili na České aerolinie.

Soud prvního stupně žalobě cestujících vyhověl s odkazem na čl. 3 odst. 5 Nařízení 261, podle kterého byl let společnosti Etihad proveden v zastoupení Českých aerolinií, přičemž pojmovým znakem zastoupení je skutečnost, že práva a povinnosti se přičítají přímo zastoupenému.¹¹⁶ Tomuto výkladu přisvědčil také soud odvolací.¹¹⁷

Poté, co Ústavní soud rozsudek odvolacího soudu zrušil pro nedostatečnou odůvodněnost a špatné vypořádání se s argumenty Českých aerolinií, které jejich odpovědnost vylučovaly, byla věc předložena SDEU.

Soudní dvůr konstatoval, že pojmovými znaky provozujícího leteckého dopravce, který je k vyplacení kompenzace podle čl. 7 Nařízení 261 povinen, jsou provedení letu s cestujícím a existence smlouvy mezi cestujícím a leteckým dopravcem. Vzhledem k tomu, že jak první let z Prahy do Abú Dhabí, tak

¹¹⁵ Rozhodnutí SDEU ve věci Suchopár v. České aerolinie, ECLI:EU:C:2019:604, bod 9.

¹¹⁶ Tamtéž, bod 10.

¹¹⁷ Tamtéž, bod 11.

navazující let do Bangkoku, je třeba chápat jako jeden celek, naplnily České aerolinie podle SDEU oba pojmové znaky a mají tedy být chápány jako provozující letecký dopravce na obou letech. K výplatě kompenzace za zpoždění letu, které samy nemohly žádným způsobem ovlivnit, tak mají být České aerolinie podle SDEU povinny.

Je pravdou, že tyto dvě kumulativní podmínky, za kterých je letecký dopravce chápán jako provozující, byly SDEU vyloženy již v rámci rozsudku ve věci Wirth,¹¹⁸ kde však soud rozhodoval o možnosti nárokovat kompenzace podle čl. 7 Nařízení 261 po leteckém dopravci, který let provozoval pro jiného leteckého dopravce na základě wet-lease smlouvy.

Skutkový stav v případě Suchopár je zcela odlišný. Zde se nejedná o dopravce, který na provozovaný let pouze nasadí své letadlo s posádkou a jinak k němu nemá prakticky žádný vztah. V případě letu z Abú Dhabí do Bangkoku se jednalo o běžnou linku společnosti Etihad, která byla provozována jejím letounem a její posádkou. Na rozdíl od předchozího skutkového stavu neměly České aerolinie možnost jakkoliv provozně ovlivnit průběh druhého letu (jako je tomu u letů provozovaných na základě wet-lease), neboť společnost Etihad let kompletně zajistila svým operačním oddělením, svými pracovníky odbavení atd. Přenášet odpovědnost za takto provedený let na předchozího dopravce jen z toho důvodu, že oba lety byly zakoupeny cestujícím v rámci jedné rezervace, postrádá podle názoru autora logický smysl.

Soudní dvůr se přitom žádným způsobem nezabýval výkladem pojmu „*provozující letecký dopravce*“ ve vztahu k čl. 2 písm. b) ve spoj. s čl. 3 odst. 5 Nařízení 261. Samotné Nařízení 261 totiž v prvním citovaném ustanovení vymezuje provozujícího leteckého dopravce jako dopravce, který provádí let sám, nebo v zastoupení osoby, která s cestujícím uzavřela smlouvu. Autor je toho názoru, že druhá část ustanovení přesně vymezuje případy codesharů, tedy i

¹¹⁸ Rozhodnutí SDEU ve věci C-532/17, Wirth v. Thomson, ECLI:EU:C:2018:527, bod 18.

případu, kdy let společnosti Etihad letěl pod kódy několika leteckých společností, přičemž jednou z nich byly i České aerolinie.

Autor považuje za nedostačující rovněž i úvahu soudů při zkoumání druhého citovaného ustanovení. Soudy se spokojily s tezí, že vztah mezi provozujícím leteckým dopravcem a osobou, která s cestujícím uzavřela smlouvu, je vztah zastoupení, ze kterého práva a povinnosti vznikají přímo zastoupenému. Zcela však opomíjejí skutečnost, že samo Nařízení 261 rozlišuje osoby uzavírající smlouvu s cestujícím a provozujícího leteckého dopravce, přičemž právo na vyplacení kompenzací podle čl. 7 Nařízení 261 vzniká cestujícím právě u druhého jmenovaného.

Úvaha SDEU svými překvapivými závěry dává vzniknout dalším interpretačním problémům. Jedním z nich je otázka, jak daleko sahají povinnosti leteckého dopravce, který ve skutečnosti předmětnou linku neprovozoval, ale podle výkladů SDEU má být za provozujícího leteckého dopravce považován. Autor se sice v této diplomové práci věnuje především kompenzacím podle čl. 7 Nařízení 261, je však třeba si připomenout, že povinnost zajištění péče pro cestující je rozsáhlejší. V této souvislosti přichází na mysl povinnost provozujícího leteckého dopravce zajistit v případě zpoždění či zrušení letu cestujícím občerstvení a v případě plánovaného odletu následující den také ubytování a transfer z letiště podle čl. 9 odst. 1 a 2 Nařízení 261.

Ubytování a transfer z letiště obvykle letecký dopravce cestujícím nabízí prostřednictvím svých předem nasmlouvaných obchodních partnerů, jejichž síť postupně obměňuje v závislosti na aktuálním letovém plánu svých linek. Občerstvení je nejčastěji zajištěno formou poukázek v přiměřené hodnotě, které mohou cestující uplatnit v letištních bistroch, restauracích a rychlých občerstveních. Tyto poukázky jsou cestujícím distribuovány buď pracovníkem handlingové společnosti, se kterou má letecký dopravce uzavřenou smlouvu o zajištění odbavení letadla¹¹⁹, nebo zaměstnancem leteckého dopravce v prodejně

¹¹⁹ Tzv. Standard Ground Handling Agreement, zkráceně také jako SGHA, je standardizovaná smlouva uzavírána mezi leteckými dopravci a společnostmi zajišťující odbavení letadla na zemi podle vzoru vydaného IATA.

letenek přímo na letišti. Takové prodejny jsou pak logicky zřizovány na letištích, kam letecký dopravce provozuje své linky.

Pojem „své linky“, který byl v předchozím odstavci několikrát použit, zde znamená linky provozované letadly leteckého dopravce, jeho posádkami, v rámci pravidelné i charterové přepravy. Jako „své linky“ však v žádném případě není možné chápat jako linky provozované v rámci codesharové spolupráce jiným leteckým dopravcem. Ostatně principem codesharu je právě vzájemné rozšíření nabízených destinací o linky, kam sám letecký dopravce letadlo nevypravuje.

SDEU však dovozuje postavení provozujícího leteckého dopravce i na linkách, které svými letadly neprovozuje, tedy, na jejichž koncových či začátečních letištích nemá nasmlouvanou potřebnou infrastrukturu v podobě obchodních partnerů. V případě, že by opožděným letem cestujících z případu Suchopár nebyl let z Abu Dhabí do Bangkoku, ale let zpáteční, měli by podle výkladu SDEU cestující právo požadovat zajištění ubytování a občerstvení v Bangkoku po Českých aeroliniích. Vzhledem k tomu, že nároky vyplývající z čl. 9 Nařízení 261 jsou svou povahou okamžitými věcnými plněními, jejichž pozdější saturace nemá pro cestující praktický smysl, je pro leteckého dopravce bez zázemí na letišti prakticky nemožné svým povinnostem dostát.

Jistě je možné namítnout, že cestující má v takovém případě možnost si občerstvení a ubytování sám zajistit a pak vynaložené náklady vymáhat po leteckém dopravci. Tento postup je sice prakticky možný, nenaplňuje však smysl čl. 9 Nařízení 261, který předpokládá věcné plnění cestujícím, které jim má poskytnout zajištění základních životních potřeb v případě nedodržení přepravní smlouvy, ať už z jakéhokoliv důvodu. Cestující tak nemají být vystaveni situaci, kdy by byli (často v cizí zemi, neznalí jazyka ani místních zvyků) ponecháni napospas svému umu se o sebe postarat.

Je tedy zjevné, že překvapivým rozhodnutím ve věci Suchopár založil SDEU řadu otázek, se kterou se budou muset letečtí dopravci vypořádat, chtějí-li provozovat svou obchodní činnost v souladu s právem.

5 Otázka promlčení nároků z Nařízení 261

5.1 Promlčení v právní teorii

Již podle římskoprávní zásady *vigilantibus iura scripta sunt* je nezbytným předpokladem efektivního uplatnění subjektivního práva povědomí jeho držitele o těchto právech, stejně jako jeho vůle tato svá práva bránit. Tato zásada je ve světových právních řádech prováděna právě institutem promlčení (a s ním příbuzným institutem prekluze).¹²⁰ Obsahuje v sobě jak aspekt pomyslného Damoklova meče, který motivuje věřitele k přihlášení se o svá práva prostřednictvím soudního řízení, tak aspekt ochrany dlužníka, kdy brání věřitelům v uplatňování historických pohledávek, před kterými je procesní obrana v důsledku plynutí času značně ztížena pro nedostatek důkazů či obtížnost jejich proveditelnosti.¹²¹

Následky promlčení nastávají po uplynutí zákonem stanovené promlčecí lhůty, není-li právo věřitele v této lhůtě uplatněno. Na rozdíl od prekluze nezaniká promlčením právo věřitele, to však nadále existuje pouze ve formě naturální obligace, nárok věřitele je promlčením značně oslaben. Věřitel je sice nadále aktivně legitimován k podání žaloby, nicméně dlužníkovi pro procesní úspěch ve věci postačí pouze vznést námitku promlčení.

Český ZMPS upravuje promlčení v ustanovení § 46 jedinou větou, podle které se promlčení řídí stejným právním řádem, jako právo, které je předmětem promlčení.¹²² V praxi však toto ustanovení není příliš využíváno. V oblasti smluvních a mimosmluvních závazků, ve kterých institut promlčení nalezne největší využití, se totiž přednostně uplatní právní úprava obsažená v čl. 12 odst.

¹²⁰ WEINHOLD, Daniel. *Promlčení a prekluze v soukromém právu*. Vydání první. Praha: C. H. Beck, 2015, ISBN 978-80-7400-576-3. str. 7.

¹²¹ Tamtéž.

¹²² § 46 ZMPS.

1 písm. d) Nařízení Řím I. a v čl. 15 písm. h) Nařízení Řím II., které obsahují právní úpravu s totožným obsahem.¹²³

Od promlčení je třeba odlišit jemu příbuzný institut prekluze, který je v soukromém právu využíván spíše sporadicky. Po marném uplynutí lhůty k uplatnění daného práva toto právo prekluzí bez dalšího zaniká. Prekluze je tedy používanější spíše ve veřejnoprávních vztazích, kde je vhodné postavit najisto, zda právní povinnost po době určené právním předpisem k jejímu vymožení stále trvá, či nikoliv.¹²⁴ Ačkoliv tím není užití prekluze v soukromém právu vyloučeno, pro účely této diplomové práce autor nepovažuje za účelné tento institut blíže zkoumat.

5.2 Absence úpravy promlčení v Nařízení 261

Právo na poskytnutí péče podle čl. 9 Nařízení 261 je většinou cestujícími uplatněno a konzumováno ihned při vzniku nároku, tj. při zpoždění času odletu daného letu o více než 2 hodin. Je tedy nepravděpodobné, že takové právo by mohlo být promlčeno, neboť v okamžiku nastoupení na palubu letadla pozbývá pro cestujícího plnění v podobě občerstvení na letišti nebo proplacení dvou hovorů smysl.

Jiná situace však nastává v případě poskytování kompenzací za zpožděné či zrušené lety podle čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení se čl. 7 Nařízení 261. V takových případech je prioritou cestujícího obvykle co nejrychlejší přeprava do místa určení jakýmkoliv způsobem, přičemž letecký dopravce pro cestujícího nepředstavuje pouze smluvního partnera, který z nejrůznějších důvodů nesplnil svou smluvní povinnost, ale především subjekt schopný nejefektivnější cestu do místa určení zajistit. Primárním předmětem komunikace mezi cestujícím a leteckým dopravcem tedy není poskytnutí kompenzace, nýbrž zajištění nejvhodnějších náhradních letenek. Až v horizontu několika týdnů, měsíců či let

¹²³ BŘÍZA, Petr, BŘICHÁČEK, Tomáš, FIŠEROVÁ, Zuzana, HORÁK, Pavel, PTÁČEK, Lubomír, SVOBODA, Jiří. *Zákon o mezinárodním právu soukromém*, Praha, C. H. Beck, 2014, ISBN 978-80-7400-528-2 str. 244.

¹²⁴ WEINHOLD, str. 8.

si cestující uvědomí své možné právo na poskytnutí další kompenzace za zrušený či významně zpožděný let podle Nařízení 261.

Pro leteckého dopravce má časový úsek mezi okamžikem vzniku potencionálního práva na kompenzaci podle Nařízení 261 a jeho uplatněním cestujícím stěžejní vliv na možnosti jeho procesní obrany. Nejčastěji využívanou možností obrany je prokázání, že předmětný let byl zpožděn nebo zrušen v důsledku mimořádných okolností mimo sféru vlivu leteckého dopravce podle čl. 5 odst. 3 Nařízení 261. Těmito mimořádnými okolnostmi jsou většinou zhoršené povětrnostní podmínky nebo rozhodnutí řízení letového provozu. Hodnověrné prokázání takových mimořádných okolností se s postupujícím časem od dané události stává obtížnějším s ohledem na archivaci podkladových materiálů, které by mohly sloužit jako důkazní prostředky. Pro posílení možností obrany leteckého dopravce je tedy důležité, aby možnost uplatnění nároků cestujících byla určitým způsobem časově omezena.

Samo Nařízení 261 žádným způsobem promlčecí lhůtu neupravuje. Pro stanovení promlčecí lhůty k nárokům z Nařízení 261 je tak v souladu s čl. 12 odst. 1 písm. d) Řím I. třeba použít právo, kterým se řídí přepravní smlouva uzavřená mezi leteckým dopravcem a cestujícím. Tento názor ostatně potvrdil i Soudní dvůr EU ve svém rozsudku ve věci C-139/11.¹²⁵

Tato úprava vztážená ke smlouvě o přepravě má na první pohled svůj logický smysl, vždyť právo, kterým se jakákoliv smlouva řídí, má sloužit především smluvním stranám, u kterých se určitá znalost svého právního řádu předpokládá. V případech, kdy kupř. český občan využije služeb českého leteckého dopravce pro svou cestu do Paříže či Kodaně nenastává větší problém.

V důsledku globalizace poptávky po letecké přepravě však již dávno není vztah státu či národa k leteckému dopravci hlavním hlediskem rozhodování o tom, kterého leteckého dopravce pro svou cestu cestující poptá. Vlivem příchodu nízkonákladových leteckých dopravců a se stále zvyšujícím se přístupem občanů

¹²⁵ Rozhodnutí SDEU ve věci C-139/11, *Moré v. KLM*, ECLI:EU:C:2012:741, bod 33.

k internetu¹²⁶ se zvyšuje počet cestujících, kteří jsou schopni a ochotni pomocí nejrůznějších internetových stránek vyhledávat letenky za ceny často srovnatelné s cenou autobusové jízdenky.

Otevření trhu na úrovni Evropské unie i trend otevírání leteckých bází napříč státy, tedy především mimo stát, ve kterém je tento letecký dopravce registrován a kde má sídlo či místo své ústřední správy ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. c) Nařízení Řím I. Z takto vzniklé báze jsou následně podnikány lety do dalších států, aniž by letecký dopravce měl jakýkoliv vztah k zemi odletu či zemi příletu.¹²⁷ Rozhodné právo, kterým se přepravní smlouva řídí, je tak často voleno přepravními podmínkami, které připravuje letecký dopravce. Je proto logické, že často se použije právo, ve kterém má letecký dopravce sídlo.

Při koupi letenky s nízkou pořizovací cenou jde při rozhodování průměrného spotřebitele úvaha o rozhodném právu samozřejmě stranou, spotřebiteli by se ostatně soudní vymáhání nákladů na takovou letenku finančně nevyplatilo. Jiná situace je však v momentě, kdy přeprava cestujícího je stížena problémem, jako je odepření nástupu na palubu či zpoždění letu o více než 3 hodiny. Cestující v takovém případě může být oprávněn požadovat po leteckém dopravci částku několikanásobně převyšující cenu letenky, která již pro cestujícího může být zajímavá k vymáhání. Za těchto okolností je proto pro cestujícího stěžejní být si vědom toho, do kdy a jak své právo vůči leteckému dopravci může uplatnit.

5.3 Úprava promlčení v České republice

V České republice je promlčecí lhůta obecně tříletá.¹²⁸ Česká právní úprava však pro nároky cestujících ze smluv o přepravě stanovuje povinnost cestujícího

¹²⁶ Digital economy and society statistics - households and individuals. EUROSTAT [online]. [cit. 2021-11-04]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Digital_economy_and_society_statistics_-_households_and_individuals#Internet_access.

¹²⁷ Letecký dopravce tak může provozovat linku z Prahy do Paříže či Kodaně, zatímco má místo své ústřední správy v Dublinu či Budapešti.

¹²⁸ § 629 OZ.

uplatnit takový nárok bez zbytečného odkladu. Pokud takový nárok neuplatní do 6 měsíců, soud nárok cestujícímu nepřizná, pokud dopravce promlčení namítne.¹²⁹ Toto ustanovení je však zákonem vztaženo pouze na práva cestujících stanovená přepravními řády. Nabízí se tak otázka, zdali je možné vztáhnout tuto úpravu také na práva cestujících stanovená předpisem Evropské unie.

Otázka notifikace nároku dopravci v šestiměsíční lhůtě byla v praxi častou spornou. Vytvoření relevantní judikatury po dlouhou dobu bránila situace, že většina sporů spadala do kategorie sporů bagatelních, kde není přípustný opravný prostředek. Autor se tak setkával s odlišnými právními názory jednotlivých senátů Obvodního soudu pro Prahu 6. V případě bagatelního sporu řízení v praxi často končí již přednesením předběžného právního názoru předsedy senátu při prvním jednání. Na jeho základě obvykle "v těchto typech sporů žalobce vezme žalobu zpět nebo jej žalovaný dobrovolně uspokojí, aby se náklady bagatelního sporu zbytečně nenavyšovaly.

K utvoření ustálenější rozhodovací praxe v této otázce došlo v případě, na němž měl autor příležitost v rámci vlastní právní praxe spolupracovat. V souzené věci byl leteckým dopravcem přepravován cestující dne 4. 5. 2017 z Prahy do Paříže a do Sao Paula, přičemž cílové destinace cestující dosáhl se zpožděním vyšším než 6 hodin. Teoreticky tak cestujícímu mohl vzniknout nárok na vyplacení kompenzace podle Nařízení 261 ve výši 600 EUR. Výzvu k zaplacení kompenzace měl však cestující odeslat teprve dne 6. 10. 2018. Vzhledem k tomu, že letecký dopravce kompenzaci nezaplatil, obrátil se cestující na věcně a místně příslušný soud, aby ve věci rozhodl. Řízení bylo vedeno u Obvodního soudu pro Prahu 6 pod sp. zn. 10 C 147/2019.

Rozsudkem ve věci soud žalobu cestujících zamítl a leteckému dopravci přiznal náhradu nákladů řízení s odůvodněním, že nárok cestujících nebyl uplatněn u leteckého dopravce v šestiměsíční notifikační lhůtě, stanovené § 2553 odst. 3 OZ.

¹²⁹ § 2553 odst. 3 OZ.

Proti tomuto rozsudku podal žalobce odvolání k Městskému soudu v Praze, ve kterém namítal, že na předmětnou věc nelze ustanovení § 2553 odst. 3 OZ vůbec aplikovat, jelikož jako takové se vztahuje pouze k právům cestujících zaručenými pouze přepravními řády dopravců, nikoliv unijním předpisem. Citované ustanovení je podle názoru cestujícího pouze převzetím právní úpravy obsažené v § 760 starého občanského zákoníku č. 40/1964 Sb., které se na unijní právo neuplatní.¹³⁰

Odvolací soud však názoru cestujícího nepřisvědčil a zcela se ztotožnil s právním názorem soudu první instance. Pojem přepravní řád, který ustanovení § 2553 OZ používá, podle názoru soudu nevylučuje, aby jím byl chápán přepravní řád dopravce, ostatně takový výklad podporuje i ustanovení § 2578 OZ, které svěřuje podrobnější úpravu přepravy osob a věcí jinému právnímu předpisu, zejména předpisům, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství.¹³¹ Nadto soud konstatuje, že samo Nařízení 261 jistou notifikační povinnost na cestujícím vyžaduje, neboť nezakládá povinnost leteckého dopravce kompenzací podle čl. 7 Nařízení 261 bez dalšího cestujícímu vyplatit.¹³² Letecký dopravce je naopak povinen cestující informovat o jejích právech vyplývajících ze zrušení či významného zpoždění letu, jak stanovuje čl. 14 a 5 odst. 1 písm. c) Nařízení 261.¹³³

Autor této diplomové práce ke stanovisku soudu pouze dodává, že dle jeho názoru zajišťuje Nařízení 261 pro cestujícího pouze dostatek informací o jeho právech formálně vzniklých na základě objektivní skutečnosti, tedy zrušení nebo zpoždění letu. Nařízení 261 naopak žádným způsobem nestanovuje povinnost cestujícího kompenzací po leteckém dopravci vymáhat. Cestující má možnost zhodnocení průběhu letu, celkové doby zpoždění a případných důvodů zpoždění letu, jsou-li zjevné (důvody zpoždění letadla mohou být nejrůznějšího charakteru

¹³⁰ Rozsudek Městského soudu v Praze vydaný pod č.j. 18 Co 265/2019-30, bod 4.

¹³¹ § 2578 OZ.

¹³² Rozsudek Městského soudu v Praze vydaný pod č.j. 18 Co 265/2019-30, bod 10.

¹³³ Tamtéž.

– od technické závady na letadle přes bezpečnostní důvody, jako vykládku zavazadel jiných cestujících, kteří se přes své odbavení nakonec k nástupu do letadla nedostavili, až po nahodilé události, jakou je velký počet cestujících vyžadující při nástupu do letadla zvýšenou asistenci). Na základě takto získaných poznatků se finálně podle svého svědomí může cestující rozhodnout, zdali má na základě svého svědomí a morálky vůli kompenzaci po leteckém dopravci vyžadovat.

Vzhledem k tomu, že proti rozsudku Městského soudu v Praze nebylo podle poučení uvedeného v rozsudku možné podat mimořádný opravný prostředek, obrátil se cestující prostřednictvím ústavní stížnosti na Ústavní soud se žádostí o meritorní přezkum věci a zrušení rozsudku Městského soudu z důvodu omezení jeho práv na uplatnění svého nároku.¹³⁴

Ústavní soud se věcí meritorně nezabýval.¹³⁵ Shledal však, že vzhledem k podnikatelsko-spotřebitelskému vztahu mezi cestujícím a leteckým dopravcem došlo k chybnému poučení žalobce o možnosti podat mimořádný opravný prostředek k Nejvyššímu soudu, který by jinak s ohledem na § 238 odst. 1 písm. c) o.s.ř. přípustný nebyl. Chybným poučením tak podle názoru Ústavního soudu bylo porušeno právo cestujícího na soudní ochranu ve smyslu čl. 36 odst. 1 LZPS. Ústavní soud proto rozsudek Městského soudu v Praze zrušil a ve zbývající části ústavní stížnost odmítl.¹³⁶

K novému meritornímu rozhodnutí odvolacího soudu nedošlo, neboť žalobce pravděpodobně ze strategických důvodů vzal žalobu zpět. Zrušení rozsudku Městského soudu v Praze z důvodu procesních nedostatků však nemělo žádný vliv na meritorní závěry, které Městský soud učinil. Rozhodovací praxe

¹³⁴ Nález Ústavního soudu ČR ze dne 10. března 2020 pod sp. zn. IV.ÚS 286/20, bod 5.

¹³⁵ Tamtéž, bod 28.

¹³⁶ Tamtéž, enunciát.

senátů Obvodního soudu pro Prahu 6 proto na tento klíčový rozsudek stále odkazuje¹³⁷ a ustálila se na něm.

5.4 Důsledky promlčení pro smluvní strany smlouvy o přepravě

5.4.1 Dlouhá promlčecí lhůta

Absence jednotné úpravy na úrovni evropského nařízení má za následek různý stupeň ochrany cestujících, kteří pro svou cestu využijí různé dopravce.

Autor dává za příklad linku z Prahy do Barcelony, kterou provozuje až 6 různých leteckých dopravců. V případě, že by se na všech těchto letech vyskytl stejný problém, např. zpoždění letů, budou se některé nároky cestujících v závislosti na volbu leteckého dopravce posuzovat podle německého, některé podle českého a jiné podle irského, španělského či anglického práva. Ač z hlediska hmotného práva by mohl být nárok všech cestujících stejný, z procesního hlediska je postavení každého z cestujících závislé na tom, jakého leteckého dopravce si zvolil. Ještě složitější situace může nastat v případě, kdy rozhodné právo nebude zvoleno volbou stran v přepravních podmínkách, ale bude se řídit právem státu obvyklého bydliště jednotlivých cestujících. *De lege ferenda* by autor považoval za vhodné, aby byla promlčecí doba nároků z Nařízení 261 stanovena jednotně, nejlépe totožně s Montrealskou úmluvou.

Jak již bylo výše poznamenáno, při rozhodování průměrného spotřebitele nemůže být podle názoru autora brán zřetel na rozhodné právo, kterým se bude smlouva řídit. Po průměrném spotřebiteli totiž není možno spravedlivě požadovat, aby před uzavřením přepravní smlouvy zkoumal jednotlivá ustanovení zákonů, které jsou pravděpodobně napsány v jazyku, kterému cestující nerozumí, a i kdyby rozuměl, stěží by je jako právní laik byl s to vyložit.

Je tedy možné shrnout, že jednotná úprava promlčení nároků vyplývajících pro cestující z Nařízení 261 by posílila procesní jistotu cestujících napříč

¹³⁷ Srov. např. Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 22. března 2021 pod č. j. 18 C 360/2020-30, bod 9 a 10.

Evropskou unií, když by v otázce promlčení nároků postavila veškeré cestující v Evropské unii na roveň bez ohledu na volbu leteckého dopravce. Různá promlčecí lhůta pro standardizované odškodnění podle Nařízení 261 a individualizované odškodnění podle Montrealské úmluvy postrádá dle názoru autora logické odůvodnění. Tento nežádoucí stav lze přičítat z pohledu autora nešťastné rozhodovací praxi SDEU, který nároky z Nařízení 261 a Montrealské úmluvy od sebe oddělil, jak je blíže popsáno na jiném místě této práce.

5.4.2 Uplatnění nároku neoprávněným

Neméně důležitým aspektem promlčení nároku cestujících je také totožnost osoby, která leteckého dopravce k uhrazení nároků cestujícího vyzve. Jak bylo vyloženo v kapitole 3.2.3. této diplomové práce, vedle samotných cestujících, kteří s leteckým dopravcem uzavřeli přepravní smlouvu, bývají letečtí dopravci často kontaktováni i osobami, a to jak právníckými či fyzickými, kteří tvrdí, že práva z přepravní smlouvy na ně byla postoupena.

Jak bylo vyloženo výše, Nařízení 261 žádnou povinnost cestujícího vymáhat kompenzace za zrušení či zpoždění letu po leteckém dopravci nestanoví. Je tedy pouze na cestujícím, zda se kompenzací vymáhat rozhodne. Stane-li se tak, je to právě cestující, který leteckého dopravce kontaktuje a spraví jej o skutečnosti, že kompenzaci požaduje vyplatit. Jedině cestujícímu totiž přísluší práva a povinnosti z přepravní smlouvy, kterou s leteckým dopravcem uzavřel. Lze proto mít za to, že letecký dopravce, ač svolný k vyplacení oprávněných kompenzací, má eminentní zájem na zjištění pravé vůle svého cestujícího.

Zcela jistě lze připustit, aby se cestující na leteckého dopravce obracel prostřednictvím svého právního zástupce, který je cestujícím k takovému jednání zmocněn. Takové zmocnění lze jednoduše doložit plnou mocí podepsanou cestujícím, ve které je rozsah zmocnění uveden a konkretizován. Letecký dopravce tak má přiměřenou jistotu, že právní zástupce vyjadřuje skutečně vůli cestujícího. Stejně tak nemůže letecký dopravce namítat nedostatek vůle, pokud je cestujícím kontaktován prostřednictvím jiné osoby než právního zástupce, nezbytným

předpokladem je však stále prokázání rozsah, v jakém je zmocněnec oprávněn cestujícího zastupovat.

Větší problém nenastává ani v momentě notifikace leteckého dopravce prostřednictvím osoby, na kterou cestující svá práva na požadování kompenzace postoupil. V takovém případě k účinnosti postoupení vůči leteckému dopravci nutné, aby buď cestující leteckého dopravce o postoupení svého práva na jinou osobu informoval, nebo aby tato osoba postoupení práva na sebe leteckému dopravci adekvátně prokázala, nejčastěji platnou postupní smlouvou.

Jiná situace však nastává v momentě, kdy je letecký dopravce vyzván k uhrazení kompenzace subjektem, u nějž nelze mít důvěryhodně za to, že jej s cestujícím pojí jakýkoliv právní vztah. Jak bylo vyloženo v kapitole 3.2.3. této diplomové práce, letecký dopravce se stále častěji setkává se situací, kdy je kompenzace podle Nařízení 261 vymáhána subjekty, které s cestujícím oprávněným k nárokování takové kompenzace pojí častokrát jeden strojově vytištěný dokument se stále se opakujícím textem, přičemž na tento dokument je podpis cestujícího přenášen pouze jako čára učiněná kurzorem myši v poli. Takový podpis mohl být učiněn kýmkoliv, nemá tudíž žádnou vypovídající hodnotu o projevu vůle cestujícího postoupit pohledávku na takový subjekt či zplnomocnit jej k vymáhání pohledávky.

Autor práce se běžně setkává se situacemi, kdy se na leteckého dopravce paralelně obrací různé subjekty, které o sobě tvrdí, že jednají v zastoupení téhož cestujícího, nebo na ně byl nárok cestujícího postoupen. Letecký dopravce v těchto situacích nedisponuje jakoukoliv právní jistotou, že v případě, že kompenzaci vyplatí, dojde skutečně ke splnění povinnosti, tj. bude plněno osobě, která je oprávněna plnění přijmout. Bez zajímavosti není ani skutečnost, že nároky jsou často vymáhány subjekty se sídlem mimo EU (např. v Hong Kongu) nebo ad hoc založenými obchodními společnostmi. Vymáhání náhrady škody v případě, kdy se následně ukázalo, že tento subjekt pohledávku vymáhal neoprávněně, je téměř nemožné.

Složitou situaci pro leteckého dopravce lze ilustrovat na příkladu neplatné smlouvy o postoupení pohledávky. Tyto případy se v právní praxi objevují velmi často. Autor práce se sám setkal se stovkami těchto případů u neplatných postoupení u jediné vymáhací společnosti, kde neplatnost postoupení pohledávky byla zapříčiněna mj. absencí podpisu cestujícího, rozporu s dobrými mravy, nedostatečné konkretizací postoupené pohledávky či rozporu s německým právem. Na neplatnosti postoupení pohledávek se nakonec ustálila rozhodovací praxe Obvodního soudu pro Prahu 6. Je notorietou, že neplatné právní jednání nevyvolává žádné účinky, tedy v jeho důsledku nedochází ke vzniku, změně, přechodu či zániku práv a povinností.

Právo cestujícího vymáhat kompenzaci podle Nařízení 261 na leteckém dopravci je dle názoru autora derivátem už základního práva cestujícího na to, aby mu kompenzace byla leteckým dopravcem vyplacena. Přitom právě právo na vyplacení kompenzace je nejčastěji předmětem „postupních“ smluv uzavíraných cestujícími.

Je tedy logické, že pokud v důsledku neplatnosti postupní smlouvy nepřešlo na vymahačské subjekty samotné právo na zaplacení kompenzace podle Nařízení 261, nemohlo na ně *a maiori ad minus* tím spíš přejít právo takovou kompenzací po leteckém dopravci vymáhat.

Autor připodobňuje uplatnění práva cestujícího na vyplacení kompenzace podle Nařízení 261 k právům spotřebitele z vadného plnění kupní smlouvy. Podobně jako prodávající zboží by se jistě nespokojil s tím, že k reklamaci mu bylo dodáno zboží bez účtenky, faktury či jakéhokoliv jiného dokladu prokazující podnikatelsko-spotřebitelský právní vztah prodávajícího s kupujícím, nemůže se ani letecký dopravce spokojit s tím, že kompenzace je po něm žádána subjektem bez jakéhokoliv právního vztahu k cestujícímu, kterému právo na kompenzaci skutečně mohlo vzniknout.

I pokud bychom připustili argument, že určitý – i když ne právní – vztah mezi cestujícím a vymahačským subjektem být může, nelze akceptovat premisu, že tento vztah ospravedlňuje takový subjekt k vymáhání nároků cestujícího, ať už

jsou jakékoliv. Nemusí se však jednat pouze o subjekty, které na vymáhání kompenzací podle Nařízení 261 postavily svůj podnikatelský záměr. *Ad absurdum* je možné si představit některého z příbuzných či známých cestujícího, kterému se cestující s příběhem o zpoždění či zrušení svého letu svěřil, jak leteckého dopravce kontaktuje s výzvou k zaplacení kompenzace, protože jeho kamarád či příbuzný by na uplatnění svého – byť možná i oprávněného – nároku neměl nikdy čas. Jen stěží lze dovést, že takové osobě bude letecký dopravce kompenzaci vyplácet, neboť za těchto okolností nebyla vůle cestujícího vymáhat kompenzaci v žádném případě projevona. Situace, kdy místo osoby blízké uplatní nárok u leteckého dopravce vymahačský subjekt na základě neplatné postupní smlouvy, ze které mu nevznikají žádná práva a povinnosti, je z hlediska merita problému naprosto totožná.

Autor proto shrnuje, že dle jeho názoru je nutné chápat uplatnění práva cestujícího na vyplacení kompenzace podle Nařízení 261 tak, že účinky spojené s nemožností uplatnění námitky promlčení ze strany leteckého dopravce jsou vyvolány pouze v tom případě, kdy je takové právo uplatněno osobou, které náleží. Takovou osobou přitom může být cestující jednající vůči leteckému dopravci sám nebo prostřednictvím svého zmocněnce na základě platné a určité plné moci, nebo třetí subjekt, kterému bylo právo na zaplacení kompenzace na základě platné a určité postupní smlouvy postoupeno.

6 Vliv pandemie nemoci COVID 19 na odvětví letecké přepravy

6.1 Vymahatelnost pohledávek v době COVID 19

Nároky cestujících na leteckém dopravci v případě jakýchkoliv nepravidelností při realizaci smlouvy o přepravě jsou obecně zaručeny nejrůznějšími právními předpisy na národní i mezinárodní úrovni. Jediným případem, kdy je letecký dopravce povinen takové peněžní nároky aktivně z vlastní iniciativy uspokojovat, je finanční kompenzace v případě odepření nástupu na palubu podle čl. 4 Nařízení 261. Uspokojování ostatních peněžních nároků cestujících je tak závislé na vůli cestujícího se o své právo přihlásit a efektivně jej po leteckém dopravci vymáhat.

Již prostým porovnáním výše finančních kompenzací, kdy nejnižší uspokojovaná suma nedosahuje v přepočtu ani 10 tisíc korun,¹³⁸ lze pochopit, že ne všichni cestující, kterým právo na vyplacení kompenzace svědčí, budou tuto kompenzaci na leteckém dopravci požadovat. Je tedy logické, že výpočet procenta pravděpodobnosti, se kterou budou kompenzace vymáhány, může být součástí obchodní strategie některých leteckých dopravců.

Příchod pandemie onemocnění COVID 19 jakékoliv obchodní strategie zničil. Masivní rušení letů leteckými dopravci napříč Evropou, které bude podrobněji rozebráno v následující kapitole, znamenalo také enormní zvýšení počtu cestujících s nároky podle Nařízení 261, zejména s požadavky na refundaci letenek podle čl. 8.

Kompenzace podle čl. 7 je v těchto případech vyloučena s ohledem na skutečnost, že zrušení letů způsobil zásah mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení 261. To, že pandemie onemocnění COVID 19 je za zásah mimořádné okolnosti třeba považovat, zůstalo do dnešního dne nesporné.¹³⁹

¹³⁸ Podle kurzu stanoveného ČNB ke dni 19. 2. 2022 se 1 Euro rovnalo 24,34 Kč, kompenzace 250 Eur tak byla ekvivalentem 6.085 Kč.

¹³⁹ S ohledem na rozhodnutí SDEU ve věci C-12/11, bod 29.

Autorovi není známo, že by se kdokoliv tuto skutečnost pokusil prostřednictvím žaloby napadnout.

V případě zrušení letu z jakékoliv příčiny svědčí cestujícím právo na náhradu ceny letenky nebo přeměrování do cílové destinace podle čl. 8. Vzhledem k tomu, že přeměrování bylo v době pandemie takřka vyloučeno, volili cestující dominantně možnost vrácení peněz za letenku.

Do běžného refundačního procesu zasáhla pandemie dvěma problémy. Prvním z nich byl enormní nápor cestujících na kontaktní centra, která nebyla (a ani nemohla rozumně být) připravena na zvýšení poptávky o stovky procent. Telefonický i písemný kontakt s leteckými dopravci tak byl limitován skutečným počtem operátorů, přičemž dostupnost personálu byla rovněž často zásadně omezena řadou protiepidemických opatření. Zajišťovat v tomto omezeném počtu vyplácení kompenzací ve lhůtě požadované Nařízením 261 tak bylo prakticky nemožné.

Ve světle nedávného rozhodování Nejvyššího správního soudu ČR¹⁴⁰ autor připodobňuje situaci leteckých dopravců k situaci zaměstnanců krajských hygienických stanic. Ačkoliv jsou hygienické stanice povinny nařizovat karanténu osobám, které přišly do kontaktu s nakaženým COVID 19, prostřednictvím písemného rozhodnutí, děje se tak v praxi pouze telefonicky, jelikož vyhotovování rozhodnutí v písemné formě hygienické stanice z kapacitních důvodů nezvládají.¹⁴¹

Druhým problémem bylo racionální ekonomické chování leteckých dopravců, kteří v obavě ohledně budoucnosti, která v prvních měsících pandemie byla velmi nejistá, postupně omezovali veškeré výdaje nesloužící k zajištění nejnutnějšího provozu podniku. Omezení refundace letenek je jedním z nejsnadněji omezitelných výdajů.

¹⁴⁰ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 8. 2021 pod č. j. 10 As 229/2021 – 31.

¹⁴¹ Hygieny vědomě porušují zákon. Nemůžeme jinak, tvrdí., Seznam Zprávy. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/domaci-zivot-v-cesku-hygieny-vedome-porusuji-zakon-nemuzeme-jinak-tvrdi-182496>.

Neochota refundovat letenky nebyla v pandemii jevem objevujícím se pouze u dopravců nízkonákladových nebo objemem přepravy nevýznamných. Největší německý dopravce, Deutsche Lufthansa, zaujal z důvodu pandemie politiku refundace poukazem na poskytnutí dalších služeb,¹⁴² tedy postup v přímém rozporu s čl. 8 Nařízení 261, které předpokládá refundaci letenek v penězích. Tento krok navíc podpořila i německá vláda, která vyzvala Evropskou unii k úpravě legislativy tak, aby refundaci letenek voucherem umožnila.¹⁴³

Evropská unie nakonec došla s leteckými dopravci ke konsenzu, když po jednání se šestnácti leteckými dopravci se tito zavázali mj. ke včasné refundaci letenek a k jasnějšímu informování ohledně práv cestujících, která z účinných evropských právních předpisů vyplývají.¹⁴⁴

Obecně mohou být letečtí dopravci k plnění svých závazků donuceni právní cestou, která může být buď veřejnoprávní, nebo soukromoprávní. Veřejnoprávní varianta znamená sankcionování leteckého dopravce ze strany národní autority, v jejíž gesci se osobní letecká přeprava nachází. Takovou autoritou je v ČR Úřad pro civilní letectví, který je v rámci své dozorové působnosti oprávněn včasnost refundace a uspokojování nároků cestujících kontrolovat a při zjištění protiprávního jednání uložit sankci.¹⁴⁵ Rozhodnutí ÚCL však nemůže autoritativně stanovit povinnost leteckého dopravce nárok cestujícího uspokojit, není tedy ani exekučním titulem k samotné kompenzaci, ale pouze ve vztahu k uložené pokutě. ÚCL může v rámci správního řízení motivovat leteckého dopravce k dobrovolnému uhrazení pohledávky cestujícímu výměnou za uložení nižšího správního trestu, takové jednání leteckého dopravce bude však vždy založeno na jeho ochotě pohledávku uhradit.

¹⁴² German Government Backs Vouchers Over Refunds For Lufthansa Passengers, [online], cit. 2022-01-10], dostupné z: <https://simpleflying.com/lufthansa-vouchers-refund/>

¹⁴³ Tamtéž.

¹⁴⁴ Consumer protection: Airlines commit to timely reimbursement after flight cancellations, [online], [cit. 2022-01-10], dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_4944.

¹⁴⁵ srov. § 93c odst. 3 písm. a) ZCL.

Ochranu soukromoprávních nároků vůči cestujícím poskytují obecné soudy, které jako jediné mohou v rámci své pravomoci vydat ve věci závazné a právně vynutitelné rozhodnutí. Oproti veřejnoprávní cestě však s sebou podání návrhu k soudu nese aditivní náklady, které cestující musí vynaložit k vymožení již tak nízké pohledávky.¹⁴⁶ Samotné rozhodnutí pak sice deklaratorně staví povinnost leteckého dopravce k úhradě nároku cestujícího najisto, pokud však letecký dopravce rozsudek nerespektuje, může být cestující uspokojen pouze za pomoci soudního exekutora nebo soudního výkonu rozhodnutí. Takový proces je časově náročný.

Zatímco v době před pandemií byly nároky cestujících leteckým dopravcem uspokojovány často okamžitě po doručení platebního rozkazu či žaloby v případě oprávněných nároků a po právní moci rozsudku v případech, kdy letecký dopravce nárok cestujícího sporoval, v době pandemie však ani pravomocné rozhodnutí soudu nemuselo leteckého dopravce k refundaci přesvědčit.

Možnost výkonu rozhodnutí mohla být narušena rovněž případným úpadkem leteckého dopravce, kdy provádění výkonu rozhodnutí je po dobu trvání účinků rozhodnutí o úpadku v souladu s § 109 odst. 1 písm. c) zákona č. 182/2006 Sb., insolvenčního zákona, vyloučeno. V souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 848/2015, o insolvenčním řízení, se tento zákaz vztahuje na provádění exekucí ve všech státech Evropské unie. Cestujícím v takovém případě nezbude než přihlásit si svou pohledávku do insolvenčního řízení a doufat v co nejvyšší uspokojení.

Přestože nelze schvalovat protiprávní jednání, mimořádnost situace, do značné míry může vést k pochopení pro takto zvolený postup. V případě, kdy je celé ekonomické odvětví zasaženo bezprecedentním šokem, jak je podrobněji popsáno dále, s nímž unijní zákonodárce při přijetí Nařízení 261 nemohl počítat, je dle autorova názoru na místě zpoždění při refundacích do jisté míry tolerovat.

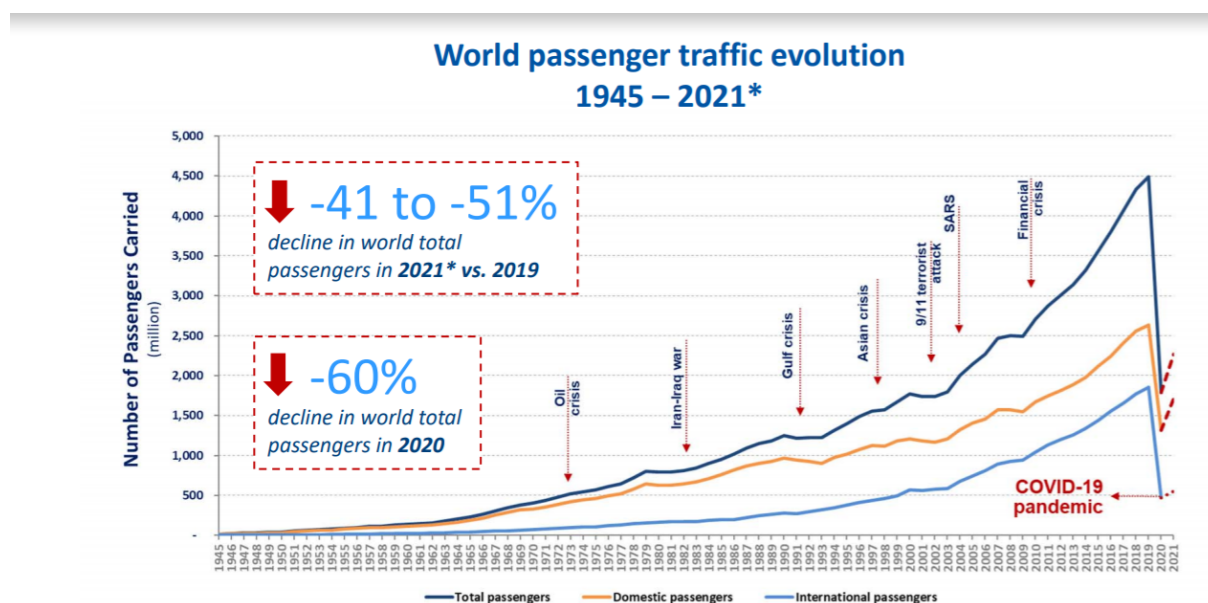
¹⁴⁶ V ČR se při nevyužití placeného právního zastoupení jedná minimálně o úhradu soudního poplatku ve výši min. 1.000 Kč podle Přílohy č. 1 zákona č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích.

Respektování lhůt pro refundace v Nařízení 261 by za těchto okolností vedlo téměř jistě k řetězové insolvenční celého odvětví, která by měla masivní ekonomické a sociální dopady. Insolvenční dopravce by neprosperovala ani individuálním cestujícím, kteří nárok uplatňují, neboť míra jejich uspokojení by byla téměř vždy nižší. Tolerantní by měl být přístup zejména u dozorových orgánů při ukládání veřejnoprávních sankcí. Cestující by měli být za prodlení kompenzováni příslušným úrokem z prodlení.

Zpoždění při výplatách nároků umožnilo realizaci opatření pro veřejnou podporu, která jsou popsána dále. Realizace těchto podpůrných programů řetězovým insolvenčním do značné míry zabránila.

6.2 Utlumení mezinárodní letecké přepravy v roce 2020

Vliv pandemie onemocnění COVID 19 na odvětví letecké dopravy nemá v její poválečné historii obdobu. Šokový dopad lze ilustrovat na grafu Mezinárodní organizace civilního letectví (ICAO).¹⁴⁷



V celosvětovém měřítku letecká doprava v roce 2020 vykázala pokles o 60 %. Tento razantní pokles kontrastuje ve srovnání s předchozími výkyvy, např.

¹⁴⁷ Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, str. 4, [online], [cit. 2022-01-20], dostupné z: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf.

ropnou krizí v 70. letech, válkou v Perském zálivu, teroristickými útoky z 11. září 2011, epidemií SARS nebo finanční krizí v letech 2008/9, které zapříčinily pouze relativně nízké poklesy nebo relativní stagnaci jinak neustále rostoucího počtu přepravených cestujících.

ICAO ve svých statistikách¹⁴⁸ pro rok 2020 oproti roku 2019 uvádí globální pokles nabízené sedačkové přepravní kapacity o 50 %, pokles počtu přepravených cestujících o 2,699 miliardy (60 %) a odhadované ekonomické ztráty pro odvětví ve výši 371 miliard dolarů. V mezinárodní letecké přepravě je propad výrazně hlubší než v přepravě vnitrostátní především s ohledem na omezení uplatňovaná jednotlivými státy pro vstup na území. Mezinárodní letecká přeprava v roce 2020 zaznamenala propad o 66 % přepravní kapacity, 1,376 miliardy cestujících (74 %) a ztráty 250 miliard dolarů. Naproti tomu pokles vnitrostátní přepravy činil 38 % přepravní kapacity, 1,323 miliardy cestujících (50 %) a ztráty 120 miliard dolarů.

Propady v přepravních výkonech se liší také mezi jednotlivými regiony. Data¹⁴⁹ Eurocontrolu uvádějí v roce 2020 finanční ztráty způsobené pandemií v evropském letectví ve výši 22,2 miliard EUR pro letecké dopravce, 33,6 miliard EUR pro provozovatele letišť a 4,8 miliardy EUR pro poskytovatele služeb řízení letového provozu. Počet přepravených cestujících v Evropě poklesl o 1,7 miliardy. Celkový počet letů v roce 2020 poklesl oproti roku 2019 o 55 % z 11,1 milionu letů na 6,1 milionu. Nejdramatičtější pokles provozu byl zaznamenán v dubnu 2020, kdy počet letů v Evropě poklesl o 93 %, a došlo tak k téměř úplné paralýze odvětví. V roce 2020 bylo uzemněno 51 % v Evropě registrovaných letadel, tj. 4 118 z celkové flotily 8 048 letadel.

Česká republika zaznamenala v mezinárodním kontextu zvláště výrazný dopad z důvodu dlouhodobě nepříznivé epidemické situace a skutečnosti, že téměř v rámci ČR není až na zanedbatelné výjimky provozována vnitrostátní letecká doprava, která je restrikcemi pro cestování obecně dotčena v menší míře.

¹⁴⁸ Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, str. 5.

¹⁴⁹ What COVID – 19 did to European Aviation in 2020, and Outlook 2021, [online], [cit. 2021-10-20], dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-02/eurocontrol-think-paper-8-impact-of-covid-19-on-european-aviation-in-2020-and-outlook-2021.pdf>.

Eurocontrol uvádí pokles o 62 % a 107 tisíc letů. Jedná se o druhý nejhlubší procentuální pokles letecké dopravy v EU (po Irsku). Drastický dopad do přepravních výkonů i ekonomických výsledků zaznamenali v roce 2020 i čeští letečtí dopravci. Skupina Smartwings Group, kterou tvoří mj. Smartwings, a.s. a České aerolinie, a.s., přepravila v roce 2020 meziročně o 81,5 % méně cestujících (celkem 1,8 milionu). Realizováno bylo 13,5 tisíce letů (- 78,4 %) a tržby poklesly až o 90 %.¹⁵⁰

Zajímavý je dopad pandemie na přepravu leteckého nákladu, kde lze pozorovat několik protichůdných trendů. Na jedné straně v důsledku razantního poklesu počtu pravidelných letů osobní přepravy, které realizují rovněž přepravu nákladu, došlo k poklesu přepravní kapacity na tomto segmentu. Na druhé straně pak došlo k nárůstu poptávky po letecké přepravě nákladu (např. osobních ochranných pomůcek), který vedl k růstu počtu čistě nákladních letů. Např. v dubnu 2020 počet nákladních letů dle ICAO¹⁵¹ vzrostl o 35 %. IATA uvádí¹⁵², že ke konci roku 2020 se celková letecká přepravní kapacita nákladu snížila meziročně o 23,3 %, avšak při současném rekordním nárůstu výnosů z tohoto segmentu, který leteckým dopravcům do určité míry umožňuje kompenzovat vysoké ztráty z osobní přepravy. V lednu 2021 letecká přeprava nákladu dle IATA dosáhla přibližně předkrizového objemu roku 2019.¹⁵³

¹⁵⁰ Tisková zpráva Smartwings Group ze dne 12. 1. 2021, [online], [cit. 2021-10-20], dostupné z: <https://www.csa.cz/cz-cs/pro-media/skupina-smartwings-group-kvuli-pandemii-koronaviru-prepravila-loni-1-8-milionu-cestujicich/>.

¹⁵¹ Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis [online], [cit. 2021-10-20], dostupné z: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf, str. 100.

¹⁵² Air Cargo Market Analysis December 2020, [online], [cit. 2021-10-20], dostupné z: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---december-2020>.

¹⁵³ Air Cargo Market Analysis January 2021, [online], [cit. 2021-10-20], dostupné z: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---january-2021/>.

Podle Airports Council International (ACI)¹⁵⁴ pandemie pro provozovatele letišť znamenala ztráty v roce 2020 v úhrnné výši přibližně 125 miliard dolarů (66 % výnosů), přičemž nejhůře zasaženými regiony byly Evropa a Blízký východ. Pokles počtu cestujících a pohybů letadel má přitom vliv na leteckou (přistávací a odbavovací poplatky apod.) i neleteckou (příjmy z nájmu, provize z tržeb obchodů umístěných v prostorách letišť) část obchodu. Letiště se navíc potýkají s nepříznivou nákladovou strukturou, kdy velká část jejich nákladů je relativně fixní. Za rok 2020 bylo na Letišti Václava Havla Praha odbaveno celkem 3 665 871 cestujících, to představuje pokles oproti předchozímu roku o 79,4 %. Počet vzletů a přistání v Praze poklesl o 65 % na 54 163.¹⁵⁵ Vůbec nejhorších výsledků dosáhlo pražské letiště v dubnu 2020, kdy počet přepravených cestujících klesl meziročně o 99,64 % na pouhých 5 tisíc měsíčně a počet pohybů poklesl o 90 % na 1 213¹⁵⁶. Významné poklesy se nevyhnuly ani ostatním evropským letišťům, např. Amsterdam o 54 %, Paříž (CDG) o 56 %, Londýn Heathrow o 57 %, Mnichov a Barcelona o 65 %.

Dopad pandemie se nevyhnul ani výrobcům letadel. Dodávky poklesly v roce 2020 na 723 nových letadel, tj. pokles o 42 % oproti roku 2019 a 55 % ve srovnání s rokem 2018. Objednávky nových letadel pak v roce 2020 klesly na 567, což znamená 59 % pokles. U velkokapacitních širokotrupých letadel byl zaznamenán pokles dokonce o 81 %.¹⁵⁷ Krize se projevila také na poklesu tržní ceny letadel, kdy např. hodnota 15 let starého letadla typu Airbus A320 se propadla na konci října 2020 oproti začátku roku o přibližně 40 %.¹⁵⁸ Výkyvy

¹⁵⁴ ACI Advisory Bulletin The impact of COVID-19 on the airport business and the path to recovery, [online], [cit. 2021-10-20], dostupné z: <https://aci.aero/wp-content/uploads/2021/03/210325-Econ-Impact-and-Recovery-Analysis-Bulletin-FINAL.pdf>.

¹⁵⁵ Tisková zpráva Letiště Praha, a.s. ze dne 20. 1. 2021, [online], [cit. 2021-10-20], dostupné z <https://www.prg.aero/letiste-praha-odbavilo-za-lonsky-rok-temer-3-7-milionu-cestujicich>.

¹⁵⁶ Traffic Report April 2020, [online], [cit. 2021-10-20], dostupné z: https://www.prg.aero/sites/default/files/obsah/B2B/Files/Statistics%20and%20reports/Prague%20Airport%20Traffic%20Reports/Traffic_report_2004_public.pdf.

¹⁵⁷ Covid 19 aerospace manufacturing, [online], [cit. 2022-01-19], dostupné z <https://www.aeromag.com/covid-19-aerospace-manufacturing-26012021/>.

¹⁵⁸ Pontifications: Aircraft prices, rents plunge, [online], [cit. 2021-10-26], dostupné z: <https://leehamnews.com/2020/11/09/pontifications-aircraft-prices-rents-plunge/>.

v cenách se následně přenáší i do dalších oblastí, např. fungování leasingových společností a financování letadel.

IATA uvádí, že krize v letecké dopravě může znamenat ztrátu 4,8 milionu pracovních míst přímo v leteckém sektoru.¹⁵⁹ V širším měřítku sektoru cestovního ruchu je ztráta počtu pracovních míst v roce 2020 odhadována na 174 milionů.¹⁶⁰

6.3 Právní rámec státní podpory poskytované leteckým dopravcům

Jak je demonstrováno výše, příchod pandemie COVID-19 znamenal pro letecké dopravce na celém světě bezprecedentní zásah do obchodní činnosti. Eurocontrol v této souvislosti předpokládá, že celková sanace dopadů pandemie na letecký průmysl si vyžádá roky času a v neoptimističtější scénáři se objemy vypravených letů vyrovnají předcovidové době v roce 2024 za předpokladu dostupného efektivního očkování.¹⁶¹ Eamonn Brennan, generální ředitel Eurocontrolu, přitom upozorňuje, že podle velmi reálné předpovědi se návrat objemu letů protáhne až do roku 2029, proto je velmi důležité, aby státy podnikly kroky k poskytnutí a zajištění podpory leteckého průmyslu na svém území.¹⁶²

Evropská komise se již na začátku pandemie pokusila nastavit pravidla a mantinely pro poskytování státní pomoci již na počátku pandemie, když 19. března 2020 vydala dokument s názvem „*The State Aid Temporary Framework*“, tedy „*Dočasný rámec státní podpory*“. Cílem dokumentu mělo být umožnění členským státům využít flexibility, kterou pravidla státní pomoci předpokládají, a podpořit ekonomiku. Vzhledem k omezenosti rozpočtu Evropské unie nechává

¹⁵⁹ The impact of COVID-19 on aviation, [online], [cit. 2021-10-26], dostupné z: <https://airlines.iata.org/news/the-impact-of-covid-19-on-aviation>.

¹⁶⁰ Tisková zpráva WTTC z 3. 11. 2020, [online], [cit. 2021-10-26], dostupné z: <https://wtcc.org/News-Article/UK-looks-set-to-lose-over-2m-jobs-in-2020-due-to-COVID-19-and-travel-restrictions>.

¹⁶¹ EUROCONTROL: 5 year forecast 2020-2024, [online]. [cit. 2022-01-10], dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024>.

¹⁶² Tamtéž.

Komise financování takové podpory na národní úrovni,¹⁶³ přičemž v tomto dokumentu předvídá pět základních režimů podpory: (i) přímé poskytnutí finančních prostředků vybraným společnostem až do výše 800 000 EUR,¹⁶⁴ (ii) záruka členského státu za úvěr poskytnutý bankou, (iii) poskytování půjčky s dotovaným úrokem, (iv) záruky pro banky směřující podporu do ekonomiky a (v) pojištění krátkodobých exportních úvěrů.¹⁶⁵ Tento dokument byl za dobu trvání pandemie doposud šestkrát změněn a jeho platnost je prozatím zamýšlena do 30. června 2022.

Režim pro poskytování státní podpory stanoví čl. 107 a násl. SFEU. *Dočasný rámec* nejčastěji pracuje se státní podporou poskytovanou podle čl. 107 odst. 2 písm. b) a odst. 3 písm. b) SFEU, přičemž k první jmenované přistupuje Komise značně restriktivněji.¹⁶⁶ Cílem dočasného rámce je zajištění určité míry právní jistoty pro členské státy v tom smyslu, že určité druhy finančních kompenzací jsou Evropskou komisí chápány jako slučitelné s vnitřním trhem.

Jak již bylo zmíněno, právní rámec státní podpory slučitelné s vnitřním trhem tvoří čl. 107 odst. 2 písm. b) a odst. 3 písm. b) SFEU. Zatímco odst. 2 písm. b) pokrývá finanční kompenzace poskytované za účelem sanace přírodní pohromy nebo jiné mimořádné události, odst. 3 písm. b) zmiňuje nápravu vážné poruchy v hospodářství některého členského státu. Důvod restriktivnějšího přístupu ke státní pomoci na základě druhého odstavce spočívá v tom, že jako „*mimořádné okolnosti*“ jsou Komisí chápána opatření přijímána jednotlivými státy k zamezení

¹⁶³ Stanovisko místopředsedkyně Evropské komise Margrethe Vestager ze dne 19. 3. 2020, [online], [cit. 2022-01-18] dostupné z: <https://audiovisual.ec.europa.eu/en/video/I-186758>.

¹⁶⁴ Tato částka byla zvýšena až na 2.3 milionu EUR.

¹⁶⁵ State aid: Commission adopts Temporary Framework to enable Member States to further support the economy in the COVID-19 outbreak, [online], [cit. 2022-01-18], dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_496.

¹⁶⁶ COSTA-CABRAL, Francisco, HANCHER, Leigh, MONTI, Giorgio a FEASES, Alexandre Ruiz. *EU Competition Law and COVID-19*, March 22, 2020. TILEC Discussion Paper No. DP2020-007, [online], [cit. 2022-01-18], dostupné z: <https://ssrn.com/abstract=3561438> nebo <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3561438>, str. 5.

šíření pandemie, ne však pandemie jako taková.¹⁶⁷ K porovnání lze uvést např. výbuch sopky Eyjafjallajökull na Islandu v roce 2010, v jehož důsledku byla leteckým dopravcům státní pomoc podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU rovněž poskytnuta.¹⁶⁸ Výbuch sopky však v důsledku sopečného popelu unikajícího do ovzduší objektivně ohrožoval letadla prolétající nad Evropou, tato skutečnost tedy představovala mimořádnou okolnost bez dalšího. Situace během pandemie však byla jiná. Oproti situaci před deseti lety s sebou šíření onemocnění COVID-19 nepřineslo objektivní důvody, pro které by nebylo možné plánované lety fyzicky provést – vir napadal „pouze“ člověka, nikoliv letadla samotná, hustotu vzduchu žádným způsobem neměnil, kerosin do palivových nádrží letadel rovněž nekontaminoval. Letečtí dopravci své lety rušili na základě mimořádných opatření přijímaných jednotlivými státy světa, které z důvodů ochrany veřejného zdraví mezinárodní přepravu regulovaly. Tato opatření proto musí být podle názoru Komise vztažena příčinnou souvislostí ke škodě utrpěné leteckými dopravci, která je formou státní podpory sanována. Samotný pokles poptávky po mezinárodní letecké dopravě v důsledku pandemie však Komise jako mimořádnou okolnost neuznává.¹⁶⁹

Podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU je poskytována státní pomoc k nápravě vážné poruchy v hospodářství některého členského státu. Oproti mimořádné události je COVID-19 jako mimořádná porucha celoevropsky chápán.¹⁷⁰ Je proto logické, že státní podpora nezacílená na sanaci důsledků konkrétního mimořádného opatření je členskými státy poskytována právě na základě tohoto ustanovení.

Do 30. dubna 2021 zaznamenala Komise celkem 34 oznámení členských států o poskytnutí státní pomoci leteckým dopravcům v rámci dočasného rámce.

¹⁶⁷ PANTAZI, Tania. *State Aid to Airlines in the Context of Covid-19: Damages, Disturbances, and Equal Treatment*, Journal of European Competition Law & Practice, [online], [cit. 2022-01-25], dostupné z: <https://academic.oup.com/jeclap/advance-article/doi/10.1093/jeclap/lpab071/6369015?login=true>, kapitola II.A.

¹⁶⁸ Tamtéž.

¹⁶⁹ Tamtéž.

¹⁷⁰ PANTAZI, Tania, kapitola II.B.

Šestnáct z nich bylo poskytováno na základě čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU, 18 zbylých pak na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.¹⁷¹ I přes restriktivní přístup v chápání COVID-19 jako mimořádné okolnosti je tak poměr obou ustanovení relativně vyrovnaný.

Mezi příjemce nejvyšší státní podpory se řadí německý národní dopravce – Deutsche Lufthansa – jako příjemce státní podpory v celkové výši 6 miliard EUR, která se skládala z přímé majetkové účasti německého státu ve výši 306.044.326,40 EUR a tichého vkladu ve výši dopočtu do celkové státní podpory.¹⁷² Vedle toho Lufthansa benefitovala rovněž ze záruky za úvěr ve výši dalších 3 miliard EUR, který německý stát Lufthanse poskytl.¹⁷³

Největší francouzský dopravce – Air France – byl za účelem vyrovnaní se s následky pandemie podpořen francouzským státem rovněž dvěma způsoby – přímou rekapitalizací ve výši 4 miliard EUR¹⁷⁴ a státní zárukou za úvěr ve výši 7 miliard EUR.¹⁷⁵ První jmenovaná rekapitalizace zahrnovala nejen francouzského leteckého dopravce, ale také holding Air France-KLM, do něž spadá i dopravce nizozemský. Tato skutečnost se stala důležitou při posuzování státní podpory poskytnuté právě KLM, jak je uvedeno v následující kapitole.

Nutno uvést, že v tuzemsku se letečtí dopravci poskytnutí podobně velkorysé státní podpory bohužel nedočkali. Je sice pravdou, že např. České aerolinie byly příjemci dotace z programu COVID-Nepokryté náklady, vypsáno

¹⁷¹ PANTAZI, Tania, kapitola III.A.

¹⁷² State Aid SA.57153 (2020/N) – Germany – COVID-19 - Aid to Lufthansa, [online], [cit. 2022-01-25], dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202204/SA_57153_10BB6D7E-0000-C164-9533-F556232F782B_550_1.pdf, str. 2.

¹⁷³ Tamtéž, str. 3.

¹⁷⁴ State Aid SA.59913 – France COVID-19 – Recapitalisation of Air France and the Air France – KLM Holding, [online], [cit. 2022-01-25], dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202123/293570_2281626_141_2.pdf.

¹⁷⁵ Aide d'Etat SA.57082 (2020/N) – France COVID-19 – Encadrement temporaire 107(3)(b) – Garantie et prêt d'actionnaire au bénéfice d'Air France, [online], [cit. 2022-01-25], dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/20212/285766_2227928_97_4.pdf.

Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR, v celkové výši 65 milionů Kč,¹⁷⁶ tento program byl však paušálně vypsán pro veškeré podnikatele v České republice. Zacílený program beroucí do úvahy veškerá specifika leteckého průmyslu však představen nebyl.

6.4 Státní pomoc optikou judikatury Soudního dvora EU

Obecně lze říci, že unijní právo označuje jakoukoliv formu státní pomoci, která může zvýhodněním určitých soutěžitelů narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy, za neslučitelnou s vnitřním trhem.¹⁷⁷ Výjimku z tohoto pravidla tvoří výčet oblastí uvedený ve výše rozebíraných čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU, ve kterých je státní pomoc připuštěna jako s vnitřním trhem slučitelná.

Vzhledem k různorodosti přístupů jednotlivých členských států k poskytování státní podpory leteckým dopravcům se tato diverzita mohla stát základem pro nové pole konkurenčního boje mezi leteckými dopravci benefitujícími ze státní podpory a těmi, kteří dosáhli na státní podporu nižší, nebo nedosáhli na žádnou.

Letecká společnost Ryanair, která je sama příjemcem státní pomoci poskytovanou vládou Spojeného království ve formě státní záruky za úvěr ve výši 600 milionů liber,¹⁷⁸ zahájila rozsáhlé tažení proti ostatním leteckým dopravcům, když minimálně šestnáct rozhodnutí Komise o schválení státní podpory napadla žalobou.¹⁷⁹

¹⁷⁶ Seznam zprávy: Podívejte se, kdo dostal nejvíc covidových dotací, [online], [cit. 2022-01-25], dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/koronavirus-podivejte-se-kdo-dostal-nejvic-covidovych-dotaci-od-statu-185749>.

¹⁷⁷ Čl. 107 SFEU.

¹⁷⁸ Daily Mail: Bank of England bails out Ryanair, British Airways, Wizz Air and easyJet with £2 BILLION coronavirus crisis loans, cit. 2022-01-06, Dostupné online: <https://www.dailymail.co.uk/news/article-8388615/Airlines-handed-1-8-billion-emergency-coronavirus-loans.html>.

¹⁷⁹ Reuters: Ryanair gets rare wins in EU court over state aid for KLM, TAP, cit. 2022-01-06, dostupné online: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/eu-court-backs-ryanair-challenge-klm-tap-state-aid-2021-05-19/>.

Za úspěch v tomto tažení lze označit rozhodnutí ve věci T-643/20. Ryanair v tomto řízení napadl rozhodnutí Komise, kterým prohlásila státní podporu Nizozemského království poskytnutou leteckému dopravci KLM ve formě státní záruky za úvěr a přímé státní půjčky v celkové výši 3,4 miliardy EUR za slučitelnou s vnitřním trhem.¹⁸⁰ Tribunál toto rozhodnutí sice zrušil, důvodem zrušení se však stalo nedostatečné odůvodnění, kdy Komise se podle názoru Tribunálu nedostatečně vypořádala s otázkou nezbytnosti a přiměřenosti podpory, čímž své rozhodnutí učinila nepřezkoumatelné.¹⁸¹ Letecká společnost KLM totiž spadá do koncernu Air France – KLM,¹⁸² přičemž Komise se podle rozhodnutí Tribunálu žádným způsobem nezabývala možností, že finanční prostředky poskytnuté na základě státní podpory mohou být namísto žadatele, tedy KLM, použity jinou společností z koncernu.¹⁸³

Z důvodu nedostatečného odůvodnění bylo Tribunálem zrušeno také rozhodnutí Komise týkající se poskytnutí státní podpory letecké společnosti TAP Air Portugal.¹⁸⁴ I zde Komise podle názoru Tribunálu nepodrobila adekvátnímu zkoumání majetkové vztahy uvnitř koncernu, ve kterém se TAP Air Portugal nacházel. Nutno však zdůraznit, že Tribunál se stejně jako v předchozí věci nezabýval přípustností státní podpory leteckým dopravcům jako takovou. Zůstává tedy otázkou, zda by poskytnutí státní podpory v Nizozemsku a Portugalsku před Tribunálem obstálo, pokud by rozhodnutí Komise obsahovala vyčerpávající odůvodnění.

Podstatou přípustnosti státní pomoci leteckým dopravcům se Tribunál zabýval v jednom z dalších řízení proti Komisi iniciovaném společností Ryanair, vedeném pod sp. zn. T-238/20. Ryanair v tomto řízení napadá rozhodnutí Komise o státní pomoci Švédského království poskytnuté všem leteckým společnostem,

¹⁸⁰ Rozhodnutí ve věci, T-643/20, Ryanair DAC v. Komise, ECLI:EU:T:2021:286, bod 4.

¹⁸¹ Tamtéž, body 76 a 77.

¹⁸² Koncern je leteckou společností deklarován na internetových stránkách, [online], [cit- 2022-01-05], dostupné z: <https://www.klm.cz/information/corporate>.

¹⁸³ Rozhodnutí ve věci, T-643/20, bod 72.

¹⁸⁴ Rozhodnutí ve věci T-465/20 - Ryanair v. Komise, ECLI:EU:T:2021:284, body 49 a 53.

které byly držiteli švédské provozní licence k 1. lednu 2020, přičemž státní pomoc v tomto případě spočívala ve formě úvěrových záruk pro tyto společnosti. Cílem státní pomoci se stalo zajištění konektivity státu. Na státní pomoc tak neměli dosáhnout letečtí dopravci poskytující pouze nepravidelnou přepravu.¹⁸⁵ Ačkoliv jméno švédského leteckého dopravce S.A.S. není v rozhodnutí na žádném místě výslovně zmíněno, je podle názoru autora nepochybné, že švédská státní podpora byla zamýšlena zejména pro tuto společnost.

Ryanair švédskou státní pomoc napadl u soudu ze čtyř žalobních důvodů. Tribunál k jednotlivým důvodům uvedl, že švédská koncepce podpory leteckým dopravcům je i přes omezení se na švédské letecké dopravce nediskriminační, neboť jejím cílem je zajištění konektivity země. Je tedy logické, že švédský stát podporu poskytne těm leteckým dopravcům, kteří mají ve Švédsku hlavní místo obchodní činnosti jako podmínku vydání švédské provozní licence.¹⁸⁶

Tribunál zde navíc výslovně připouští, že s ohledem na skutečnost, že švédský stát může na nápravu poruch ve svém hospodářství logicky vynaložit pouze omezenou sumu, je samozřejmé, že tyto prostředky bude alokovat švédským leteckým společnostem, které se na vnitrostátní letecké služby zaměřují.¹⁸⁷ Oproti mezinárodní letecké společnosti s velkým množstvím bází v několika zemích Evropy, jako je právě Ryanair, je u leteckých společností se sídlem ve Švédsku daleko pravděpodobnější, že poskytnutá státní pomoc bude sloužit k zachování a pozdějšímu rozvoji tuzemské letecké dopravy i po skončení pandemie. Jak chytře poznamenává soud, sám Ryanair je tohoto jevu dobrým příkladem, když jeho podíl na trhu klesl během pandemie onemocnění COVID-19 o více než polovinu a tato letecká společnost se chystala omezit své působení na švédském trhu pouze na jednu bázi s jedním letadlem.¹⁸⁸

¹⁸⁵ Rozhodnutí ve věci T-238/20, Ryanair DAC v. Komise, ECLI:EU:T:2021:91, bod 1.

¹⁸⁶ Tamtéž, bod 27 a 40.

¹⁸⁷ Tamtéž, bod 50.

¹⁸⁸ Tamtéž, bod 51.

K argumentu neslučitelnosti režimu švédské státní podpory s vnitřním trhem nepřináší Ryanair žádné důkazy toho, že by jej státní pomoc poskytnutá švédským leteckým dopravcům jakkoliv odradila od poskytování svých služeb na švédském území.¹⁸⁹ Ostatně autor k tomuto bodu dodává, že podle jeho názoru je takový důvod jen těžce představitelný.

S ohledem na výše uvedené lze uzavřít, že Tribunál otevřel rozebraným rozhodnutím dveře jednotlivým členským státům k poskytování státní pomoci „svým“ leteckým dopravcům. Společnost Ryanair však proti rozhodnutí podala kasační opravný prostředek, nezbývá tak než čekat, jaký bude konečný výsledek tohoto řízení.¹⁹⁰

Pro úplnost autor dodává, že vedle státní pomoci Švédského království byla v obdobný čas společností Ryanair napadena i státní pomoc francouzská. Oproti švédskému systému založenému na poskytnutí úvěrových záruk spočíval francouzský systém v uvalení moratoria na platby daně z civilního letectví a solidární daně z letenek, kdy Francie odložila splatnost těchto daní na 1. ledna 2021 společně s následným rozložením splatnosti na dobu 24 měsíců.¹⁹¹ Ačkoliv Francouzská republika založila formu své státní pomoci na odlišných principech než Švédsko, použil Ryanair při jejím napadnutí obdobné argumenty, jako v případě pomoci pro S.A.S., a Tribunál obdobnými argumenty žalobu Ryanairu zamítl. Autor tak nepovažuje za nezbytné toto rozhodnutí blíže rozebírat.

¹⁸⁹ Tamtéž, bod 64.

¹⁹⁰ Věc je vedena před Soudním dvorem pod sp. zn. C-209/21.

¹⁹¹ Rozhodnutí ve věci T-259/20, Ryanair DAC v. Komise, ECLI:EU:T:2021:92, bod 2.

7 Závěr

Tato práce si klade za cíl podrobněji rozebrat především dva hlavní tematické okruhy mezinárodní letecké přepravy, které autor pokládá za aktuální, a sice právní vztahy mezi leteckými dopravci a cestujícími a dopad pandemie onemocnění COVID-19 na sektor letecké dopravy. Cílem práce bylo poskytnout v otázkách vztahů mezi cestujícími a dopravcem praktickou perspektivu založenou do značné míry na autorově vlastní právní praxi v oboru letecké přepravy.

V oblasti vztahů cestujících a dopravců dominují v soudobé evropské právní praxi otázky aplikace Nařízení 261. Ačkoliv původní účel Nařízení 261 směřuje k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících,¹⁹² autor v této diplomové práci ilustruje proměnu chápání Nařízení 261 v důsledku jeho interpretace Soudním dvorem EU, kdy vlivem extenzivního výkladu práv cestujících došlo k vychýlení rovnováhy mezi oprávněnými zájmy cestujících a dopravců.

Drtivá většina zdrojů pracuje s dostupnou judikaturou pouze z pohledu změny právního postavení cestujícího jako spotřebitele a z toho důvodu současný trend posilování spotřebitelských práv vítá. Autor proto v této diplomové práci nabízí rovněž pohled z perspektivy leteckého dopravce na tyto změny, přičemž dokládá konkrétní případy, jak na první pohled spravedlivý výklad práva naráží v reálném světě leteckého průmyslu na praktické překážky, se kterými se letečtí dopravci jako profesionálové musí potýkat.

Dle názoru autora je do budoucna více než potřebné, aby byla vyřešena řada problematických bodů na úrovni samotné litery Nařízení 261, ale i související soudní praxe na národní i unijní úrovni. V některých oblastech právní nejistota časem odstraňuje vývoj judikatury. V jiných však naopak judikatura sama přináší obtíže nové, s nimiž zákonodárce v legislativním procesu nepočítal. Odkázat lze v této souvislosti nejen na příklad judikatury SDEU, která zavedla

¹⁹² Recitál 1 Nařízení 261

nad rámec litery Nařízení 261 i původního záměru unijního zákonodárce paušalizované kompenzace za zpoždění letů přesahující 3 hodiny.

Obtíže a právní nejistotu způsobuje i rozšiřující se činnost podnikatelských subjektů, které svůj obchodní model zakládají na vymáhání kompenzací. Řada z těchto podnikatelských subjektů ve velkém měřítku poškozují oprávněné zájmy leteckých dopravců uplatňováním nároků, aniž by disponovali příslušnou aktivní legitimací k tomu nárok vymáhat. Poškozování jsou ale i samotní cestující, kterým často není poskytován dostatek informací a i v případě úspěchu neobdrží kompenzaci v plné výši, ale pouze její zlomek. V neposlední řadě dochází k zatěžování justice velkým množstvím často velmi nekvalitně zpracovaných formulářových žalob.

Autor proto kvituje s povděkem, že i orgány Evropská unie si jsou nedostatků Nařízení 261 vědomy. Již několik let tak pokračuje diskuse o novelizaci Nařízení 261 tak, aby vytvářelo spravedlivější prostředí, ve kterém právní vztahy mezi leteckým dopravcem a cestujícím budou narovnány. Je očividné, že při přípravě dokumentace ke změně Nařízení 261 bylo Evropskou komisí nasloucháno i leteckým dopravcům, neboť většina navrhovaných změn odráží jejich dlouhodobá volání a do určité míry řeší i problémy, které autor v této diplomové práci předkládá. Vedle již zmiňované úpravy osobní působnosti, kde návrh počítá s jejím navázáním na dostavení se cestujícího k nástupu do letadla, nikoliv k check-inu, upravuje v novelizovaném čl. 16 proces uplatňování kompenzací podle Nařízení 261. Cestujícím je tak k uplatnění svého nároku ponechána tříměsíční lhůta, přičemž letecký dopravce je povinen se s takovým nárokem vypořádat ve lhůtě 2 měsíců.¹⁹³

Vedle samotného procesu uplatňování nároků by novela Nařízení 261 přinesla také očekávanou úpravu řešení zpoždění letů, včetně zmeškaných navazujících letů, kterou současná praxe dovozovala pouze judikaturou.¹⁹⁴

¹⁹³ Návrh Nařízení Evropského Parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, str. 24.

¹⁹⁴ Srov. např. Rozhodnutí SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, *Sturgeon v. Condor a Böck v. Air France SA*.

Zároveň jsou novelou prodlužovány časové intervaly rozhodující pro přiznání kompenzace podle čl. 7 Nařízení 261 tak, aby reflektovaly reálné možnosti leteckých dopravců.¹⁹⁵

Vzhledem k dlouhému legislativnímu procesu Evropské unie si však bohužel na novou právní úpravu Nařízení 261 budeme muset ještě počkat.

K otázce vlivu pandemie onemocnění COVID-19 na letecký průmysl autor předkládá data svědčící o tom, jakým způsobem tato celosvětová krize odvětví civilního letectví deformovala. Takřka všichni letečtí dopravci se v důsledku pandemie ocitli v akutním existenčním ohrožení. Jedním z důsledků šokového dopadu pandemie byla neschopnost mnoha dopravců dostát právním povinnostem ve vztahu k cestujícím, zejména co do včasné refundace letenek za zrušené lety. Autor je však přesvědčen o skutečnosti, že důsledky opačného postupu, tedy splnění povinností ve lhůtách stanovených Nařízením 261, by vedlo k důsledkům ještě horším v podobě řetězových insolvenčí leteckých dopravců.

Přežití sektoru letecké dopravy tak do značné míry musela zajistit veřejná podpora poskytovaná státy. Jakkoliv takový postup považuje autor s ohledem na okolnosti za správný a dokonce nezbytný, nelze přehlížet i jeho negativní důsledky.

S ohledem na skutečnost, že různé členské státy Evropské unie přistupovaly k záchraně leteckých dopravců působících na jejich území velmi různorodě, je dnes jen stěží možné považovat trh civilního letectví za založený na svobodné, volné a rovné hospodářské soutěži jednotlivých subjektů. V kontextu výhledu do budoucnosti bude velmi zajímavé sledovat, jakým způsobem se míra státní ingerence do hospodářských výsledků leteckých dopravců během pandemie projeví v dlouhodobé konkurenceschopnosti jednotlivých aerolinek na krátkých i zaoceánských letech v časech popandemických.

¹⁹⁵ A4E's Position on the Commission's Proposal for the Revision of Regulation 261/2004 on Air Passenger Rights, [online], [cit. 2022-02-15], dostupné z: <https://a4e.eu/publications/a4es-position-on-the-commissions-proposal-for-the-revision-of-regulation-261-2004-on-air-passenger-rights/>.

8 Seznam zkratek

Nařízení 1139	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví
Nařízení 1005	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1005/2009 ze dne 16. září 2009 o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu
PRM Nařízení	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
Montrealská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsaná v Montrealu 28. května 1999
Nařízení 261	Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91
Nařízení 295	Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě
Nařízení Řím I.	Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)
OZ	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

ZCL	Zákon 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
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch, německý občanský zákoník, ve znění ze dne 2. ledna 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738)
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
EU	Evropská unie

9 Seznam zdrojů

9.1 Seznam literatury

- ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9
- SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2006, ISBN 90-411-2456
- PRAVDA, Jan. *Revize limitů odpovědnosti dopravce v letecké přepravě*, PVPZ - Právo v přepravě a zasilatelství (Wolters Kluwer), rok 2020, číslo 1
- HOBE, Stephan. *Fragwürdiges aus Luxemburg zur Verordnung 261/2004*, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, 1. vydání 2010
- KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015, ISBN 978-80-7380-550-0
- ROZEHNALOVÁ, Naděžda, Klára DRLIČKOVÁ, Tereza KYSELOVSKÁ a Jiří VALDHANS. *Mezinárodní právo soukromé Evropské unie*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2018. ISBN 978-80-7598-123-3.
- CHRÁST, Patrik. *Práva cestujících v mezinárodní letecké přepravě*. Praha, 2019. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, Katedra obchodního práva. Vedoucí práce Pauknerová, Monika.
- SMEJKALOVÁ, Terezie a Lucie PICHLEROVÁ. *Právo civilního letectví*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Právní monografie. ISBN 978-80-7598-026-7
- BOKAREVA, Olena. *Air Passengers' Rights in the EU: International Uniformity versus Regional Harmonization*, Air and Space Law, 2016, 1. Vydání,
- DRAGOMIR, Valentin. *Particularities of the Contractual Liability of the Air Carrier under Regulation (EC) No. 261/2004*, Law Annals from Titu Maiorescu University, 2019
- WEINHOLD, Daniel. *Promlčení a prekluze v soukromém právu*. Praha: C.H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-576-3
- BŘÍZA, Petr, BŘICHÁČEK, Tomáš, FIŠEROVÁ, Zuzana, HORÁK, Pavel, PTÁČEK, Lubomír, SVOBODA, Jiří. *Zákon o mezinárodním právu soukromém*, Praha: C. H. Beck, 2014, ISBN 978-80-7400-528-2
- COSTA-CABRAL, Francisco, HANCHER, Leigh, MONTI, Giorgio a FEASES, Alexandre Ruiz. *EU Competition Law and COVID-19*, TILEC Discussion Paper No. DP2020-007, [online], [cit. 2022-01-25], dostupné z: <https://ssrn.com/abstract=3561438> nebo <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3561438>

PANTAZI, Tania. *State Aid to Airlines in the Context of Covid-19: Damages, Disturbances, and Equal Treatment*, Journal of European Competition Law & Practice, [online], [cit. 2022-01-25], dostupné z: <https://academic.oup.com/jeclap/advance-article/doi/10.1093/jeclap/lpab071/6369015?login=true>

9.2 Seznam použitých článků

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, [Online], [cit. 2021-10-24], dostupné z: [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2013/0072\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2013/0072(COD)&l=en)

EU air carriers by country holding an active operating licence, [online]. [cit. 2021-11-04], dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/internal-market_en

Brexit: The end for 261?, [on-line]. [cit. 2022-02-18], dostupné z: <https://www.dlapiper.com/en/uk/insights/publications/2020/12/brexit-the-end-for-261/>

Digital economy and society statistics - households and individuals. EUROSTAT [online]. [cit. 2021-10-20]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Digital_economy_and_society_statistics_-_households_and_individuals#Internet_access

Effects of Novel Coronavirus (COVID- 19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, [online]. [cit. 2021-10-20], dostupné z: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf

What COVID – 19 did to European Aviation in 2020, and Outlook 2021, [online]. [cit. 2021-10-20], dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-02/eurocontrol-think-paper-8-impact-of-covid-19-on-european-aviation-in-2020-and-outlook-2021.pdf>

Tisková zpráva Smartwings Group ze dne 12. 1. 2021, [online]. [cit. 2021-11-04] dostupné z: <https://www.csa.cz/cz-cs/pro-media/skupina-smartwings-group-kvuli-pandemii-koronaviru-prepravila-loni-1-8-milionu-cestujicich/>

Air Cargo Market Analysis December 2020, [online]. [cit. 2021-11-04], dostupné z: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---december-2020>

Tisková zpráva Letiště Praha, a.s. ze dne 20. 1. 2021, [online]. [cit. 2021-11-04], dostupné z <https://www.prg.aero/letiste-praha-odbavilo-za-lonsky-rok-temer-3-7-milionu-cestujicich>

ACI Advisory Bulletin The impact of COVID-19 on the airport business and the path to recovery, [cit. 2021-10-20], dostupné z: <https://aci.aero/wp-content/uploads/2021/03/210325-Econ-Impact-and-Recovery-Analysis-Bulletin-FINAL.pdf>

Traffic Report April 2020, [online]. [cit. 2021-10-20], dostupné z: https://www.prg.aero/sites/default/files/obsah/B2B/Files/Statistics%20and%20reports/Prague%20Airport%20Traffic%20Reports/Traffic_report_2004_public.pdf

Pontifications: Aircraft prices, rents plunge, [online]. [cit. 2021-10-20], dostupné z: <https://leehamnews.com/2020/11/09/pontifications-aircraft-prices-rents-plunge/>

The impact of COVID-19 on aviation , [online]. [cit. 2021-10-20], dostupné z: <https://airlines.iata.org/news/the-impact-of-covid-19-on-aviation>

Tisková zpráva WTTC z 3. 11. 2020, [online]. [cit. 2021-10-20], dostupné z <https://wttc.org/News-Article/UK-looks-set-to-lose-over-2m-jobs-in-2020-due-to-COVID-19-and-travel-restrictions>

German Government Backs Vouchers Over Refunds For Lufthansa Passengers, [online], cit. 2022-01-10], dostupné z: <https://simpleflying.com/lufthansa-vouchers-refund/>

EUROCONTROL: 5 year forecast 2020-2024, [online]. [cit. 2022-01-10], dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024>

Stanovisko místopředsedkyně Evropské komise Margrethe Vestager ze dne 19. 3. 2020, [online], [cit. 2022-01-18] dostupné z: <https://audiovisual.ec.europa.eu/en/video/I-186758>.

State aid: Commission adopts Temporary Framework to enable Member States to further support the economy in the COVID-19 outbreak, [online], [cit. 2022-01-18], dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_496

State Aid SA.57153 (2020/N) – Germany – COVID-19 - Aid to Lufthansa, [online], [cit. 2022-01-25], dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202204/SA_57153_10BB6D7E-0000-C164-9533-F556232F782B_550_1.pdf

State Aid SA.59913 – France COVID-19 – Recapitalisation of Air France and the Air France – KLM Holding, [online], [cit. 2022-01-25], dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202123/293570_2281626_141_2.pdf.

Aide d'Etat SA.57082 (2020/N) – France COVID-19 – Encadrement temporaire 107(3)(b) – Garantie et prêt d'actionnaire au bénéfice d'Air France, [online], [cit. 2022-01-25], dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/20212/285766_2227928_97_4.pdf.

Seznam zprávy: Podívejte se, kdo dostal nejvíc covidových dotací, [online], [cit. 2022-01-25], dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/koronavirus-podivejte-se-kdo-dostal-nejvic-covidovych-dotaci-od-statu-185749>

Daily Mail: Bank of England bails out Ryanair, British Airways, Wizz Air and easyJet with £2 BILLION coronavirus crisis loans, [online]. [cit. 2022-01-06], Dostupné z: <https://www.dailymail.co.uk/news/article-8388615/Airlines-handed-1-8-billion-emergency-coronavirus-loans.html>

Reuters: Ryanair gets rare wins in EU court over state aid for KLM, TAP, [online]. [cit. 2022-01-06], dostupné z: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/eu-court-backs-ryanair-challenge-klm-tap-state-aid-2021-05-19/>

A4E's Position on the Commission's Proposal for the Revision of Regulation 261/2004 on Air Passenger Rights, [online], [cit. 2022-02-15], dostupné z: <https://a4e.eu/publications/a4es-position-on-the-commissions-proposal-for-the-revision-of-regulation-261-2004-on-air-passenger-rights/>

9.3 Seznam použitých právních předpisů

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém, ve znění pozdějších předpisů

Zákon 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

Bürgerliches Gesetzbuch, německý občanský zákoník, ve znění ze dne 2. ledna 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738)

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 letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91

Nářízení 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

9.4 Seznam použité judikatury

Rozhodnutí SDEU ve věci C-257/14 (van der Lans), ECLI:EU:C:2015:618

Rozhodnutí SDEU ve věci C-6/14 (Wucher Helicopter GmbH, Euro-Aviation Versicherungs AG proti Fridolinu Santerovi, ECLI:EU:C:2015:122

Rozhodnutí SDEU ve věci C-576/18, LC, MD proti Easyjet, ECLI:EU:C:2019:902

Rozhodnutí SDEU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, Sturgeon v. Condor a Böck v. Air France SA, ECLI:EU:C:2009:716

Rozhodnutí SDEU ve spojených věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, Helga Krüsemann a další, ECLI:EU:C:2018:258.

Rozhodnutí SDEU ve věci C-257/14, Van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618

Rozhodnutí SDEU ve věci C-74/19, LE v. TAP, ECLI:EU:C:2020:460

Rozhodnutí SDEU ve věci C-452/13, Germanwings, ECLI:EU:C:2014:2141

Rozhodnutí SDEU ve věci C-315/15, Peška v. Travel Service a.s., ECLI:EU:C:2017:342

Rozhodnutí SDEU ve věci C-501/17, Germanwings v. Pauels, ECLI:EU:C:2019:288

Rozhodnutí ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10, Nelson v. Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc v. Civil Aviation Authority, ECLI:EU:C:2012:657

Rozhodnutí SDEU ve věci Suchopár v. České aerolinie, ECLI:EU:C:2019:604

Rozhodnutí SDEU ve věci Wirth, ECLI:EU:C:2018:527

Rozhodnutí SDEU ve věci C-139/11, Moré v. KLM, ECLI:EU:C:2012:741

Rozhodnutí SDEU ve věci C-12/11, McDonough, ECLI:EU:C:2013:43

Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 vydaný pod č.j. 10 C 73/2020-76.

Rozsudek Městského soudu v Praze vydaný pod č.j. 25 Co 253/2020-76.

Usnesení Nejvyššího soudu vydané pod č.j. 23 Cdo 138/2021-94.

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 23. 10. 2019 vydaný pod č.j. 18 Co 265/2019-30

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 10. března 2020 pod sp. zn. IV.ÚS 286/20

Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 22. března 2021 pod č. j. 18 C 360/2020-30

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 8. 2021 pod č. j. 10 As 229/2021 – 31

Rozhodnutí SDEU ve věci, T-643/20, Ryanair DAC v. Komise, ECLI:EU:T:2021:286

Rozhodnutí SDEU ve věci T-238/20, Ryanair DAC v. Komise, ECLI:EU:T:2021:91

Název diplomové práce a abstrakt v českém jazyce, klíčová slova

Název diplomové práce: Aktuální otázky mezinárodní letecké přepravy

Abstrakt: Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 si klade za cíl poskytnout náležitou ochranu cestujícím využívajícím leteckou přepravu v případě, že let, na který měli zakoupenou letenku, neproběhl zcela v souladu s uzavřenou smlouvou o přepravě. Vlivem judikatury Soudního dvora Evropské unie je úroveň ochrany cestujících stále rozšiřována, přičemž takový trend je v odborné literatuře většinově vítán. Tato diplomová práce nabízí pohled druhé strany smlouvy o přepravě a na příkladech judikatury demonstruje praktické problémy, které s sebou výklad Soudního dvora přináší. Vedle rozboru rozhodnutí SDEU poukazuje tato práce na možná úskalí dvou aspektů uplatňování nároků z Nařízení 261 cestujícími vůči leteckým dopravcům. Prvním z nich je určení osoby, která je leteckého dopravce oprávněna vyzvat ke splnění jeho povinností vyplývajících z Nařízení 261, zejména k vyplacení kompenzací za zpožděný či zrušený let. Druhým aspektem je otázka promlčení takových nároků a důsledky jejich pozdního uplatnění u leteckého dopravce.

Tato práce byla sepisována v době, kdy se celý sektor civilního letectví snažil vzpamatovat ze zásahu utrpěného příchodem pandemie onemocnění COVID-19, které přineslo bezprecedentní útlum letecké přepravy. I ti největší světoví letečtí dopravci se v této době neobešli bez pomoci třetí strany, většinově státu. Evropská komise sice představila rámec poskytování státní podpory akceptovatelné z pohledu unijního práva, konkrétní formu státní podpory však stanovovaly samy členské státy EU, přičemž rozsah poskytované podpory se často zásadně lišil. Poslední část této diplomové práce je proto věnována rozboru vlivu pandemie na civilní letectví i jednotlivým možnostem řešení vzniklé situace. Vzhledem k tomu, že podpora leteckých dopravců státem se již stala předmětem soudního přezkumu, je závěrem uvedeno několik judikátů, které nastavují státním podporám určité mantinely.

3 klíčová slova: letecký dopravce, promlčení, státní podpora

Název diplomové práce a abstrakt v anglickém jazyce, klíčová slova

Title of thesis: Current Issues in International Air Transport

Abstract: Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council aims to provide adequate protection to passengers using air transport in the event that a flight for which they have purchased a ticket does not take place in full compliance with the contract of carriage. As a result of the case-law of the Court of Justice of the European Union, the level of protection of passengers is constantly being extended, a trend that is generally welcomed in the literature. This thesis offers a view from the other party of the contract of carriage and uses examples from case law to demonstrate the practical problems that the Court's interpretation brings with it. In addition to analysing the CJEU's decisions, this thesis highlights the potential pitfalls of two aspects of passengers' claims under Regulation 261 against air carriers. The first is the identification of the person who is entitled to call upon the air carrier to fulfil its obligations under Regulation 261, in particular to pay compensation for a delayed or cancelled flight. The second aspect is the question of the limitation period for such claims and the consequences of their late assertion by the air carrier.

This thesis was written at a time when the entire civil aviation sector was struggling to recover from the hit suffered by the COVID-19 pandemic, which brought an unprecedented downturn in air travel. Even the world's largest air carriers could not survive without third-party, mostly state, assistance at this time. While the European Commission has presented a framework for the provision of state aid acceptable under EU law, the EU Member States themselves determined the specific form of state aid, and the extent of the aid provided often varied substantially. The last part of this thesis is therefore devoted to an analysis of the impact of the pandemic on civil aviation and the various options for dealing with the situation. As state aid to air carriers has already been subject to judicial review, it concludes with case law that sets certain limits to state aid.

3 keywords: air carrier, statute of limitations, state aid