

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Lukáš Bartošík

**Analýza institutu mimořádných okolností aneb
krácení práv leteckých cestujících: Teorie,
praxe a budoucí směřování**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Jan Exner, Ph.D.

Katedra evropského práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 5. 12. 2023

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 197 045 znaků včetně mezer.

V Praze dne _____

Lukáš Bartošík

Poděkování

Velice rád bych tímto způsobem a touto formou poděkoval vedoucímu své práce, panu JUDr. Janu Exnerovi, Ph.D., a to za cenné rady během přípravy této práce, za jeho čas, trpělivost a v neposlední řadě energii věnovanou mé osobě a této práci.

Konečně nesmím zapomenout poděkovat své rodině, partnerce a přátelům, a to za velkou podporu nejen při psaní této práce, ale za podporu poskytovanou po celou dobu studia.

Obsah

1. Úvod	1
2. Teoretické vymezení institutu mimořádných okolností dle textu Nařízení	5
2.1. Právní úprava v Nařízení	5
3. Rozhodnutí SDEU	10
3.1 Obecné poznatky	10
3.2 Rozbor a analýza jednotlivých případů	12
3.2.1 Technické závady letadla	13
3.2.2 Stávky	18
3.2.3 Externí tělesa a jejich vliv	26
3.2.4 Přírodní podmínky	32
3.2.5 Lidský faktor	35
3.2.6 Administrativní, technické a jiné potíže nespojené se samotným letadlem	40
3.2.7 Exekutivní opatření státních orgánů	43
3.2.7.1 Covid-19	43
3.2.7.2 Válka na Ukrajině a válka v Izraeli	49
4. Přiměřená opatření	51
5. Podpůrné dokumenty	58
5.1 Pokyny	58
5.2 Soupis mimořádných okolností ze strany Národních těles	59
6. Náměty na změny úpravy de lege ferenda	62
7. Zhodnocení institutu, jeho kritika a komparace jeho různých pojetí	70
8. Závěr	77

1. Úvod

„Doprava je bezpochyby základním stavebním kamenem evropské integrace a hraje nezastupitelnou úlohu v zajištění jednotného evropského trhu, čímž je důležitou proměnou ovlivňující ekonomický růst a ekonomickou prosperitu Evropské Unie a členských států. Je esenciálním předpokladem pro co nejširší uplatnění volného pohybu osob, zboží, služeb a kapitálu.“¹

Vycházejíce z této maximy, nutno podotknout, že doprava má v kontextu evropské integrace obrovský význam. Mezi dopravcem jako podnikatelem na straně jedné a cestujícím na straně druhé vzniká spotřebitelský vztah, v němž je třeba klást důraz na ochranu spotřebitele, neboť dopravce z logiky věci disponuje nebetyčným množstvím znalostí, dovedností a všech druhů kapitálu. Co víc, tento vztah je vztahem velmi častým, každodenním. Proto je nutné dopravě věnovat velkou pozornost, a proto má doprava ve Smlouvě o fungování Evropské unie ve vazbě na čl. 2 odst. 2, 4 odst. 2 (sdílená pravomoc) a 58 odst. 1 vlastní speciální úpravu v čl. 90 a násl. Takový úkol není vůbec jednoduchý, neboť téma dopravy je nevyčerpatelně široké, s čímž se pojí nutnost omezit zaměření této práce na konkrétní tematiku, jíž bude oblast dopravy letecké se zaměřením na jeden konkrétní institut její právní úpravy, a to institut mimořádných okolností, který bude jako liknavý a neurčitý právní pojem hlavním jádrem zájmu této práce.

Základním právním rámcem normativní úpravy práv a povinností dvou základních subjektů zapojených do letecké přepravy, cestujících a leteckých přepravců, který se zároveň vztahuje ke zkoumanému institutu, je *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. 2. 2004²* (dále jen „Nařízení“).

Právy leteckých cestujících vyplývajícími z Nařízení jsou zejména práva spojená s odepřením nástupu na palubu, zrušením letu či zpožděním letu, ale také práva spojená se změnou přepravní třídy na vyšší či nižší oproti přepravní třídě rezervované, práva osob s omezenou pohyblivostí nebo zvláštními potřebami, právo cestujících být informován o svých

¹ *Transport in the European Union: Current Trends and Issues, Foreword, April 2018.*

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. 2. 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.

právech apod³.⁴. Nutno neopomenout, že unijní právní úprava práv leteckých cestujících pramení z Listiny základních práv Evropské unie (dále jen „LZPEU“), a to konkrétně z jejich článků týkajících se zákazu diskriminace a ochrany spotřebitele.

S institutem mimořádných okolností souvisí zejména právo na náhradu škody zakotvené v čl. 7 Nařízení, kdy letečtí cestující mají za jistých okolností (zrušení letu či jeho významné zpoždění) právo na náhradu škody ve výši odvislé od dalších v Nařízení zakotvených podmínek. Výše náhrady je paušalizována a neodráží skutečnou cenu letenky, ani případně skutečnou výši škody způsobenou cestujícím⁵. Zkoumaný institut v určitém slova smyslu omezuje rozsah práva cestujících na náhradu škody za současného zvýhodňování leteckého dopravce, kdy zavádá možnosti leteckého dopravce vyvinut se z povinnosti nahradit leteckým cestujícím škodu⁶.

Cestujícím pak, v případě neochoty dopravce nahradit jim škody, nezbyvá nic jiného než hájit svá práva nejprve u příslušných národních těles, jejichž existence a činnost je zakotvena v čl. 16 Nařízení (dále jen „Národní tělesa“)⁷, a v případě zdejšího neúspěchu hájit svá práva obrácením se na moc soudní. Vzhledem ke skutečnosti, že Národní tělesa nejsou specializovanými úřady majícími na starost pouze a jen řešení sporů mezi leteckými cestujícími a leteckými dopravci, když některými tělesy jsou dokonce samotná ministerstva členských států⁸, je nasnadě tvrdit, že rozhodovací činnost těchto těles v rámci tomu odpovídajících sporů nemusí být vždy úplně natolik odborná a přiléhavá, jak by si zasloužila.

To v kombinaci s výše nastíněnou neurčitostí a vágního, respektive neexistujícího vymezení institutu, dává vzniknout právní nejistotě dotčených subjektů, kdy ani jeden z nich s větší mírou jistoty objektivně netuší, v jakých situacích mu budou náležet sekundárním právem garantovaná práva či jej tížit k tomu inverzně navázané povinnosti. Tento fenomén je nemalým legislativním a aplikačním problémem, který nemá za důsledek nic jiného, než zásah

³ CIPRÝN, Štěpán, KIRŠNER, Pavel, *Právní prostor: Práva cestujících*, září 2017.

⁴ ČINČURAK ERCEG, B., VASILJ, A., *Current affairs in passengers rights protection in the European union*, Comparative Law Issues and Challenges Series (ECLIC), 2018.

⁵ SISULA-TULOKAS, Lena, *Witch-Craft Formulas and Regulation 261/2004 on Compensation to Air Passengers*, 25. 3. 2019.

⁶ BOGAČ, Vítězslav, *Práva cestujícího letecké dopravy v případě tzv. mimořádných okolností*, 2015.

⁷ List of National Enforcement Bodies under Regulation [EC] 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91 - veřejně dostupný seznam národních těles dle čl. 16 Nařízení.

⁸ Tamtéž.

do právní jistoty a legitimního očekávání dotčených subjektů spolu s problematickou realizací jím náležejících práv.

Pro nastínění relevance zkoumaného institutu ve vazbě na práva cestujících jsem při psaní své práce v rámci studentské vědecké odborné činnosti požádal⁹ v roce 2021 Úřad pro civilní letectví¹⁰ (dále jen „ÚCL“) dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, o poskytnutí informací, z nichž plyne, že ÚCL za stanovené období (počínaje rokem 2015 do dne doručení žádosti, tj. 23. 2. 2021) obdržel 6 374 stížností, z nichž se jich 5 913 týkalo náhrady škody. 1825 stížností z celkového počtu stížností bylo zamítnuto, přičemž důvodem zamítnutí celkem 1298krát byla existence mimořádných okolností v daných případech. V procentuálním vyjádření činí stížnosti související s náhradou škody 92 % všech stížností podaných k ÚCL. Zamítnuté stížnosti z důvodu mimořádných okolností tvoří 71 % všech zamítnutých stížností. Konečně zamítnuté stížnosti z důvodu mimořádných okolností tvoří 22 % z celkového počtu stížností souvisejících s náhradou škody. Z tohoto lze usoudit, že náhrada škody je nejčastější problematikou související s právy leteckých cestujících, kvůli nimž si cestující stěžují¹¹. Pětina těchto stížností je zamítnuta z důvodu mimořádných okolností s tím, že pokud se stížnosti zamítly, téměř ze 3/4 to bylo způsobeno existencí mimořádných okolností¹². Pro úplnost dodávám, že dle národního tělesa bývalého členského státu Unie, Velké Británie, je až 3 z 5 dopravci zamítnutých nároků na náhradu škody ve vazbě na zkoumaný institut později shledáno legitimními, tj. že dopravce měl povinnost nahradit škodu, ačkoli cestujícímu tvrdil, že tomu tak není¹³.

Aby byla tato práce podložena aktuálními daty, požádal¹⁴ jsem ÚCL o data znovu, a to s totožným zadáním s odlišností časového intervalu, z něž mají data být. Dotazoval jsem se na období od 24. 2. 2021 do dne doručení žádosti, tj. 1. 11. 2023. Bohužel, ÚCL sdělil, že sdělení informací by si vyžádalo mimořádně rozsáhlé vyhledávání informací spojené s nemalými finančními náklady pro mou osobu, v důsledku čehož jsem kýžené informace neobdržel. I přes

⁹ Žádost o informace a odpověď na ni tvoří přílohu č. 1 této práce.

¹⁰ Úřad pro civilní letectví je oním národním tělesem zodpovědným za prosazování Nařízení v České republice ve smyslu čl. 16 Nařízení.

¹¹ MORRIS, H. Article in the Telegraph: *Airlines 'refusing to pay out on flight delay compensation*, 2017.

¹² Příloha č. 1 této práce.

¹³ CALDER, S., *Article on Flight Delay Payouts: Top Airlines Including TUI and EasyJet Criticised for 'Stalling Tactics'*, 2018.

¹⁴ Jako v předchozím případě, žádost o informace a odpověď na ni tvoří přílohu č. 1 této práce.

to pevně věřím, že předcházející informace od ÚCL poskytují věrohodný a dostatečný obraz o zkoumaném institutu, i když jsou z roku 2021.

Smyslem této práce je objasnit a blíže vymezit pojem mimořádných okolností tak, aby se co nejvíce snížilo riziko narušování právní jistoty subjektů a aby se co nejvíce omezily nejasnosti spojené s realizací subjektivních práv konkrétních osob, neboť existence neurčitého právního pojmu v unijní legislativě není nepochybně žádoucí spolu se všemi jejími neblahými důsledky. O vyjasnění tohoto neurčitého právního pojmu se několikrát snažil a nadále snaží Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „SDEU“) prostřednictvím svých rozhodnutí v rámci řízení o předběžných otázkách.

Cílem této práce jest (i) stručně teoreticky vyložit institut mimořádných okolností jako liberační důvod umožňující leteckému dopravci zbavit se povinnosti nahradit škodu, a to očima Nařízení a dosavadní judikatury, (ii) zhodnocení institutu jako prostředku vyrovnávání tíže nesené dotčenými subjekty v důsledku vzniku negativních skutečností, (iii) komparace pojetí institutu optikou Evropské komise (dále jen „EK“), Národních těles, Nařízení a judikatury SDEU, (iv) vytvoření přehledu nabízejícího výčet situací, které (ne)jsou mimořádnými okolnostmi a (v) v neposlední řadě nabídnout čtenářům této práce a akademické obci zhodnocení institutu a náměty *de lege ferenda* v tom smyslu, jakým způsobem by mohlo dojít ke zkvalitnění zkoumaného institutu.

Otázkou, na niž se tento výstup snaží hledat odpověď, je skutečný obsah institutu mimořádných okolností a jeho význam, zda je tento obsah stálý a neměnný, nebo zda je naopak proměnlivý, a to za účelem být s to sdělit, co mimořádné okolnosti v pojetí Nařízení představují a jaké skutkové situace jsou jejich nositelem v praxi. Dílčí podotázkou je, jak nejlépe lze institut legislativně upravit, aby poskytl kýženu právní jistoty v běžném fungování a chování adresátů právních norem.

Institut mimořádných okolností bude podroben zkoumání v duchu zakotvující právní úpravy v unijním právu s tím, že majoritní většina práce bude věnována pohledu na nastíněnou problematiku z pohledu dosavadních rozhodnutí SDEU. Práce bude rovněž uvažovat o aplikaci judikaturou vymezených podmínek aplikace institutu na případy, které ještě nebyly před SDEU řešeny. Součástí textu je také analýza právně nezávazných dokumentů vydávaných různými entitami, které by měly sloužit snadnějšímu pochopení institutu. Nařízení, judikatura a podpůrné dokumenty budou následně podrobeny kritice a vzájemné komparaci spolu se zhodnocením návrhu na změnu Nařízení ze strany EK.

2. Teoretické vymezení institutu mimořádných okolností dle textu Nařízení

Tato část práce se zaměřuje na legislativní vymezení zkoumaného institutu v Nařízení, což je nezbytné pro pochopení problematiky institutu a jeho fungování. Detailní zkoumání právní úpravy je kruciólním předpokladem pro chápání dalších kapitol této práce, kdy tyto další kapitoly navazují právě na text Nařízení.

2.1. Právní úprava v Nařízení

Pro vyčerpání veškerých informací, respektive obsahu s výpovědní hodnotou vymezující zkoumaný institut, je nutno pozastavit se v samotné preambuli Nařízení, která ačkoli není právně závazná, poskytuje aplikační praxi a SDEU jistá výkladová vodítka, která jsou hojně využívána.

Celkový smysl právní úpravy Nařízení je, s jistou dávkou nadsázky, shrnut v bodě 1 preambule, kdy „*Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy by měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.*“¹⁵. Tato zásada je pomyslnou vůdčí hvězdou v judikatuře SDEU, který z vysoké úrovně ochrany cestujících, jak bude uvedeno níže, zcela zřetelně vychází a považuje ji za naprosto stěžejní cíl právní úpravy¹⁶. Je možné si ale klást otázku, o jaké ochraně se hovoří, zda ochraně ekonomické, čistě právní, bezpečnostní apod., protože Nařízení typ ochrany nestanoví. Nebo má Nařízení snad na mysli ochranu celkovou a povšechnou, sestávající z dílčích podtypů ochrany? Tento jakýsi hodnotový bod je doplněn deklarací v bodě 2 preambule „*Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.*“¹⁷. Unijní zákonodárce se tedy snaží o dosažení vysoké úrovně ochrany leteckých cestujících s tím, že si uvědomuje skutečnost, že cestující mohou být negativními okolnostmi spojenými s leteckou dopravou ovlivněni a že jim jimi může být způsobeno příkoří.

Historicky upravovalo práva leteckých cestujících *Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. 2. 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na*

¹⁵ Nařízení č. 261/2004, bod 1 preambule.

¹⁶ SISULA-TULOKAS, Lena, *Witch-Craft Formulas and Regulation 261/2004 on Compensation to Air Passengers*, 25. 3. 2019.

¹⁷ Nařízení č. 261/2004, bod 2 preambule.

palubu v pravidelné letecké dopravě, které bylo Nařízením zrušeno. Vztah těchto dvou nařízení, co do vzájemné návaznosti a hodnotové propojenosti, shrnuje bod 3 preambule. „Ačkoli 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 vytvořilo pro cestující základní ochranu, zůstává počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, příliš vysoký, stejně jako počet cestujících postižených zrušením letů bez předchozího varování a postižených významným zpožděním letů.“¹⁸. Nařízení tedy navazuje na předchozí právní úpravu s tím, že rozšiřuje okruh práv leteckých cestujících a tím logicky i okruh povinností leteckých dopravců. Právo na paušalizovanou náhradu škody, které je funkčně propojené právě s mimořádnými okolnostmi, je novinkou v právní úpravě práv leteckých cestujících oproti předchozí právní úpravě. Nařízení tak zavádí mimořádné okolnosti rovněž jako nový institut v dotčené oblasti, který má zlehčovat dopady rozšířených povinností dopravců. Bod 3 preambule však představuje podklad zejména pro následný historický a teleologický výklad Nařízení, kdy je nasnadě tvrdit, že předchozí právní úprava sice ochranu cestujícím poskytovala, nicméně tuto ochranu je třeba zlepšit, zvýšit¹⁹, a tudíž vykládat restriktivně takové instituty, které pomyslně tuto ochranu snižují.

Relevantním je dále bod 7 preambule, kdy tento bod stanoví, že je to právě letecký dopravce, který by měl být primárním nositelem povinností vyplývajících z Nařízení v rámci zajištění jeho účinného uplatňování a uvádění v život v praxi.²⁰ To, mimo jiné, vyjadřuje jasný postoj unijního normotvůrce, že aby mohla aplikace Nařízení účinně fungovat a poskytovat cestujícím cílenou vysokou úroveň ochrany, musí dopravci dodržovat své povinnosti. Pokud tedy dopravci své povinnosti plnit nebudou, je účinné uplatňování Nařízení ohroženo. Liberační institut v podobě mimořádných okolností je na jednu stranu bezpochyby legálním podkladem pro neplnění povinností dopravce, na druhou stranu také představuje snížení úrovně ochrany cestujících. Proto by mělo být k mimořádným okolnostem přistupováno s potřebnou obezřetností.

Potíže a nepohodlí způsobené cestujícím zejména zrušením letu se snaží unijní zákonodárce zmírnit zakotvením informační povinnosti leteckého dopravce, na základě které je letecký dopravce povinen cestující v předem stanovených lhůtách o případném zrušení letu

¹⁸ Nařízení č. 261/2004, bod 3 preambule.

¹⁹ Nařízení č. 261/2004, bod 4 preambule.

²⁰ Nařízení č. 261/2004, bod 7 preambule.

informovat²¹. Samotná preambule ve svém bodu 12, větě třetí, k tomuto uvádí, že „*Pokud tak neučiní, měli by letečtí dopravci cestující odškodnit s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.*“²². Zde se poprvé v rámci Nařízení setkáváme se zkoumaným institutem, který je dále blíže v preambuli rozvinut.

První nastínění okolností, za nichž by bylo záhodno uvažovat o existenci mimořádných okolností, nám podává bod 14 preambule, který říká, že „*Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.*“²³. Citovaný text obsahuje doslovné znění právně závazného ukotvení institutu, který je obsažen v následné normativní části Nařízení. Důležitost tohoto bodu je dána především zde se vyskytujícím výčtem situací, za nichž lze uvažovat o existenci mimořádných okolností. Dále z textu plyne, že výskyt nějaké z uvedených okolností ještě nutně neznamená, že se automaticky jedná o okolnosti mimořádné. Z toho nutně plyne, že např. přítomnost politické nestability ve státě odletu pouze vytváří předpoklad, resp. pomyslné „podhoubí“ pro to, aby se mohl aplikovat zkoumaný institut. Pro úplnost dodávám, že výčet situací je demonstrativní.²⁴ V tomto bodu je mimo jiné taktéž promítnut princip vyrovnávání faktické nespravedlnosti v tom smyslu, že unijní zákonodárce pomyslně odlehčuje leteckým dopravci v případech, kdy po dopravci nelze spravedlivě požadovat, aby byl zatížen povinností nahrazovat škodu.

Posledně se preambule k institutu mimořádných okolností dostává hned v následujícím bodě 15, kdy „*Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil*

²¹ Např. čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s čl. 14 Nařízení.

²² Nařízení č. 261/2004, bod 12 preambule.

²³ Nařízení č. 261/2004, bod 14 preambule.

²⁴ Je tomu tak kvůli slovu „zejména“ před výčtem jednotlivých situací.

zpoždění nebo zrušení.“²⁵. Důležité je si všimnout, že v tomto bodě preambule klade důraz na jednu potenciální skutkovou situaci a říká, že nastane-li taková situace, mělo by se jednat o mimořádné okolnosti. Bod sice nestanoví, že taková situace musí představovat mimořádné okolnosti vždy, nicméně je z textace patrný tlak na to, aby individuální rozhodnutí letového provozu k dílčímu letu mimořádné okolnosti spíše představovalo, a to i přes to, že leteckým dopravcem byla přijata všechna přiměřená opatření, aby negativním důsledkům existence mimořádných okolností zabránil. Oproti bodu 14 preambule je v bodě 15 cítit větší důraz na to, aby situace předvídaná v bodě 15 mimořádnou okolností spíše byla. Současně se zde přiměřená opatření vztahují nikoli k mimořádným okolnostem, nýbrž rovnou ke zpoždění či zrušení letu. To je novum oproti dosavadnímu textu.

Samotný institut je normativně a právně závazně upraven v čl. 5 odst. 3 Nařízení, kde se stanoví, že *„Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.“*²⁶. Tímto ustanovením se zároveň zakotvuje důkazní břemeno, které tíží leteckého dopravce, který se chce zbavit povinnosti nahradit škodu. Toto důkazní břemeno lze vnímat ve dvou základních rovinách. Jednak v nutnosti prokázat existenci mimořádných okolností způsobivších zrušení, případně významné zpoždění letu, jednak v nutnosti prokázat, že by tyto okolnosti byly bývaly nevznikly, byla-li by přijata veškerá přiměřená opatření.

Čl. 7 Nařízení blíže vymezuje výši náhrady škody a její stanovení, což není pro tuto práci nijak zvlášť významné.

Aby se letecký dopravce zprostil povinnosti zaplatit cestujícím, jejichž let byl zrušen, příp. významně zpožděn, paušalizovanou náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení, musí dle čl. 5 odst. 3 Nařízení prokázat, že (i) zrušení (či významné zpoždění) bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, že mezi (ii) zrušením letu, případně významným zpožděním letu a mimořádnými okolnostmi je příčinná souvislost a současně že (iii) takovým mimořádným okolnostem by nebylo možno zabránit, i kdyby dopravce přijal všechna přiměřená opatření. Tyto podmínky musí být naplněny kumulativně, vzájemně se propojují. Všimněme si, že Nařízení dopravci nestanoví povinnost přiměřená opatření reálně provést a uskutečnit.

²⁵ Nařízení č. 261/2004, bod 15 preambule.

²⁶ Nařízení č. 261/2004, čl. 5 odst. 3.

Dopravce pouze musí prokázat, že pokud by taková opatření přijal, nebylo by ani tak možno mimořádným okolnostem zabránit. Text Nařízení přináší hned dva výkladové problémy. Prvním je, že mimořádné okolnosti nejsou nijak definovány, institut je pouze použit, ale není blíže vymezen. Nařízení pouze stanoví, že se musí jednat o takové mimořádné okolnosti, kterým by nebylo ani za použití všech přiměřených opatření možno zabránit. Tím se dostáváme k druhému problému, a to k absenci vymezení oněch přiměřených opatření. Unijní zákonodárce tak jeden neurčitý právní pojem vymezuje prostřednictvím jiného neurčitého právního pojmu.

Shrnutím kapitoly je, že Nařízení v právně závazné části skutečně nezakotvuje jednoduše uchopitelný institut, protože je nutno při jeho aplikaci použít preambuli Nařízení, která poměrně lapidárním způsobem alespoň z části vymezuje bližší určení institutu. Preambule sice poskytuje vodítka pro nalezení obsahu pojmu mimořádných okolností, ale přiměřeným opatřením se již blíže nevěnuje. Navíc je nutné mít na paměti, že preambule není právně závazná. Lze uzavřít, že právní úprava institutu, resp. jeho legislativní zakotvení, zavedly existenci tzv. šedé zóny, která je otevřena rozličné intepretaci ze strany orgánů aplikujících Nařízení²⁷. Tato šedá zóna vytváří prostředí právní nejistoty adresátů Nařízení v situacích, kdy jsou lety dotčeny zrušením či významným zpožděním, v důsledku čehož cestující mohou jen těžko předpovídat, zda jim bude náhrada škody zaplácena, nebo nikoli.

²⁷ DRAKE, Sara, *Article on Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004?* 2020.

3. Rozhodnutí SDEU

Při aplikaci Nařízení v praxi hrají velkou roli rozhodnutí SDEU, který závazně vykládá unijní právo. Tato část práce se věnuje vybrané judikatuře SDEU mající dle mého názoru největší přínos pro vyjasnění zkoumaného institutu. Pro lepší orientaci v problematice se tato kapitola práce dělí na dvě hlavní části. Část první se věnuje obecným poznatkům plynoucím ze soudních rozhodnutí, které se aplikují na mimořádné okolnosti obecně. Část druhá sestává z detailního rozboru konkrétních případů řešených SDEU, kdy jsou tyto případy systematizovány dle charakteru skutkových okolností, jichž se případy týkají.

3.1 Obecné poznatky

Pro správný výklad zkoumaného institutu a jeho chápání považuji za nutné krátce zmínit důležitou judikaturu SDEU k obecným a relevantním výkladovým postupům. Již v kapitole druhé byly nastíněny výkladové problémy s použitím neurčitých právních pojmů, které by mohly být do jisté míry překonány s pomocí preambule Nařízení. Právě k funkci preambule se vyjádřil i SDEU. „*V tomto směru je však namístě jednak poukázat na to, že preambule aktu Společenství sice může upřesnit jeho obsah, nemůže ale být uplatňována jako důvod pro odchýlení se od vlastních ustanovení dotyčného aktu.*“²⁸. Preambuli je tedy možné použít jako vodítko při výkladu Nařízení, limitem ale je, aby se interpretací pomocí preambule nedostal konečný výklad do rozporu s významem vlastních ustanovení Nařízení. Prim při výkladu tedy hraje právně závazná část Nařízení, nikoli preambule, která je pouhým pomocným nástrojem při hledání významu a obsahu zkoumaného institutu.

Dále bylo již dříve naznačeno, že zkoumaný institut není Nařízením nijak definován. I v této souvislosti SDEU již v minulosti poskytl návod, jak v takové situaci postupovat. „*Podle ustálené judikatury je přitom třeba význam a dosah pojmů, pro které nemá právo Společenství žádnou definici, určit v souladu s jejich obvyklým smyslem v běžném jazyce, s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém jsou použity, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž součástí jsou. Pokud se tyto pojmy vyskytují, jako ve věci v původním řízení, v ustanovení, které zakládá výjimku z určité zásady nebo konkrétněji z pravidel Společenství o ochraně spotřebitelů, musejí být nadto vykládány restriktivně.*“²⁹. Budeme-li postupovat dle právě citovaného klíče, dojdeme k následujícímu. Slovo mimořádné dává najevo neobvyklost, nepředvídatelnost a nahodilost.

²⁸ C-344/04, IATA a ELFAA, bod 76, ECLI:EU:C:2006:10

²⁹ C-336/03, easyCar, bod 17 a citovaná judikatura, ECLI:EU:C:2005:150.

Ve spojení s okolnostmi, které není třeba blíže vymezovat, musí jít v rámci institutu o takovou situaci, která vznikla ad hoc, je neobvyklá, není číselná, její výskyt v danou chvíli nebylo možné předvídat (ačkoli se třeba v historii už někdy stala) a její výskyt je ve vztahu k jejím nositelům či adresátům náhodný, tedy že na jejím vzniku nemají vinu. Institut je v Nařízení použit jako potenciální titul pro leteckého dopravce, aby nezaplátil cestujícímu náhradu škody, a jako takový představuje výjimku z práva cestujícího. Cíl, který Nařízení sleduje, je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících při brání zřetele na ochranu spotřebitele³⁰. Právo leteckých cestujících na náhradu škody způsobené tím, že se jim zrušil, příp. významně zpozdil let, chrání cestujícího, který je v zásadě spotřebitelem, a toto právo tak zakládá zásadu. Zkoumaný institut pak představuje odchylku od této zásady, a proto musí být vykládán restriktivně.

Historicky prvním rozhodnutím SDEU, které se týká institutu mimořádných okolností přímo, je rozhodnutí ve věci C-549/07, Wallentin-Hermann³¹. Toto rozhodnutí je pro zkoumaný institut velice důležité a bude blíže do detailu rozebráno v následujících kapitolách pojednávajících o konkrétních skutkových situacích. Rozhodnutí však ale nabízí postřehy, které se uplatní na institut v obecné rovině tak, že nám pomohou institut lépe v obecné rovině chápat. Zaprvé se rozhodnutí vyjadřuje k rozsahu výkladu institutu. „*V tomto kontextu se zdá jasné, že pokud čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 zavádí zásadu práva cestujících na náhradu škody v případě zrušení letu, musí se odstavec 3 téhož článku, který stanoví podmínky, za kterých provozující letecký dopravce není povinen uvedenou náhradu škody vyplatit, považovat za odchylku od dané zásady. Posledně uvedené ustanovení je tedy třeba vykládat restriktivně.*“³². Povinnost vykládat zkoumaný institut restriktivně je velice důležitým východiskem pro aplikační praxi. Jinými slovy, institut je třeba vykládat tak, aby dopadal na spíše menší počet skutkových situací, tedy aby zasahoval do práv cestujících co nejméně.

Konečně se SDEU vyjádřil i k již zmiňovanému výčtu situací potenciálně spojených s mimořádnými okolnostmi, který je uveden v bodě 14 preambule. „*V tomto ohledu zákonodárce Společenství uvedl, jak vyplývá ze čtrnáctého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004, že takové okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz leteckého*

³⁰ Nařízení č. 261/2004, bod 1 preambule.

³¹ C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771.

³² C-549/07, Wallentin-Hermann, bod 20, ECLI:EU:C:2008:771.

dopravce. Z této indikace v preambuli nařízení č. 261/2004 vyplývá, že zákonodárce Společenství neměl na mysli, že uvedené události, jejichž výčet je ostatně pouze demonstrativní, představují samy o sobě mimořádné okolnosti, ale pouze to, že mohou takové okolnosti způsobit. Z toho plyne, že všechny okolnosti takových událostí nemusí nezbytně představovat důvody osvobozující od povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) uvedeného nařízení.³³ Nastání nějaké ze situací zmíněných v bodu 14 preambule automaticky nezakládá existenci mimořádných okolností, nicméně při takových situacích je větší pravděpodobnost vzniku mimořádných okolností, a proto je zákonodárce do příslušného bodu uvedl. Adresáti právních norem by tedy např. při stávkách stíhajících leteckého dopravce měli zpozornět, protože tako stávka může vytvářet předpoklad pro existenci mimořádných okolností, může je způsobovat. Je třeba ale pamatovat na to, že i stávka stíhající dopravce nemusí nutně liberaci dopravce od jeho povinností znamenat.

Částečně lze shrnout, že výklad institutu musí být restriktivní, protože představuje výjimku z obecného pravidla, resp. práva cestujícího na náhradu škody v případě zrušení, příp. významného zpoždění letu. K lepšímu pochopení mimořádných okolností lze využít preambuli Nařízení, která může pomoci vyjasnit obsah oněch neurčitých právních pojmů. S použitím preambule však nelze jít do rozporu s vlastním významem slov v právně závazné části Nařízení, konkrétně čl. 5 odst. 3. To, že v praxi dojde k naplnění nějaké ze situací předvídaných v bodě 14 preambule, automaticky neznamená, že se jedná o mimořádné okolnosti. Takové posouzení by bylo příliš zkratkovité, krátkozraké a opomíjelo by jednak potřebu restriktivního výkladu institutu, jednak druhou z podmínek aplikace liberace, a to přiměřená opatření, kterými by šlo mimořádným okolnostem zabránit, byla-li by učiněna.

3.2. Rozbor a analýza jednotlivých případů

V této části práce jsou dostupná rozhodnutí SDEU týkající se zkoumaného institutu rozdělena dle pomyslného charakteru a typu mimořádných okolností, které se na pozadí konkrétních skutečných případů ocitly. Kromě stručného shrnutí skutkových okolností se jednotlivé podkapitoly věnují zejména právnímu posouzení skutečností tak, aby bylo postaveno najisto, které okolnosti, alespoň obecně, většinou mimořádné okolnosti zakládají, a které nikoli.

³³ C-549/07, Wallentin-Hermann, bod 21 a 22, ECLI:EU:C:2008:771.

3.2.1 Technické závady letadla

Stejně jako např. lednice, pračka či televize jsou letadla výrobkem, který může být, ačkoli je to nežádoucí, poruchový. Poruchy letadel jsou poměrně běžným jevem, je to ostatně logické, vezmeme-li v potaz, že letadla jsou během svého provozu vystavována velké zátěži různých fyzikálních jevů. Poruchy letadel mohou být malé, nedůležité, ale rovněž i velice vážné, které mohou přinutit kapitána letadla nouzově přistát apod. Bude-li mít porucha takovou intenzitu, že si bude vyžadovat opravu, v důsledku čehož nebude moci být uskutečněn plánovaný let, budou na situaci tratit jak cestující kvůli neuskutečnění svého letu včas, tak dopravce ve formě ušlého zisku a vynaložených nákladů na servis letadla. Je tedy v zájmu nejen dopravců, ale i cestujících, aby byla četnost vad letadel a jejich intenzita co nejvíce minimalizována a aby měly co nejmenší vliv na plynulost letového provozu³⁴.

Ve věci C-549/07, Wallentin-Hermann³⁵, které je, jak bylo již zmíněno výše, historicky prvním rozhodnutím SDEU, které se týká institutu mimořádných okolností a současně i závad letadla, byl cestujícím zrušen plánovaný let. K tomuto kroku byl dopravce nucen přistoupit poté, co se téhož dne v brzkých ranních hodinách na základě rutinní technické prohlídky letadla dozvěděl, že letadlo je zatíženou komplexní poruchou motoru postihující správnou funkčnost motorové turbíny³⁶. Soud se tedy musel vypořádat s otázkou, zda taková porucha představuje mimořádné okolnosti ve smyslu Nařízení, nebo nikoli.

Soud se nejprve, vyjma obecných východisek uvedených v předchozí kapitole, zabýval významem preambule Nařízení a současně se pokusil o zavedení zcela nových posuzovacích kritérií. „Ačkoli zákonodárce Společenství uvedl v daném výčtu „neočekávané nedostatky letové bezpečnosti“ a ačkoli technická závada na letadle může být takovým nedostatkem, nic to nemění na tom, že okolnosti takové události lze kvalifikovat jako „mimořádné“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 pouze tehdy, pokud se vztahují k události, která, stejně jako události vyjmenované ve čtrnáctém bodě odůvodnění uvedeného nařízení, není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole.“³⁷. SDEU tedy zavedl nová kritéria pro aplikaci mimořádných okolností. Jinými

³⁴ KOČAŘ, Tomáš, Rigorózní práce: *Regulace práv cestujících v letecké dopravě z pohledu práva Evropské unie*, 2018.

³⁵ C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771.

³⁶ C-549/07, Wallentin-Hermann, bod 9 až 11, ECLI:EU:C:2008:771.

³⁷ C-549/07, Wallentin-Hermann, bod 23, ECLI:EU:C:2008:771.

slovy, aby šlo o mimořádné okolnosti, musí být taková událost cizí běžnému výkonu činnosti dopravce a současně mimo jeho účinnou kontrolu. Taková kritéria v normativní části Nařízení, ani v jeho preambuli, stanovená nejsou.

SDEU svou argumentaci rozvinul následovně. *„Přitom s ohledem na zvláštní podmínky, za kterých probíhá letecká doprava, a na stupeň technologické komplexnosti letadel je třeba konstatovat, že letečtí dopravci jsou při výkonu své činnosti běžně vystavováni různým technickým závadám, které se při provozu letadel nevyhnutelně objevují. Ostatně právě za účelem vyhnout se takovým závadám a předejít poruchám ohrožujícím letovou bezpečnost jsou letadla podrobována obzvláště přísným pravidelným kontrolám, které jsou součástí běžných podmínek provozování podniků letecké dopravy. Oprava technické závady způsobené nedostatkem údržby letadla tedy musí být považována za vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.“³⁸* S takovým postojem soudu se dá souhlasit. Dopravci jako odborníci v daném podnikatelském odvětví musí znát rizika svého podnikání, mezi která bezpochyby patří riziko poruchovosti letadel a nutnost jejich údržby a oprav. Právě s vědomím výskytu vad letadel, ať už v důsledku opotřebení, střetu s cizími tělesy nebo výrobních vad, dopravci uskutečňují kontrolní technické prohlídky, zátěžové testy letounů apod.

Soud vychází z logiky, že provozní systém letadel a jejich komplexnost jsou natolik veliké, že dopravci by tím spíše měli jejich fungování rozumět a věnovat se jejich servisu a údržbě, a tím pádem jsou poruchy letadel vlastní běžnému výkonu jejich činnosti. Taková logika ale může z pohledu dopravce působit poněkud zvráceně. Čím komplexnější letadla jsou a z čím většího počtu dílů se skládají, tím větší je rozsah možných vad a poruch, které mohou nastat, a tím spíše je pro dopravce obtížnější různé vady předvídat a účinně jim předcházet. Logika SDEU tak nemusí nutně být tou jedinou správnou.

Soud nicméně uzavřel, že porucha letadla, kterou dopravce odhalí při údržbě nebo která vznikne v důsledku nedostatku takové údržby, nezakládá mimořádnou okolnost, protože dopravce má možnost vznik, resp. existenci takové vady ovlivnit a současně výskyt vad a jejich opravy spadají do rámce běžného výkonu jeho činnosti.

SDEU přesto nastínil, za jakých podmínek by technická závada mimořádné okolnosti představovala. *„Nelze však vyloučit, že technické závady patří mezi uvedené mimořádné okolnosti, pokud vyplývají z událostí, které nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného*

³⁸ C-549/07, Wallentin-Hermann, bod 24, ECLI:EU:C:2008:771.

leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Tak je tomu například v situaci, kdy konstruktér letadel, která tvoří flotilu dotčeného leteckého dopravce, nebo příslušný orgán odhalí, že daná letadla, ačkoliv jsou již v provozu, mají skrytou výrobní vadu ohrožující letovou bezpečnost. Stejně je tak tomu v případě škod na letadlech způsobených akty sabotáže či terorismu.³⁹ Z toho vyplývá, že skryté výrobní vady lze považovat za mimořádnou okolnost, protože dopravce nemá účinnou kontrolu nad jejich existencí, neboť jsou skryté a při prohlídkách se dají jen těžko odhalit. Vedle toho soud stanovil, že technická závada vzniklá při činu sabotáže či terorismu rovněž bude aplikaci zkoumaného institutu umožňovat.

SDEU se dále vyjádřil k otázce, zda při posuzování (ne)založení mimořádných okolností hraje roli četnost vad, které posuzujeme. Soud bez detailnější argumentace odkázal pouze na jím nově vyřčená kritéria výše a stanovil, že z potenciálně vyšší, případně menší četnosti vad nelze usuzovat na to, zda mimořádné okolnosti nastaly, nebo ne⁴⁰.

Toto rozhodnutí položilo základní kameny výkladu mimořádných okolností ve vazbě na výskyt závady na letadle zapříčínující zrušení, případně významné zpoždění letu, o něž se judikatura v tomto směru opírá dodnes. Byla zde vymezena dvě základní kritéria, která musí být za účelem podřazení technické závady na letadle jako mimořádné okolnosti zkoumána. Nejprve se zkoumá podstata a povaha závady. Jinými slovy, pokud se dopravce běžně s obdobnými závadami stýká nebo je logické, že taková závada nastane, nelze na závadu pohlížet jako na mimořádnou okolnost. Druhým kritériem jest, zda se výskyt závady, respektive předejití jí vymyká účinné kontrole dopravce. Měl-li a má-li dopravce v moci, kompetenci či pravomoci zabránit výskytu závady, nemůže se jednat o mimořádnou okolnost⁴¹. Jak bude patrné i z následujících kapitol, tato kritéria budou rozhodná pro posouzení, zda byly mimořádné okolnosti založeny, nebo ne, nejen ve vztahu k závadám letadel, nýbrž v jakékoli situaci.

Dalším rozsudkem v této oblasti je rozhodnutí ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, *Sturgeon*⁴², v nichž soud na citovanou judikaturu navázal a potvrdil ji. Protože se rozhodnutí primárně týkalo jiných otázek spojených s Nařízením a mimořádné okolnosti byly okrajovou záležitostí, nebude rozhodnutí blíže rozebíráno.

³⁹ C-549/07, Wallentin-Hermann, bod 26, ECLI:EU:C:2008:771.

⁴⁰ C-549/07, Wallentin-Hermann, bod 36, ECLI:EU:C:2008:771.

⁴¹ COLBEY, Richard, Article in the Guardian: *European court rules on airline compensation*, 2009.

⁴² C-402/07 a C-432/07, *Sturgeon*, ECLI:EU:C:2009:716.

Posun v judikatuře lze spatřovat ve věci C-257/14, van der Lans⁴³, v níž došlo k významnému zpoždění letu v důsledku závady letadla spočívající v poruše přívodu paliva do jednoho z motorů, což způsobilo, že motor nemohl být nastartován. Ze spisu vyplynulo, že poruchou trpělo palivové čerpadlo a hydromechanická jednotka, které v destinaci odletu nebyly k dispozici a musely do ní být jiným letadlem nejprve transportovány, aby mohly být opraveny⁴⁴. Dále bylo zjištěno, že ani jeden z porouchaných dílů nepřekročil dobu své průměrné životnosti a že porucha nebyla objevena i přes to, že došlo k řádnému provedení pravidelných servisních prohlídek a dále i prohlídky předletové. Dopravce argumentoval, že se jedná o skrytou vadu, tudíž by měl být ve smyslu výše citované judikatury liberován.

SDEU však měl opačný názor. Ke skryté vadě uvedl následovně. „*V tomto ohledu je předně patrné – jak vyplývá z předchozího bodu tohoto rozsudku – že se taková technická závada týká pouze jednoho konkrétního letadla. Ze spisu, který má Soudní dvůr k dispozici, mimoto nijak nevyplývá, že by konstruktér letadel, která tvoří flotilu dotčeného leteckého dopravce, nebo příslušný orgán odhalili, že nejen toto konkrétní letadlo, ale rovněž další letadla této flotily měla skrytou výrobní vadu ohrožující letovou bezpečnost, což každopádně přísluší ověřit předkládajícímu soudu. Kdyby tomu tak bylo, pak by se judikaturou stanovená hypotéza zmíněná v bodě 38 tohoto rozsudku v daném případě nepoužila.*“⁴⁵. V rozsudku Wallentin-Hermann SDEU sice stanovil, že skrytá vada bude zpravidla mimořádné okolnosti zakládat, v této věci však aplikovatelnost svého výkladu zužuje na situace, kdy je skrytá výrobní vada rozšířena na vícero letadel téhož výrobce. Tedy aby mohl být dopravce kvůli skryté vadě liberován, musí taková vada stíhat nejen konkrétní postižené letadlo, ale letadel vícero.

Soud však svou přechozí judikaturu rozvinul i v další rovině. „*Následně je třeba zaprvé uvést, že taková porucha, jako je porucha ve věci v původním řízení, vyvolaná předčasným selháním některých součástí letadla, je samozřejmě nepředvídanou událostí. Taková porucha však zůstává vnitřně spjata s velmi složitým systémem fungování letadla, které letecký dopravce provozuje v často náročných, až extrémních podmínkách, zejména povětrnostních, přičemž se dále rozumí, že žádná součást letadla není bezporuchová. Proto je třeba vycházet z toho, že v rámci činnosti leteckého dopravce je tato nepředvídaná událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, s tím, že tento dopravce je běžně takovému typu neočekávaných*

⁴³ C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618.

⁴⁴ C-257/14, bod 9 a 10, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618.

⁴⁵ C-257/14, bod 40, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618.

technických závad vystavován. Zadruhé se předcházení takové poruše nebo oprava, kterou si taková porucha vyžádá, včetně nahrazení předčasně vadné součásti, nevymykají účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce, neboť právě jemu přísluší zajistit údržbu a řádný chod letadel, která provozuje pro účely své hospodářské činnosti.“⁴⁶.

Soud zde uplatnil nové kritérium tzv. vnitřního sejetí s fungováním letadla. Bohužel, blíže toto kritérium vysvětleno nebylo. I taková vada, jako je vada přívodu paliva, nezakládá mimořádné okolnosti, a to i přes to, že se jedná o poruchu dílu letadla, který nepřekročil dobu své životnosti, tj. je objektivně možné se domnívat, že by měl ještě v pořádku fungovat. Jinými slovy, selže-li nějaká součást letadla předčasně, neznamená to automaticky založení mimořádných okolností.

Doposud posledním rozsudkem týkajícím se technických závad letadel je rozhodnutí ve věci C-832/18, Finnair Oyj⁴⁷. Cestujícím byl zrušen prvotní let, v důsledku čehož jim byl nabídnut let náhradní po jiné trase, který přijali. Tento let byl však zpožděn výrazným způsobem z důvodu technické závady na tzv. on condition dílu, tj. dílu, který nepodléhá opravám ani servisu, nýbrž se používá do té doby, dokud díl plní svou funkci, a poté se vymění dílem novým, který má letecký dopravce připraven. Závada stihla posilovače řízení kormidla. Zajímavé je, že se jednalo o letoun, „jehož výrobce oznámil (*Technical Follow-up*), že několik strojů tohoto typu bylo stiženo skrytou výrobní nebo konstrukční vadou posilovačů řízení kormidla.“⁴⁸.

Vyvstala zde otázka, zda je možné výměnu výše zmíněného *on condition* dílu, resp. jeho poruchu klasifikovat jako mimořádnou okolnost. Soud uvedl, „že *technické závady inherentně spjaté s údržbou letadel nemohou v zásadě jako takové představovat mimořádné okolnosti...*“⁴⁹, a to v návaznosti na kritérium vnitřního sejetí viz výše. „*Lze přitom mít za to, že závada na tzv. dílu „on condition“, o jaký se jedná ve věci v původním řízení, jež byl letecký dopravce připraven vyměnit s tím, že měl vždy k dispozici náhradní díl, představuje v souladu s judikaturou Soudního dvora připomenutou v bodě 38 tohoto rozsudku událost, která je z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti uvedeného*

⁴⁶ C-257/14, bod 41 až 43, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618.

⁴⁷ C-832/18, Finnair Oyj, ECLI:EU:C:2020:204.

⁴⁸ C-832/18, Finnair Oyj, bod 18, ECLI:EU:C:2020:204.

⁴⁹ C-832/18, Finnair Oyj, bod 39, ECLI:EU:C:2020:204.

leteckého dopravce a nevymyká se jeho účinné kontrole, ledaže taková závada není nerozlučně spjata se systémem fungování letadla, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.“⁵⁰

Výměna předmětného dílu tedy dle SDEU nespadá pod pojem mimořádných okolností, protože je již dopředu jasné vzhledem k povaze dílu, že jeho funkčnost po jistém čase skončí, což dopravce musí předvídat. Na druhou stranu, ze spisu vyplynulo, že sám výrobce letadel oznámil, že na několika kusech letounů se podobný problém projevil, tj. jednalo se o skrytou vadu stíhající vícero letadel, která by dle výše citované judikatury měla mimořádné okolnosti zakládat. Proč tomu tak ale v tomto případě nebylo, soud nevysvětlil, a rozsudek tak do praxe vnesl ještě více nejistoty, když nedošlo k aplikaci institutu s odkazem na skrytou výrobní vadu stíhající dle samotného výrobce letadla větší množství jím vyrobených letadel.

Z logiky věci je jasné, že množina různých technických závad, které mohou letadlo postihnout, je obrovská. SDEU nejen ve vztahu k těmto závadám pro účely posuzování naplnění mimořádných okolností vytvořil nejprve dvě posuzovací kritéria, která poté v navazující judikatuře obohatil o další. Tato kritéria však je velice těžké uchopit, protože jsou vymezena poměrně vágními a obecnými termíny bez bližšího vysvětlení ze strany SDEU. To vytváří situaci, kdy adresáti norem nejsou s to alespoň s nějakou vyšší mírou pravděpodobnosti spolehlivě předvídat, zda v dané situaci mimořádné okolnosti založeny byly, nebo nikoli. V současné době, s ohledem na směr, kterým se judikatura ubírá, je těžké hodnotit, jaké technické závady již budou mimořádné okolnosti zakládat. Přesvědčivou domněnkou je, že technické závady mimořádnými okolnostmi obecně spíše nejsou⁵¹, protože prostor pro odlišnou interpretaci je velice omezený.

3.2.2 Stávky

Stávkové právo, resp. právo na stávku je jedním ze základních práv zpravidla chráněných na ústavní úrovni národních právních řádů. Stejně k němu přistupuje i Evropská unie, protože ta jej zahrnula do katalogu jí chráněných základních práv. „*Pracovníci a zaměstnavatelé či jejich příslušné organizace mají v souladu s právem Unie a vnitrostátními právními předpisy a zvyklostmi právo sjednávat a uzavírat na vhodných úrovních kolektivní smlouvy a v případě konfliktu zájmů vést kolektivní akce na obranu svých zájmů, včetně*

⁵⁰ C-832/18, Finnair Oyj, bod 42, ECLI:EU:C:2020:204.

⁵¹ SISULA-TULOKAS, Lena, *Witch-Craft Formulas and Regulation 261/2004 on Compensation to Air Passengers*, 25. 3. 2019.

stávky.⁵² Stejně tak LZPEU chrání svobodu podnikání⁵³, právo na vlastnictví⁵⁴ a volný pohyb osob⁵⁵. Je běžné, že se práva různých subjektů dostávají do vzájemné opozice, vzájemného střetu. Ve vztahu ke zkoumanému institutu lze situaci ilustrovat právě na stávkách. Představme si, že zaměstnanci leteckého dopravce podnikajícího pod ochranou svobody podnikání využijí svého práva v rámci neúspěšného kolektivního vyjednávání a svolají stávkou, v důsledku níž občané Unie využívající svobodného pohybu ve formě letecké přepravy nemohou odcestovat, protože jejich let byl kvůli stávce zrušen. Vystává zde, mimo jiné, otázka, zda mohou cestující zrušeného letu kvůli stávce požadovat po dopravci náhradu škody, nebo nikoli.

Pro účely této práce a lepší orientaci je dobré stávky roztrždit do proti sobě stojících dvojic. Dle zákonnosti stávek známe stávky legální a stávky nelegální, tzv. stávky divoké, které se konají v rozporu s právními předpisy. Vedle toho známe stávky zaměstnanců leteckého dopravce, stávky interní či vnitřní, a stávky zaměstnanců jiné osoby odlišné od dopravce, stávky externí či vnější. Konečně je myslitelné dělení na stávky plánované a neplánované (ad hoc vyvolané a uskutečněné). Na následujících řádcích bych rád osvětlil, zda má toto dělení při aplikaci zkoumaného institutu vliv, případně jaký. Ke stávkám a jejich vlivu na aplikaci institutu se několikrát vyjádřil i SDEU, jehož rozhodnutí bych rád nyní představil. Pro úplnost je nutné také připomenout, že samotná preambule Nařízení říká, že mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména při stávkách, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce⁵⁶.

Prvním rozhodnutím SDEU, které se přímo týká stávek, je rozhodnutí ve věci C-195/17 a dalších věcech s tím spojených, Krüsemann⁵⁷. Paní Krüsemann včetně dalších žalobců (pro zjednodušení budu využívat jednotného čísla v ženském rodě) si u leteckého dopravce rezervovala let, který se měl uskutečnit v intervalu od 3. do 8. 10. 2016. Dopravce dne 30. 9. 2016 oznámil svým zaměstnancům plány na restrukturalizaci svého podniku, v důsledku čehož se rapidně zvýšila nepřítomnost zaměstnanců v práci jimi odůvodněna údajným onemocněním. Kvůli absenci svého personálu dopravce dne 3. 10. 2016 v plném rozsahu upustil od původního

⁵² Čl. 28 Listiny základních práv Evropské unie (2010/C 83/02).

⁵³ Čl. 16 Listiny základních práv Evropské unie (2010/C 83/02).

⁵⁴ Čl. 17 Listiny základních práv Evropské unie (2010/C 83/02).

⁵⁵ Čl. 45 Listiny základních práv Evropské unie (2010/C 83/02).

⁵⁶ Nařízení č. 261/2004, bod 14 preambule.

⁵⁷ C-195/17 a další, Krüsemann, ECLI:EU:C:2018:258.

letového řádu, čímž došlo ke zpoždění některých jeho letů a někdy dokonce i k jejich zrušení⁵⁸. V tomto případě se jednalo o stávkou divokou, protože se zaměstnanci hromadně odebírali na nemocenskou dovolenou z vlastní vůle v rozporu s právními předpisy dotčeného členského státu, aniž by je k tomu vyzvala příslušná odborová organizace. Činili tak s cílem prosadit své zájmy v reakci na překvapivě oznámené restrukturalizační opatření dopravce, tedy dopravce tím, že oznámil restrukturalizační opatření, podnítil v zaměstnancích chtění hromadně odejít na nemocenskou dovolenou a stávkovat⁵⁹. Ze spisu rovněž vyplývalo, že stávka byla ukončena, jakmile dopravce uzavřel dohodu se zástupci zaměstnanců.

SDEU k popsánému skutkovému stavu uvedl, že restrukturalizace a reorganizace podniků jsou pro dopravce standardní součástí běžných opatření pro jejich správu, tj. jsou vlastní činností dopravců. Stejně tak se dopravci dle soudu běžně mohou setkat s nesouhlasem svých zaměstnanců, a dokonce i s případnými konflikty s nimi. Tato sociálně-ekonomická rovina se všemi svými riziky a opatřeními s nimi spojenými je vlastní běžné činnosti dopravců s tím, že stávkou měl dopravce pod svou účinnou kontrolou⁶⁰. Jinými slovy, v daném případě se jednalo o zaměstnance dopravce, kteří se vydali stávkovat v návaznosti na jeho rozhodnutí podnik provozně změnit, s čímž se dopravci ve větší či menší míře běžně setkávají s tím, že stávkou, její rozsah a intenzitu může dopravce alespoň do jisté míry svými kroky ovlivnit. S takovým posouzením SDEU se dá souhlasit. Je totiž na dopravci, jaké bude nastavení vnitřních vztahů mezi jím a jeho zaměstnanci, jaké budou podmínky vzájemné spolupráce. Nebudou-li zaměstnanci s podmínkami spokojeni a rozhodnout se stávkovat, budou tak činit na základě jejich vztahu s dopravcem. Tedy pramen iniciativy stávkovat se nachází ve vzájemném vztahu, který dopravce může ovlivnit.

Důležité dále je, jak se SDEU postavil ve vztahu k výše nastíněnému dělení stávek, zde na legální a divoké. *„Tyto úvahy nelze zpochybnit skutečností, že uvedené sociální hnutí by mělo být kvalifikováno ve smyslu použitelných německých právních předpisů v sociální oblasti jako „divoká stávka“, jelikož nebyla oficiálně zahájena odborovou organizací. Důsledkem rozlišování stávek, které jsou na základě použitelného vnitrostátního práva legální a které legální nejsou, k určení, zda musejí být kvalifikovány jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, by totiž bylo, že by právo cestujících na náhradu škody*

⁵⁸ C-195/17 a další, Krüsemann, bod 6 až 10, ECLI:EU:C:2018:258.

⁵⁹ C-195/17 a další, Krüsemann, bod 38 a 39, ECLI:EU:C:2018:258.

⁶⁰ C-195/17 a další, Krüsemann, bod 40 až 43, ECLI:EU:C:2018:258.

záviselo na právních předpisech v sociální oblasti vlastních každému členskému státu, čímž by byly ohroženy cíle nařízení č. 261/2004, uvedené v bodech 1 a 4 jeho odůvodnění, spočívající v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, jakož i harmonizovaných podmínek při výkonu činností leteckého dopravce na území Unie.“⁶¹.

Z rozhodnutí tedy jasně plyne, že nezáleží na tom, zda je stávka legální či divoká, protože v opačném případě by výklad evropského práva závisel na nastavení podmínek stávkového práva v úpravách členských států. Protože členské státy mají zpravidla stávkové právo upravené rozdílně v tom směru, že lze stávkovat v tom kterém státě za jiných podmínek, je připuštění opačného výkladu naprosto nežádoucí. S tímto stanoviskem soudu zcela souhlasím, neboť jednou ze základních charakteristik unijních nařízení je jednotná právní úprava v členských státech, které by nebylo dosaženo, pokud bychom aplikovatelnost práva cestujícího odvozovali od národních úprav v členských státech. Navíc, pro cestující by byl tento přístup naprosto nepřehledný a nevýhodný, tudíž v rozporu s cílem dosáhnout vysoké úrovně jejich ochrany.

SDEU navázal na právě rozebrané rozhodnutí ve věci C-28/20, Airhelp Ltd⁶², které se týkalo stávky legální. Žalobce měl rezervován let po švédském vnitrozemí s dopravcem SAS, který je národním dopravcem Norska, Švédska a Dánska. Let se měl uskutečnit dne 29. 4. 2019. Let byl však zrušen v důsledku stávky personálu dopravce. Ze spisu vyplynulo, že v létě 2018 odborové organizace pilotů SAS vypověděly kolektivní smlouvu s dopravcem, přičemž vyjednávání o uzavření nové smlouvy byla zahájena v březnu 2019. Odboroví zástupci pilotů dopravce však nabyli dojmu, že vyjednávání nebyla úspěšná, a proto vyzvali piloty ke stávce, která trvala v období od 26. 4. 2019 do 2. 5. 2019. Tato týdenní stávka pilotů v dotčených zemích měla za následek zrušení zhruba 4000 letů dopravce⁶³. Ze skutkových okolností je patrné, že oproti předchozímu případu to nebyl dopravce, který by podnikl stávku svým aktivním rozhodnutím, nýbrž to byly právě odborové organizace, které se s cílem zlepšit pracovní podmínky pilotů (zejména pracovní doba a odměňování, přičemž požadavky byly dopravcem tvrzeny jako excesivní) rozhodly vypovědět kolektivní smlouvu a následně si stávkou zlepšit vyjednávací pozici při uzavírání smlouvy nové. Stávka však byla legální⁶⁴.

⁶¹ C-195/17 a další, Krusemann, bod 46 a 47, ECLI:EU:C:2018:258.

⁶² C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226.

⁶³ C-28/20, Airhelp Ltd, bod 8 až 10, ECLI:EU:C:2021:226.

⁶⁴ C-28/20, Airhelp Ltd, bod 25 ECLI:EU:C:2021:226.

SDEU zdůraznil, že právo vést kolektivní akci ve smyslu stávky je právem chráněným nejen LZPEU, ale i vnitrostátními předpisy členských států. Zároveň bylo dodáno, že dovolávají-li se zaměstnanci svého základního práva, které je chráněno na několika úrovních, musí být realizace práva na stávku považována za předvídatelnou pro každého zaměstnavatele, a to zejména tehdy, pokud je předem oznámena⁶⁵.

„I když stávka představuje konfliktní situaci ve vztazích mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem, jehož činnost má ochromit, nic to nemění na tom, že stávka je jedním z možných projevů sociálního vyjednávání, a musí být tedy považována za událost vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného zaměstnavatele, bez ohledu na zvláštnosti dotčeného trhu práce nebo použitelné vnitrostátní právní předpisy týkající se uplatňování tohoto základního práva.“⁶⁶. Dále bylo uvedeno, že opatření týkající se pracovních podmínek zaměstnanců včetně jejich odměňování stejně jako opatření vedoucí k restrukturalizaci či reorganizaci spadají pod běžnou správu činností dopravce. „Stávka, jejíž cíl se omezuje na získání zvýšení platů pilotů, změny jejich pracovní doby a větší předvídatelnosti v oblasti pracovní doby od podniku provozujícího leteckou dopravu, tak představuje událost vlastní běžnému výkonu činnosti tohoto podniku, zejména je-li taková stávka organizována v souladu s právními předpisy.“⁶⁷. Jinými slovy, nezakládá-li mimořádné okolnosti stávka divoká, nemůže je zakládat ani stávka legální, protože ta je realizací základního práva zaměstnanců, a tudíž je předvídatelná a jako taková součástí běžné činnosti dopravce. Nadto, směřuje-li stávka k prosazení lepších pracovních podmínek zaměstnanců, které může zaměstnavatel z logiky věci ovlivnit, jedná se o vnitřní věc a událost dopravce, která je pod jeho účinnou kontrolou.

Jeden z argumentů dopravce pro aplikaci liberace bylo, že požadavky odborů byly nesrozumitelné a nepřiměřené, protože nebylo možné konflikt zažehnat uzavřením nové kolektivní smlouvy, tedy že dopravce nemohl stávce předejít z důvodu na straně odborů. SDEU tuto argumentaci odmítl s tím, že i kdyby požadavky měly parametry nereálnosti, nepřiměřenosti apod. jde stále o vnitřní věc dopravce, za niž nemohou být pomyslně penalizováni cestující⁶⁸.

⁶⁵ C-28/20, Airhelp Ltd, bod 27 a 32, ECLI:EU:C:2021:226.

⁶⁶ C-28/20, Airhelp Ltd, bod 28, ECLI:EU:C:2021:226.

⁶⁷ C-28/20, Airhelp Ltd, bod 30, ECLI:EU:C:2021:226.

⁶⁸ C-28/20, Airhelp Ltd, bod 38, ECLI:EU:C:2021:226.

SDEU okrajově naznačil, jaký typ stávek by mohl mimořádné okolnosti založit. *Unijní normotvůrce tak tím, že v bodě 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvedl, že se mimořádné okolnosti mohou vyskytnout zejména v případě stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce, měl na mysli stávky, jež nejsou vnitřně spjaty s činností dotčeného leteckého dopravce. Z toho vyplývá, že „mimořádnými okolnostmi“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení mohou být zejména stávková hnutí řídicích letového provozu nebo zaměstnanců letiště... Vychází-li však takováto stávka z požadavků, které mohou splnit pouze orgány veřejné moci, a které se tedy vymykají účinné kontrole dotčeného leteckého dopravce, může představovat „mimořádnou okolnost“ ve smyslu judikatury připomenuté v bodě 23 tohoto rozsudku.“⁶⁹. Napříště tedy platí, že mimořádné okolnosti mohou být založeny především externími stávkami, kdy dopravce nemá nad zaměstnanci třetích osob a jejich pracovními podmínkami jakoukoli kontrolu.*

Doposud posledním rozhodnutím v oblasti stávek a jejich vlivu na aplikaci zkoumaného institutu je rozsudek ve věci C-613/20, Eurowings⁷⁰. Žalobcův let byl zrušen z důvodu stávky palubního personálu dopravce. Stávku zorganizovala odborová organizace letušek a stevardů jako důsledek kolektivního vyjednávání se společností Lufthansa, která je mateřskou společností dopravce Eurowings. Stávka byla odborovou organizací oznámena na den 20. 10. 2019 s předpokládanou dobou trvání do zhruba 12 hodin dopoledne. Odborová organizace však chtěla zvýšit tlak na mateřskou společnost dotčeného dopravce (původně se stávka měla týkat výlučně jen zaměstnanců společnosti Lufthansa), pročež došlo k rozšíření stávky i na zaměstnance několikaletých dceřiných společností Lufthansa včetně Eurowings s tím, že došlo i k prodloužení doby trvání stávky. Zvětšením rozsahu stávky a prodloužením doby trvání byl dopravce nucen změnit svůj letový řád a zrušit tak dotčený let žalobce⁷¹. Třeba dodat, že před zrušením letu došlo mezi odborovou organizací zaměstnanců Lufthansa a společností Lufthansa k uzavření dohody. SDEU byl tak požádán o zodpovězení otázky, zda stávka zaměstnanců dceřiné společnosti uskutečněná v rámci solidarity se stávkou zaměstnanců společnosti mateřské, kdy tato stávka trvala déle, než bylo původně oznámeno, zakládá ve vztahu k dceřiné společnosti, Eurowings, mimořádné okolnosti.

⁶⁹ C-28/20, Airhelp Ltd, bod 42 a 45, ECLI:EU:C:2021:226.

⁷⁰ C-613/20, Eurowings, ECLI:EU:C:2021:820.

⁷¹ C-613/20, Eurowings, bod 7 až 10, ECLI:EU:C:2021:820.

SDEU v rozsudku v zásadě zopakoval hlavní argumentaci výše citovaných rozhodnutí. V čem se však skutkový stav liší od případu Airhelp Ltd je, že zde došlo k nečekanému prodloužení stávky a jejímu rozšíření z mateřské společnosti na dceřinou. Nejprve se soud vypořádal s rozšířením rozsahu stávky. „*Nadto vzhledem k tomu, že jak sociální politika v rámci mateřské společnosti, tak politika skupiny určovaná touto společností mohou mít vliv na sociální politiku a strategii dceřiných společností téže skupiny, nelze stávku zahájenou zaměstnanci provozujícího leteckého dopravce ze solidarity se stávkou zaměstnanců mateřské společnosti, jejíž dceřinou společností je tento dopravce, považovat za událost, která není vlastní běžnému výkonu činnosti tohoto dopravce. Jak uvedla Evropská komise ve svém písemném vyjádření, není neobvyklé ani nepředvídatelné, že se v průběhu kolektivního vyjednávání sociální konflikty rozšíří na různé části skupiny podniků. Na druhém místě stávka určená k prosazení mzdových nebo sociálních požadavků zaměstnanců musí být považována za událost, která se nevymyká úplně účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce, a to i pokud je stávka zahájena ze solidarity se stávkujícími zaměstnanci mateřské společnosti, jejíž jednou z dceřiných společností je tento dopravce.*“⁷². Jinými slovy, dopravce měl předvídat, že se stávka zaměstnanců mateřské společnosti může dotknout i jeho zaměstnanců a měl se na to připravit, protože se jedná o zaměstnance sice jiných subjektů, kteří jsou ale ze stejné podnikatelské skupiny, která je ekonomicky propojena. Dále bylo uvedeno, že tím, že je stávka předvídatelná, mohl se na ní dopravce připravit, čímž měl nad stávkou účinnou kontrolu⁷³.

Poté se SDEU krátce vypořádal s časovým prodloužením stávky. „*V tomto ohledu nelze považovat za rozhodující to, že stávka trvá déle, než bylo případně uvedeno v oznámení o stávce, přestože mezitím došlo k dohodě s mateřskou společností. I za předpokladu, že by podle vnitrostátního práva překročení doby trvání původně oznámené odborovou organizací, která vyzvala ke stávce, vedlo ke kvalifikaci této stávky jako protiprávní, nemůže mít totiž tato úvaha vliv na kvalifikaci uvedené stávky z hlediska čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261.*“⁷⁴. Pokud byla stávka oznámena, lze mít za to, že je legální. Pokud byla prodloužena v rozporu s právními předpisy dotčené členského státu, bylo její konání po prodloužení nelegální. Již výše však bylo představeno, že i divoké stávky zaměstnanců dopravce mimořádné okolnosti nezakládají.

⁷² C-613/20, Eurowings, bod 23 a 24, ECLI:EU:C:2021:820.

⁷³ C-613/20, Eurowings, bod 28, ECLI:EU:C:2021:820.

⁷⁴ C-613/20, Eurowings, bod 32, ECLI:EU:C:2021:820.

Jak je z výše uvedeného patrné, SDEU zkoumaný institut vykládá skutečně velmi restriktivně. Jakékoli třídění stávek, jak bylo představeno výše, nehraje roli, vyjma dělení na stávky interní a externí. Jediným myslitelným případem, kdy stávka může, resp. měla by založit mimořádné okolnosti, je právě stávka externí, tedy stávka zaměstnanců třetích osob, kdy tato osoba nebude majetkově a ani jinak propojena s dopravcem. Musí jít o takovou stávku, která není běžná činností dopravce a nebude ji mít pod svou kontrolou, např. stávku zaměstnanců letištního personálu. Stávka třetích osob bude obě kritéria v zásadě naplňovat, protože jde-li o zaměstnance třetí osoby majetkově nepropojené s dopravcem, (i) nemůže dopravce ovlivnit pracovní podmínky takových zaměstnanců, tudíž nemá jejich stávku jakkoli ovlivnit a jak jejich požadavky uspokojit, a (ii) takové stávky ani nejsou běžným obsahem činnosti dopravce, tj. dopravce se s nimi běžně neseťká a nejsou pro něj tak předvídatelné.

Výklad prosazovaný SDEU je k dopravci, dle mého názoru, velmi přísný, a to zejména ekonomicky. Pro představu, tím, že SDEU ve věci Airhelp Ltd⁷⁵ nedovodil založení mimořádných okolností, byl dopravce vystaven povinnosti zaplatit cestujícím náhrady škody v celkovém objemu zhruba 117 milionů euro⁷⁶. Na straně jedné se tak dopravce v rámci stávek musí vypořádat s ne moc skromnými požadavky odborových organizací, které zatěžují dopravce finančně ve dvou směrech. Stávka je obvykle vedena s cílem zlepšit pracovní podmínky zaměstnanců, zpravidla zvýšit, resp. zlepšit způsob a výši odměňování. Vedle toho, stávka a její důsledky v podobě zrušených letů představují pro dopravce ušlý zisk (čím delší a čím rozsáhlejší stávka, tím více zisku dopravci uniká). Na straně druhé je dopravce v případě stávky povinen cestujícím platit náhradu škody. Hrozí tak, že odborové organizace, vědomi si výkladu Nařízení SDEU, budou využívat nešťastné pozice dopravce a vytvářet tak na něj ještě větší tlak. Současně dopravce de facto do jisté míry ztrácí možnost efektivní obrany proti požadavkům odborů, protože si je vědom, že bude-li odborům vzdorovat, tím déle jednání s nimi potrvají, a tím více může být zrušeno letů, a tím více poroste částka, kterou bude muset cestujícím platit na náhradách⁷⁷. Dopravce je tak tlačěn k co nejdřívější dohodě s odbory.

Pohledem leteckých cestujících je ale tento výklad žádoucí. Cestující nemají s vnitřními poměry dopravce nic společného a zcela upřímně takové poměry dopravce cestující nezajímají.

⁷⁵ C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226.

⁷⁶ VERHEYEN, W., PECINOVSKY, P., *Strike as an extraordinary circumstance*, European Labour Law Journal, 2022.

⁷⁷ Tamtéž.

Pasažéry zajímá včasné a řádné uskutečnění letu, za který zaplatili, a k němuž je dopravce na základě závazku povinen.

Z pohledu dopravce ale lze uvažovat o tom, jak dopravce promítne zvýšené finanční náklady do svého byznysu, aby zůstal profitabilní. Snížením kvality služeb, zvýšením ceny letenek? Ačkoli jsem zastánce vysoké úrovně ochrany cestujících, je třeba vnímat praktické dopady aplikace práva a uvědomit si, že extenzivním výkladem povinností dopravce jsou zvýšeny nároky na něj, které nemusí nutně vždy unést. Nicméně, přístupu SDEU a jeho argumentaci rozumím a chápu ji. Pokud ale dle Nařízení náleží cestujícím v případě stávek i jiná práva⁷⁸, je k zamyšlení, zda byl měl být dopravce, vzhledem ke shora uvedenému, zatížen i povinností platit náhradu škody. Konečně, navzdory citované judikatuře, dopravci stále často odmítají náhrady škody v souvislosti se stávkami cestujícím proplácet, a to s odkazem na rozdílný přístup ke stávkám ze strany SDEU a národních orgánů aplikující právo⁷⁹. Společnosti Ryanair se totiž, navzdory judikatuře SDEU, např. podařilo úspěšně obhájit zamítnutí nároku cestujících v návaznosti na stávku svých zaměstnanců v Itálii, Německu, Francii a Španělsku.

3.2.3 Externí tělesa a jejich vliv

Od technických závad, o nichž bylo pojednáno výše, je třeba odlišit události, které mohou zapříčinit poškození letadla, ale které mají čistě exogenní povahu ve vztahu k letadlu. Jde o situace, v nichž hraje prim určité externí těleso, které má vliv na uskutečnění letu dopravce, a to ať už v rovině poškození letadla nebo zhoršení podmínek pro realizaci letu.

Ve věci C-394/14, Siewert⁸⁰, se SDEU zabýval případem, který spočíval v nárazu mobilních schodů, po kterých je umožněn nástup cestujících, do letadla, což způsobilo poškození jednoho z křídel letounu. Věcně bylo třeba vyřešit, zda takový náraz zařízení výlučně nespjatého s trupem letadla zakládá mimořádné okolnosti, nebo nikoli. *„Pokud jde o technický problém, který má původ v nárazu mobilních nástupních schůdků patřících letišti do letadla, je třeba uvést, že takové mobilní schůdky nebo můstky jsou nutně používány v letecké dopravě cestujících, jelikož jim umožňují nástup do letadla a výstup z něj, takže letečtí dopravci musí pravidelně čelit situacím, které jsou výsledkem používání takových mobilních schůdků. Za*

⁷⁸ Zejména právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování a právo na poskytnutí péče dle čl. 8 a čl. 9 Nařízení.

⁷⁹ DRAKE, Sara, *Article on Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004?* 2020.

⁸⁰ C-394/14, Siewert, ECLI:EU:C:2014:2377.

těchto okolností musí být srážka letadla s takovými mobilními schůdky považována za událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce. Nic také nenaznačuje, že škoda na letadle, které mělo provést sporný let, byla způsobena jiným jednáním než jednáním, které je součástí běžných služeb letiště, jako je například sabotáž nebo teroristický čin, na které se podle judikatury Soudního dvora vztahuje pojem „mimořádné okolnosti“, což byla společnost Condor povinna prokázat před předkládajícím soudem v souladu s judikaturou citovanou v bodě 17 tohoto usnesení.“⁸¹.

SDEU zde zopakoval kritérium zavedené v rozhodnutí Wallentin-Hermann, že pokud okolnost, kterou letecký dopravce považuje za mimořádnou, „není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole.“⁸², je nutno tuto okolnost považovat opravdu za mimořádnou. Manipulace s mobilními schody však je poměrně častou činností, kterou musí letecký dopravce, respektive jeho personál v součinnosti se zaměstnanci letiště vykonávat, protože není možné právě popsanou situaci kvalifikovat jako situaci, jíž je vlastní výskyt mimořádných okolností. Mobilní schody však nejsou jediným cizorodým předmětem, s nímž se může letadlo srazit.

Letadla se totiž velice často střetávají s ptáky, kterým je nebe přirozeným prostředím. Ke srážkám s ptáky dochází nejčastěji při vzletu a přistání. Takový střet může mít za následek nějaká drobná poškození, nicméně někdy i velké havárie, jako byla např. ta na řece Hudson v americkém New Yorku⁸³. Pomyslné české zastoupení v rámci této problematiky představuje kauza C-315/15, Peškovi⁸⁴, v níž došlo k významnému zpoždění letu v důsledku střetu letadla s ptákem při přistávacím manévru, což si vyžádalo kontrolní prohlídku technického stavu letounu. Tuto kontrolní prohlídku provedl ihned po přistání zaměstnanec letiště s tím, že dopravce měl potřebu dopravit na místo svého technika, aby prohlídku provedl znovu. SDEU byl dotázán na dvě zásadní otázky, zda představuje střet letounu s ptákem mimořádné okolnosti a zda jsou mimořádné okolnosti rovněž založeny, pokud ke zpoždění dojde v důsledku provádění další následné prohlídky letounu vlastním technikem dopravce.

⁸¹ C-394/14, Siewert, bod 19, ECLI:EU:C:2014:2377.

⁸² C-549/07, Wallentin-Hermann, bod 26, ECLI:EU:C:2008:771.

⁸³ KOČAŘ, Tomáš, Rigorózní práce: *Regulace práv cestujících v letecké dopravě z pohledu práva Evropské unie*, 2018.

⁸⁴ C-315/15, Peškovi, ECLI:EU:C:2017:342.

Soud došel k následujícímu závěru. „*V projednávaném případě nejsou střet letounu s ptákem ani případné poškození letounu, které je důsledkem tohoto střetu, vnitřně spjaty se systémem fungování letounu, a tudíž nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Zmíněný střet proto musí být kvalifikován jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. V tomto ohledu je bezvýznamné, zda zmíněný střet skutečně způsobil škodu na předmětném letounu. Cíl spočívající v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, který sleduje nařízení č. 261/2004, jak je upřesněn v bodě 1 odůvodnění tohoto nařízení, totiž znamená, že letečtí dopravci nesmí být nabádáni k tomu, aby se zdrželi přijímání opatření, jež si vyžaduje takováto nehoda, a upřednostňovali zachování a dochvilnost svých letů před cílem letové bezpečnosti.*“⁸⁵. SDEU navázal na svou předchozí judikaturu a stanovil, že střet letounu s ptákem nemá dopravce pod svou účinnou kontrolou a že taková situace není vlastní běžnému výkonu jeho činnosti, a proto jsou založeny mimořádné okolnosti. Nezaleží přitom na tom, zda střet letounu s ptákem nějaké poškození letounu skutečně způsobil, nebo ne. SDEU vnímá potřebu provedení servisní prohlídky po takovém střetu, aby byla na prvním místě zajištěna bezpečnost dotčeného letu.

S takovým závěrem však lze v určité rovině polemizovat. Je pravdou, že dopravce nemá samotný střet letounu s ptákem pod kontrolou, protože vzdušná dráha letu je zejména při vzletu a přistání dána, ba co víc, dopravce nemůže ovlivnit dráhu letu ptactva. Ačkoli se o problematice střetu letadel s ptáky ví a letiště jsou vybavena mnohými zařízeními pro detekci ptáků a omezení jejich pohybu a výskytu, dopravce nemůže efektivně střetu s ptákem zabránit. Na druhou stranu měl-li by dopravce objektivní kapacitu výskytu ptáků zabránit, např. vlastnil-li by dané letiště a zajišťoval by si doprovodné služby spojené s dopravou sám, měl by, alespoň částečně, věc pod účinnou kontrolou.

Hlavním argumentem proti výše uvedenému rozhodnutí je ale skutečnost, že se dopravci s problémem, který ptáci představují, běžně setkávají. Dopravci totiž, jak bylo naznačeno výše, o problému ví, letiště jsou vybavena mnohými zařízeními s cílem problém, resp. rizika s ním spojená co nejvíce snížit, samotní piloti v rámci své práce monitorují výskyt ptáku při pohybu letadla apod. Domnívám se tedy, že střet letadla s ptákem spadá do rámce běžného výkonu

⁸⁵ C-315/15, Peškovi, bod 24 a 25, ECLI:EU:C:2017:342.

činnosti dopravce. Ke stejnému závěru dospěl i generální advokát Yves Bot ve svém stanovisku ve věci Peškovi⁸⁶.

„Takový střet se totiž svou povahou a původem sice vymyká účinné kontrole leteckého dopravce, avšak nelze mít za to, že není vlastní běžnému výkonu jeho činnosti. Rizika pro činnost leteckého dopravce způsobovaná volně žijícími živočichy jsou dobře známým jevem, se kterým jsou dotčení aktéři dokonale srozuměni. Aby totiž bylo možné letadlu vydat osvědčení letové způsobilosti, jsou již ve stadiu jeho výroby testovány ty z jeho součástí, které jsou nejcitlivější na střet s ptákem – tj. zejména motor a čelní sklo pilotní kabiny. Při testování odolnosti letadla pro případ střetu s ptáky používají letečtí výrobci běžně zařízení vrhající mrtvá ptačí těla rychlostí, jakou letadlo letí ve výšce, v níž se lze s takovými ptáky obvykle setkat, tj. při vzletu a při přistávání. Konstrukce letadla tedy musí být schopna snést střet s ptáky různých velikostí v závislosti na modelu letadla a motoru. Letečtí výrobci nejsou jediní, kdo musí brát ohled na rizika způsobovaná volně žijícími živočichy. Na většině letišť se totiž používají různé metody k odhánění ptáků a jiné zvěře z okolí dráhy, jako například vystřelování výbušek, laserové světlo nebo imitace nouzových křiků. Stejně tak mohou být ke snížení atraktivnosti zóny poblíž letiště přijímána specifická opatření jako vysoušení vodních ploch nebo zákaz pěstování plodin, které jsou pro ptáky příliš atraktivní...Střety letounu s jedním či více ptáky jsou tedy běžným jevem, který je různým hospodářským aktérům působícím v letecké dopravě znám...Sami piloti hrají při řešení rizik způsobovaných volně žijícími živočichy významnou roli, ať již před letem, během něj nebo po něm. Před letem se totiž piloti seznámí zejména s dostupnými informacemi o výskytu ptáků na letišti v místě odletu a v místě určení nebo v jejich blízkosti, a to prostřednictvím zpráv vydávaných vládními agenturami pro řízení letového provozu...Je tedy nutno konstatovat, že střet letounu s ptákem není v žádném případě událostí „vymykající se běžnému stavu“, ale že opak je pravdou. Četnost takových střetů, jejich zohlednění při vývoji letadla, v rámci správy letišť a v různých fázích letu dle mého názoru dostatečně dokládají, že taková událost je zcela vlastní výkonu běžné činnosti leteckého dopravce. Opačné úvahy by vedly k tomu, že by zcela běžná událost byla právně kvalifikována jako mimořádná.“⁸⁷. Nezbývá než čekat, zda SDEU v budoucnu svůj postoj ke střetu letou s ptákem změní, nebo své rozhodnutí potvrdí.

⁸⁶ Stanovisko generálního advokáta ve věci C-315/15, Peškovi, ECLI:EU:C:2016:623.

⁸⁷ Stanovisko generálního advokáta ve věci C-315/15, Peškovi, bod 27 až 33, ECLI:EU:C:2016:623.

Pro úplnost dodávám, že mimořádné okolnosti však nejsou dle soudu založeny v případě, že je zrušení či významné zpoždění letu způsobeno ne přímo střetem letounu s ptákem, nýbrž následnou technickou prohlídkou letadla, která je provedena odborníkem určeným samotným dopravcem i přes to, že taková prohlídka již byla uskutečněna technikem letiště. Ačkoli tedy dopravce v dobrém úmyslu uskutečnil v pořadí druhou prohlídku, za účelem jejíhož provedení dopravil na dotčené letiště svého technika, způsobil tak významné zpoždění letu, za které je ve smyslu Nařízení odpovědný. Pro účely aplikace zkoumaného institutu tak v takové situaci mimořádné okolnosti založeny nejsou.

Ve věci C-501/17, *Germanwings*⁸⁸, bylo další událostí, kterou se SDEU zabýval, významné zpoždění letu v důsledku nutné opravy pneumatiky letadla, která byla při pojezdu na letištní dráze propíchnuta šroubem. SDEU nejdříve věnoval pozornost důležitosti dobrého technického stavu pneumatik a zdůraznil, že pneumatiky jsou prvkem, který je při vzletu a přistání vystaven velmi silné zátěži, v důsledku čehož podléhají přísným kontrolám v rámci běžné provozní činnosti dopravců⁸⁹. Soud dále uvedl, že poruchu nelze považovat za nerozlučně spjatou se systémem fungování letadla ve smyslu rozsudku *van der Lans*, pokud je způsobena výlučně nárazem cizorodého předmětu do letadla⁹⁰. „*Proto nemůže být poškození pneumatiky, které mělo původ výlučně v nárazu cizího předmětu nacházejícího se na letištní dráze, považováno za okolnost, která je z důvodu své povahy či původu vlastní běžné činnosti dotyčného leteckého dopravce. Kromě toho vzhledem ke zvláštním omezením, kterým letečtí dopravci při vzletu a přistávání podléhají, které jsou spojeny zejména s rychlostí, při níž jsou tyto operace prováděny, vzhledem k požadavku bezpečnosti cestujících na palubě, jakož i vzhledem ke skutečnosti, že údržba letištních drah nespadá do jejich působnosti, se uvedená okolnost vymyká jejich účinné kontrole.*“⁹¹.

K opačnému závěru bychom ale měli dojít v případě, že by byla pneumatika letadla poškozena úlomkem pocházejícím ze samotného letadla dopravce. V tu chvíli by se totiž jednalo o součást letadla, jejíž údržbu a kontrolu má dopravce ve své moci a která je vlastní jeho běžné činnosti. To, že se taková část letadla oddělila od trupu letadla a poškodila jeho pneumatiku, by tedy nešlo, dle výše uvedeného klíče, považovat za mimořádnou okolnost.

⁸⁸ C-501/17, *Germanwings*, ECLI:EU:C:2019:288.

⁸⁹ C-501/17, *Germanwings*, bod 23, ECLI:EU:C:2019:288.

⁹⁰ C-501/17, *Germanwings*, bod 24, ECLI:EU:C:2019:288.

⁹¹ C-501/17, *Germanwings*, bod 26, ECLI:EU:C:2019:288.

SDEU s odkazem na svou předchozí judikaturu rozebranou výše konstatoval, že poškození pneumatiky letadla z důvodů výskytu nějakého cizorodého předmětu na letištní ploše spadá pod pojem mimořádných okolností, protože dopravce nemá pod svou účinnou kontrolu monitoring existence těles na letištní ploše a dále není běžnou součástí dopravcoví činnosti cizorodé předměty na dráze kontrolovat a odstraňovat.

Doposud poslední kauzou v oblasti cizorodých těles a jejich vlivu na práva cestujících je kauza C-159/18, Moens⁹², v níž došlo k významnému zpoždění letu v souvislosti s přítomností paliva na letištní dráze, odkud mělo dotčené letadlo s dotčeným cestujícím odstartovat, v důsledku čehož došlo k uzavření dané dráhy do doby jejího vyčištění. SDEU dovodil, „že přítomnost paliva na letištní dráze, která vedla k uzavření této dráhy, a v důsledku toho k významnému zpoždění letu uskutečněného z tohoto letiště nebo na něj, se vztahuje pojem mimořádné okolnosti ve smyslu tohoto ustanovení, pokud dotčené palivo nepochází z letadla dopravce, který uskutečnil tento let.“⁹³, neboť letecký dopravce nemůže nést následky v souvislosti s existencí paliva na letištní dráze, přičemž nikterak nemůže ani přijmout žádná přiměřená opatření, protože manipulace či augmentace vzletové dráhy není v jeho kompetenci⁹⁴. SDEU však připustil, že pokud by ono palivo na dráhu uniklo z dotčeného letadla, nemohl by se na danou situaci vztáhnout zkoumaný institut, a to kvůli tomu, že je již v gesci leteckého dopravce řádně pečovat bezvadný technický stav letadla a starat se o něj. Zda bude znečištění letové dráhy, které si pro další užívání vyžaduje vyčištění, mimořádnou okolností, tak záleží na původu onoho znečištění, tj. bude-li znečištění způsobeno dopravcem, o mimořádné okolnosti nepůjde a naopak.

Vzhledem k tomu, že škála povah a rysů různých cizorodých těles je skutečně velická, nelze jednoznačně stanovit, že existence těch kterých těles a jejich vlivu bude mimořádné okolnosti zakládat a vice versa. Vždy bude záležet na posouzení konkrétních okolností a vyhodnocení, zda je daná událost vlastní běžné činnosti dopravce a zda ji má pod svou účinnou kontrolou. Podstatné ale zejména bude, jaký je původ onoho tělesa, tj. zda jde o těleso čistě exogenní, nebo jde např. úlomek z letadla dopravce apod. Bylo by žádoucí, aby se k SDEU dostalo více případů podobných těm popsaným v této kapitole, aby si adresáti práva mohli

⁹² C-159/18, Moens, ECLI:EU:C:2019:535.

⁹³ C-159/18, Moens, bod 22, ECLI:EU:C:2019:535.

⁹⁴ C-159/18, Moens, bod 20, ECLI:EU:C:2019:535.

udělat lepší představu, v jakých situacích spojených s přítomností externích těles mimořádné okolnosti založeny jsou, nebo nejsou.

3.2.4 Přírodní podmínky

Přírodní podmínky jsou faktorem, který má velký vliv na leteckou dopravu a který je specifický v tom směru, že nemá původ v lidské činnosti. Přírodními podmínkami se v této práci rozumí vítr, déšť, bouřky, požáry, tsunami, silné mrazy, zemětřesení, výbuch sopky aj. Ani v dnešní době moderních technologií není lidstvo v zásadě schopno tyto okolnosti, resp. jejich vývoj ovlivnit, protože vznikají v důsledku působení samovolných přírodních sil. Lidstvo na tuto skutečnost reagovalo zejména technologickým a technickým vývojem směřujícím k adaptaci letounů tak, aby byly schopny provozu i v těch nejnáročnějších podmínkách. Letadla jsou schopna létat v bouřkách, dešti, silném větru a mrazu, nicméně vždy je třeba dbát bezpečnosti létání v takových podmínkách. Na to poukazují sami dopravci⁹⁵, nicméně ti mohou mít sklony k tomu využívat odkaz na neblahé přírodní podmínky jako důvod liberace i v situacích, kdy k tomu není důvod. Současně je třeba poukázat na skutečnost, že v dnešním světě jsme díky technologiím schopni, alespoň do určité míry, poměrně přesně vyskyt a pohyb různých přírodních jevů předpovídat.

Narizení, jak bylo popsání výše, s přírodními podmínkami blíže neupracuje. Výjimkou je zmínka v preambuli, kde je stanoveno, že mimořádné okolnosti mohou vzniknout zejména v případech povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu⁹⁶.

SDEU se zabýval jednou z takových okolností ve věci C-12/11, McDonagh⁹⁷, která se týkala erupce islandské sopky dne 20. 3. 2010. Paní McDonagh měla zarezervovaný let, který se měl uskutečnit dne 17. 4. 2010 z Portugalska do Irska. Dne 14. 4. 2010 nastala explozivní fáze erupce, v důsledku čehož uniklo do evropského vzdušného prostoru velké množství sopečného popela. Kvůli popelu se členské státy Unie rozhodly uzavřít své vzdušné prostory, což způsobilo právní nemožnost pro pokračování letecké dopravy⁹⁸. Vedle toho, létat v prostoru zasaženém sopečným popelem je nemožné i fakticky, přinejmenším je to velice nebezpečné. Let žalobkyně byl zrušen a dopravcem jí nebyla poskytnuta ani náhrada škody, ani péče dle

⁹⁵ DAL POZZO, Rossi. *EU legal framework for safeguarding air passenger rights*, 2014.

⁹⁶ Nařízení č. 261/2004, bod 14 preambule.

⁹⁷ C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43.

⁹⁸ C-12/11, McDonagh, bod 12 až 14, ECLI:EU:C:2013:43.

příslušných ustanovení Nařízení, protože dopravce měl za to, že výbuch sopky a následné uzavření vzdušného prostoru nejenomže zakládají mimořádné okolnosti jako liberační důvod pro zbavení se povinnosti platit náhradu škody, ale že jde o tak mimořádnou situaci, že dopravce není povinen ani z dalších povinností stanovených Nařízením.

SDEU vyložil, že výbuch sopky ve spojení s následným uzavřením leteckého prostoru je skutečně onou mimořádnou okolností zbavující leteckého dopravce nahradit cestujícím škodu za zrušený let, nicméně se zastal leteckých cestujících v tom smyslu, že tato mimořádná okolnost dopravce nikterak nezbavuje povinnosti poskytnout jim péči zejména v podobě hrazeného ubytování a stravy do té doby, dokud se zrušený let neuskuteční⁹⁹. Soud zcela jasně odmítl tvrzení dopravce, že by popsané okolnosti byly natolik mimořádné, že by jej zbavovaly i dalších povinností stanovených Nařízením, neboť Nařízení žádnou kategorii obzvláště závažných okolností nezná¹⁰⁰.

Bohužel, SDEU zatím žádný jiný případ, který by se týkal oněch exogenních jevů, neřešil. Vyjdeme-li ale z principů popsaných výše, přírodní jevy zpravidla budou zakládat mimořádné okolnosti (budou-li dosahovat určité intenzity), neboť jde o externí projevy přírody, které dopravce nemá pod svou kontrolou a které nejsou součástí jeho provozní činnosti. Na druhou stranu, dopravci se dennodenně setkávají s vlivy přírody na své lety, a tak by jeden mohl uvažovat nad tím, zda přírodní jevy alespoň z části netvoří součást běžného provozu činnosti dopravce. Je nasnadě zamyslet se nad pár příklady dalších okolností, které by mohly aplikaci institutu založit.

V případě zemětřesení není průběh letu, jakmile letadlo vzlétne, přímo ohrožen. Zemětřesení však může hrát roli do té doby, dokud letadlo nevzlétne, případně když se letadlo chystá na přistání. Zemětřesení totiž může poškodit strukturu vzletové/přistávací dráhy natolik, že dráhu nebude možné použít. V důsledku toho může dojít k uzemnění letů do té doby, dokud nebude dráha opravena, případně k odklonění letů na jiná letiště. V takových situacích si lze jen těžko představit, aby zemětřesení a odklony dopravy s tím spojené mimořádné okolnosti nezakládaly. Stejný závěr by měl platit v situaci, kdy je letiště vzletu či letiště odletu zasaženo vlnou tsunami, která zaplaví a poškodí letištní infrastrukturu. To samé platí i pro požáry.

⁹⁹ C-12/11, McDonagh, bod 34, ECLI:EU:C:2013:43.

¹⁰⁰ C-12/11, McDonagh, bod 30, ECLI:EU:C:2013:43.

Dále půjde o mimořádné okolnosti rovněž v případech silných bouřek, husté mlhy, silného deště, větru a sněžení či velkých mrazů, kdy by uskutečnění letu v těchto podmínkách představovalo bezpečnostní riziko¹⁰¹. V praxi se poměrně často stává, že jsou letadla opožděna kvůli odstraňování ledu z jejich povrchu, kdy je proces odmrazení základním předpokladem bezpečného letu v mrazu. Tento proces nemůže dopravce nijak ovlivnit, protože jej zpravidla zajišťují letiště a dopravce se musí podřídit pokynům řídicích letového provozu. Letadla častokrát čekají v dlouhých frontách na odmrazení, v důsledku čehož nabírají lety zpoždění. I přes to se domnívám, že jsou mimořádné okolnosti založeny, neboť dopravce nemá efektivní možnost tento proces urychlit a není běžnou součástí jeho činnosti, aby si letadla odmrazoval sám. Pokud by ale dopravce měl stanoven konkrétní časový rámec pro odmrazení a v důsledku své činnosti, např. pomalému odbavení cestujících, chybě pilotů apod., by se včas s letadlem k odmrazení nedostavil a kvůli tomu by musel čekat na uvolnění nějakého odmrazovacího přístroje, nemělo by zpoždění tímto způsobené charakter mimořádné okolnosti.

Je na zvážení, jak by SDEU posoudil zásah letadla bleskem. V tomto směru byla soudu položena předběžná otázka, k jejímuž zodpovězení však nedošlo, protože věc C-336/21 byla po vzetí předběžné otázky zpět vyškrtuta ze soudního seznamu projednávaných věcí¹⁰². Literatura navrhuje, aby se na zásah letadla bleskem analogicky aplikovaly závěry z rozhodnutí Peškovi, kdy došlo ke střetu letadla s ptactvem¹⁰³, což bylo SDEU shledáno jako mimořádná okolnost. S takovým posouzením lze souhlasit, protože zásah blesku představuje pomyslnou srážku letadla s externím vlivem, kterou dopravce nemůže jakkoli ovlivnit a jejíž řešení není dopravcovou běžnou činností. Lze si však představit situaci, kdy v rámci předletové přípravy dopravce zpozoruje na letové trasu bouřku, bude ji ignorovat, ačkoli se ji mohl vyhnout změnou trasy letu, v bouřce bude letadlo zasaženo bleskem v důsledku čehož bude letadlo nuceno nouzově přistát. Je otázkou, zda by byl i v tomto případě dopravce povinnosti platit náhradu škody zbaven, když se mohl bouřce účinně vyhnout.

¹⁰¹ GOLTZ, Nachshon, PURVES-SMITH, Michael, *Canadian on a British Airplane – Compensation and Extraordinary Circumstances in Aviation Delays: British Airways as a Case Study*, 22. 11. 2014.

¹⁰² C-336/21, L GmbH, ECLI:EU:C:2021:838.

¹⁰³ ŠIMEK, Martin, Diplomová práce: *Analýza institutu mimořádné okolnosti v letecké dopravě a jeho provázání na uplatnění práv cestujících*, 2023.

3.2.5 Lidský faktor

V této kapitole bude pojednáno okolnostech, které se v letecké dopravě nestávají příliš často a které vychází z bezprostředního lidského chování, případně zdravotního stavu osob. Situace nevhodného chování osob a náhlého zhoršení zdravotního stavu mají velký vliv na dodržení letového plánu, mohou být důvodem pro významné zpoždění či dokonce zrušení letu. Abychom přistoupili k problematice systematicky, rozdělíme vliv lidského faktoru jednak na nevhodné lidské chování, typicky rušivé chování jako agresivita apod., jednak na zhoršení zdravotního stavu, příkladem lze uvést smrt osoby či porod. Dále se tyto okolnosti mohou vázat buďto přímo k leteckému personálu, nebo k samotným cestujícím. Připomínám, že preambule Nařízení předpokládá potenciální vznik mimořádných okolností v případech bezpečnostních rizik a neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti¹⁰⁴.

K rušivému chování cestujících se vyjádřil SDEU ve věci C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses SA¹⁰⁵. Žalobce si rezervoval let s přestupem v portugalském Lisabonu. Ačkoli se žalobce dostavil ke svému přestupnímu letu včas, v pořadí druhý let byl zrušen, protože letadlo, jímž se tento druhý let měl uskutečnit, bylo na přiletu do Lisabonu na své jiné lince opožděno. Ke zpoždění došlo kvůli nucenému nouzovému přistání, k němuž kapitán letu přistoupil poté, co cestující napadl svého spolucestujícího a následně i posádku¹⁰⁶. Soud byl požádán o zodpovězení, zda lze takové nevhodné chování cestujícího považovat za mimořádnou okolnost a zda se lze liberace dovolávat i ve vztahu k navazujícímu letu, který mělo být uskutečněno tímž letadlem, v němž k incidentu došlo.

Soud uvedl, že rušivé chování cestujícího určité intenzity, které dovede kapitána letu k rozhodnutí nouzově přistát a cestujícího vysadit, ohrožuje bezpečnost letu s tím, že chování takové intenzity není vlastní běžnému výkonu činnosti dopravce¹⁰⁷. S tím naprosto souhlasím. *„Přestože je letecká přeprava cestujících prvořadým úkolem uvedeného dopravce a vystavuje jej přirozeně povinnosti vypořádat se s chováním cestujících, které přepravuje, nic to nemění na tom, že takové chování, jako je chování dotčené v původním řízení, nepředstavuje chování, které lze očekávat od cestujícího, kterému přísluší nejenom se podříditi všem rozkazům uděleným velitelem letadla k zajištění bezpečnosti na palubě letadla v souladu s článkem*

¹⁰⁴ Nařízení č. 261/2004, bod 14 preambule.

¹⁰⁵ C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses SA, ECLI:EU:C:2020:460.

¹⁰⁶ C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses SA, bod 24, ECLI:EU:C:2020:460.

¹⁰⁷ C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses SA, bod 39 a 41, ECLI:EU:C:2020:460.

„CAT.GEN.MPA.110 Pravomoci velitele letadla“ přílohy IV nařízení č. 965/2012, ale rovněž dbát na to, aby sám neohrozil řádné plnění přepravní smlouvy, kterou uzavřel s dotyčným provozujícím leteckým dopravcem. Dále je třeba uvést, že takové chování není dotyčným provozujícím leteckým dopravcem v zásadě ovládnutelné, jelikož je zaprvé záležitostí cestujícího, jehož chování a reakce na požadavky palubních průvodčích nejsou v zásadě předvídatelné, a zadruhé velitel letadla i palubní průvodčí disponují na palubě letadla pouze omezenými prostředky ke zvládnutí takového cestujícího.“¹⁰⁸. Opačně by tomu ale bylo tehdy, (i) přispěl-li dopravce k takovému rušivému chování nebo (ii) byl-li dopravce s to předvídat takové chování a přijmout vhodná opatření na základě určitých varovných signálů o potenciálně rušivém chování cestujícího¹⁰⁹. Soud dále vyslovil, že je možné odvolat se na mimořádné okolnosti nastanuvší v rámci letu předcházejícímu letu řešenému v dané kauze, a to za podmínky prokázání příčinné souvislosti¹¹⁰.

Toto rozhodnutí klade na dopravce nemalé požadavky. Je pochopitelné, že přispěje-li dopravce k rušivému chování cestujícího majícímu negativní důsledky, nenáleží mu možnost liberace. V jaké míře však musí dopravce k onomu chování přispět, jakým způsobem? Pokud dopravci dojde během potravinového servisu během letu nějaká potravina, protože ji posádka letadla zapoměla před letem doplnit, a cestující situaci psychicky neunes a počne se chovat nebezpečně, je to vina dopravce? Dále, co lze považovat za varovné signály poukazující na potenciální rušivé chování cestujícího? Jak má dopravce takovéto signály monitorovat?

Ačkoli rozumím úvahám soudu nesoucím se v duchu silné ochrany cestujících, domnívám se, že v této rovině lze tvrdit, že je dopravce zatěžován neúměrně, neboť si nedokáže představit efektivní zvládnání všech povinností jeho personálu simultánně s naplňováním požadavků plynoucích z tohoto rozhodnutí. Dopravce sice bude pravděpodobně schopen všimnout si například silně se potícího cestujícího chovajícího se arogantně a hrubě a zachovat se dle zmíněných požadavků, ale vždy situace nemusí být takto napovídající. Příkladem, kdy dopravce nejspíše bude moci přijmout opatření k předejití nevhodného chování cestujícího, je situace, kdy bude cestující již v nástupní bráně jevit známky opilosti a agresivity. Domnívám se však, že soudy a SDEU budou v obdobných věcech rozhodovat spíše ve prospěch dopravců,

¹⁰⁸ C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses SA, bod 42 a 43, ECLI:EU:C:2020:460.

¹⁰⁹ C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses SA, bod 45, ECLI:EU:C:2020:460.

¹¹⁰ C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses SA, bod 55, ECLI:EU:C:2020:460.

protože jde o problematiku úzce související s bezpečným uskutečněním letu a s pohodlím cestujících.

Pozitivním je, že je tzv. *knock-on effect*, tj. že letadlem je během dne obslouženo více letů a během dne dojde k řetězovému zpoždění, automaticky vyloučen z působnosti institutu potud, dokud zpoždění neovlivní skutečné mimořádné okolnosti¹¹¹.

Nabízí se zamyšlení nad situací, kdy by se rušivé chování objevilo nikoli u cestujícího, ale u samotné posádky, např. rvačka mezi letuškami či piloty. Domnívám se, že zde by se dopravce liberovat nemohl, protože rvačka mezi členy jeho personálu je vnitřní záležitostí dopravce, kterou může ovlivnit, a to typicky plánováním směn, zajištěním mechanismu zpětné vazby kolegů či implementací stížnostního mechanismu prostřednictvím něhož by mohl tendenci zaměstnanců k agresivitě zpozorovat včas a incidentu předejít. Ačkoli dopravce nemůže nutně rvačku svých zaměstnanců předvídat, práce se zaměstnanci z hlediska lidského a osobnostního je běžnou činností každého zaměstnavatele, zvláště pak zaměstnavatelů v oblasti poskytování služeb.

Mimořádné okolnosti rovněž nezakládá úmrtí člena posádky, jak bylo postaveno najisto SDEU ve věci C-156/22 až C-158/22, TAP Portugal¹¹². Žalobci měli rezervován let s datem odletu dne 17. 7. 2019 v 6:05 hodin. V den odletu v 4:15 byl jeden z pilotů nalezen mrtev na svém hotelovém pokoji. Jakmile byl zbytek posádky dotčeného letu zpraven o úmrtí pilota, prohlásil, že není způsobilý k uskutečnění letu. Protože dopravce neměl na místě odletu zajištěn náhradní personál, byl let zrušen¹¹³. Dopravce odmítl žalobcům vyplatit náhradu škody s odkazem na mimořádné okolnosti. Soud však měl opačný názor.

„V tomto ohledu je třeba konstatovat, že opatření týkající se zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce spadají do běžného výkonu jeho činnosti. Tak je tomu v případě opatření týkajících se pracovních podmínek a odměňování zaměstnanců takového dopravce (rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 29), mezi něž patří opatření týkající se plánování posádek a pracovní doby zaměstnanců. Provozující letečtí dopravci se tedy mohou při výkonu své činnosti běžně potýkat s nečekanou nepřítomností jednoho nebo více zaměstnanců nezbytných k zajištění letu z důvodu nemoci nebo úmrtí, a to i krátce před jeho

¹¹¹ METODIEV, Martin, Article in ClaimCompass on Air Passenger Rights: *What Are Extraordinary Circumstances in 2021?* January 2021.

¹¹² C-156/22 až C-158/22, TAP Portugal, ECLI:EU:C:2023:393.

¹¹³ C-156/22 až C-158/22, TAP Portugal, bod 6 až 8, ECLI:EU:C:2023:393.

odletem. Řízení takové nepřítomnosti tudíž zůstává vnitřně spjato s otázkou plánování posádek a pracovní doby zaměstnanců, takže taková nečekaná událost je vlastní běžnému výkonu činnosti provozujícího leteckého dopravce. Je třeba upřesnit, že pokud je – jako v projednávaném případě – nepřítomnost, která nastala krátce před odletem letu, způsobena nenadálým úmrtím zaměstnance nezbytného k zajištění tohoto letu, taková situace, jakkoli tragická a konečná, se z právního hlediska neliší od situace, kdy let nemůže být zajištěn z důvodu, že takový zaměstnanec nečekaně onemocněl krátce před odletem. Událostí vlastní běžnému výkonu činnosti tohoto dopravce je tedy samotná, byť nečekaná, nepřítomnost jednoho nebo několika členů posádky z důvodu nemoci nebo úmrtí, a nikoli konkrétní zdravotní příčina této nepřítomnosti, takže tento dopravce musí očekávat, že v rámci plánování jeho posádek a pracovní doby jeho zaměstnanců bude k takovým nepředvídaným událostem docházet. Kromě toho skutečnost, že taková nečekaná nepřítomnost nastala, přestože dotčený člen posádky úspěšně prošel pravidelnými lékařskými prohlídkami stanovenými použitelnou právní úpravou, nemůže zpochybnit závěr uvedený v bodě 22 tohoto rozsudku. Každá osoba, včetně osoby, která úspěšně prošla pravidelnými lékařskými prohlídkami, totiž může kdykoli nečekaně onemocnět nebo zemřít.“¹¹⁴.

SDEU konstatoval, že je běžnou činností dopravce vypořádávat se s nepřítomností svých zaměstnanců v práci, jde o personální a vnitřní otázku dopravce jako zaměstnavatele, kterou může předvídat. Soud zmínil dvě důležité věci. Pro posouzení (ne)naplnění podmínek aplikace zkoumaného institutu není vůbec relevantní důvod absence zaměstnance v práci (nemoc, úmrtí, rodinné důvody apod.), ať už by byl sebevážnější a či jakkoli nepředvídatelný. Dále bylo uvedeno, že roli nehraje ani skutečnost, že zaměstnanec byl v souladu s právními předpisy podroben lékařským prohlídkám s cílem ověřit jeho zdravotní způsobilost k práci. SDEU nekompromisně stanovil, že jde čistě o vnitřní provozní problém dopravce, na základě něhož se nemůže dovolávat liberace dle Nařízení. Dopravce je tímto rozhodnutím veden ke kladení většího důrazu na plánování personálního zajištění svých letů se zajištěním náhradníků pro případ, že by některý člen posádky nebyl s to se letu účastnit.

Byly by ale mimořádné okolnosti založeny v případě, že by se zdravotní problém netýkal posádky, nýbrž cestujících? SDEU se touto situací doposud nezabýval. „*Během letu může dojít i k situaci, kdy některý z cestujících utrpí například infarkt myokardu či mozkovou příhodu, načež je takovému cestujícímu na místě nutno zajistit bezodkladnou lékařskou pomoc.*

¹¹⁴ C-156/22 až C-158/22, TAP Portugal, bod 21 až 24, ECLI:EU:C:2023:393.

V podobných případech poté stejně jako v případě rvačky je zapotřebí s letounem co nejrychleji nouzově přistát na nejbližším možném letišti. Tím opět může dojít ke vzniku významného zpoždění, což by za normálních okolností cestující opravňovalo k náhradě škody dle článku 7 nařízení 261/2004. I zde je ovšem nutno se zabývat otázkou, do jaké míry může letecký dopravce tyto situace ovlivnit. V praxi převažuje názor, že podobné situace nelze ze strany leteckého dopravce nijak předvídat, předcházet jim či je jakkoliv ovlivnit. Právě z těchto důvodů se většina advokátů domnívá, že nouzové přistání způsobené nepříznivým zdravotním stavem některého z cestujících s nutností zajistit bezodkladnou lékařskou pomoc by měla být považována za mimořádnou okolnost dle článku 5 odst. 3. V případech, kdy se leteckému dopravci podaří prokázat, že tato situace nastala a jím zvolené nouzové přistání bylo nezbytné, může být z povinnosti k náhradě škody liberován.¹¹⁵ S tímto názorem lze souhlasit.

Dopravce totiž zpravidla nemá a ani nemůže mít pod kontrolou zdravotní stav svých cestujících. Ba co víc, ani sami cestující v zásadě nemohou svůj zdravotní stav ovlivnit. Aby mohl dopravce zdravotní stav cestujících ovlivnit, resp. alespoň předvídat, musel by o nich poměrně invazivně sbírat data, což je problematické z hlediska ochrany osobních údajů. Na druhou stranu, stavěje na základě vágnosti druhého z kritérií, jeden by mohl tvrdit, že dopravce se v rámci své praxe jistě musí setkávat se zdravotními komplikacemi cestujících, a tím pádem řešení situací s tím spojených spadá do běžného výkonu jeho činnosti. Jak je vidno, lze argumentovat na obě strany a do doby, dokud nedojde ke zlepšení právní úpravy, případně k posouzení všech potenciálně nastanuvších situací SDEU, nemohou dotčené subjekty s jistotou říct, co mimořádnými okolnostmi v této oblasti je, a co naopak ne.

Na druhou stranu se ale domnívám, že zpozoruje-li dopravce např. v nástupní bráně cestujícího, kterému viditelně není dobře (svíjí se ve velkých bolestech apod.), a nechá jej bez dalšího nastoupit na palubu, mohl dle mého názoru dopravce v tomto případě přijmout opatření k předejití potenciálního zhoršení zdravotního stavu cestujícího a vyhnout se tak potenciálnímu nouzovému přistání. Konečně je myslitelný případ, v němž cestující řádně dopravci oznámí svou alergickou intoleranci na určitý druh potravin a dopravce i přes toto oznámení cestujícímu podá pokrm vyrobený ze surovin, na které je pasažér alergický. Dopravce by v tomto případě bezprostředně přispěl případné alergické reakci cestujícího. Pokud by bylo nutno v důsledku alergické reakce nouzově přistát a poskytnout cestujícímu lékařskou pomoc na zemi, měla by

¹¹⁵ ŠIMEK, Martin, Diplomová práce: *Analýza institutu mimořádné okolnosti v letecké dopravě a jeho provázání na uplatnění práv cestujících*, 2023.

dopravci být možnost liberace odepřena, neboť respektoval-li by pokyny svého zákazníka, k alergické reakci by nedošlo.

Lze uzavřít, že při posuzování (ne)aplikace zkoumaného institutu ve vazbě na lidský faktor ve smyslu chování osob a jejich zdravotního stavu hraje roli především to, zda se jedná o faktor vztahující se k cestujícím, nebo letové posádce. Obecně je za mimořádnou okolnost považována situace, kdy se zrušení či zpoždění letu váže k cestujícím, ledaže by dopravce k rušivému chování či zhoršenému zdravotnímu stavu pasažéra přispěl. Opačně, mimořádné okolnosti zpravidla založeny nebudou, bude-li se faktor vztahovat k zaměstnancům dopravce.

3.2.6 Administrativní, technické a jiné potíže nespojené se samotným letadlem

V této části budou rozebrány situace, kdy je zrušení, resp. významné zpoždění letu způsobeno administrativními úkony řízení letového provozu, případně samotného letiště. *„Řízení letového provozu má charakter služby, která je ze země poskytována letounům v daném vzdušném prostoru nebo na určitém letišti. V rámci výkonu své činnosti řízení letového provozu zamezuje především možným srážkám letounů ve vzduchu, zajišťuje plynulý a bezpečný provoz letiště či poskytuje pilotům pomoc při navigaci letounu. Rozhodnutí řízení letového provozu poté představuje závazný akt, kterým se má zamezit bezpečnostním problémům nebo se jím má zajistit plynulý provoz letiště.“¹¹⁶.*

Nařízení se k řízení letové provozu vyjadřuje pouze v preambuli, a to následovně: *„Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.“¹¹⁷.* Z textace preambule je jasné, že individuální rozhodnutí řízení letového provozu ke konkrétnímu letadlu nemusí vždy mimořádné okolnosti zakládat, nicméně unijní zákonodárce klade důraz na to, aby byl dopravce v takových situacích liberován. Znamená to však, že rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k několika subjektům, tedy nikoli jen ke konkrétnímu letadlu, by mimořádné okolnosti zakládat nemělo?

¹¹⁶ ŠIMEK, Martin, Diplomová práce: *Analýza institutu mimořádné okolnosti v letecké dopravě a jeho provázání na uplatnění práv cestujících*, 2023.

¹¹⁷ Nařízení č. 261/2004, bod 15 preambule.

Způsob, jakým bylo řízení letového provozu výše vymezeno, dává jasný pohled na to, že dopravci se musí rozhodnutím řízení podřídit. Dopravce nemá vydání rozhodnutí pod svou efektivní kontrolou a v rámci jeho činnosti není běžné, aby se takovým rozhodnutím zabýval. Rozhodnutí je totiž externím vlivem a vnější záležitostí, která dopravce sice ovlivňuje, ale dopravce nemá, jak ji ovlivnit. Proto by mělo rozhodnutí řízení letového provozu mimořádné okolnosti zpravidla zakládat, a to i tehdy, pokud by se vztahovalo k většímu počtu letů, nikoli jen ke konkrétnímu letadlu. Rozhodnutí se mohou typicky vztahovat k uzavěře celého letiště, k omezení provozu na nějaké letištní dráze apod. K takovým zákazům a omezením může vést řada okolností, např. hrozba teroristického útoku, oprava dráhy, výpadek provozních systémů, nedostatek letištních kapacit v důsledku havárie na letišti aj.

Jak bylo představeno výše, technické potíže mají velký vliv na činnost dopravce. Letiště se však s nimi mohou setkat také. Ve věci C-308/21, SATA International¹¹⁸, se SDEU zabýval zpožděním a zrušením několika letů v důsledku náhlého a nepředvídatelného výpadku letištního systému dodávek pohonných hmot a následně provedené reorganizace letového provozu řízením letového provozu. Soud se držel východisek vyřčených v rozhodnutí Wallentin-Hermann. *„Vzhledem k tomu, že pohonné hmoty jsou nezbytné pro leteckou dopravu cestujících, zásobování pohonnými hmotami v zásadě spadá pod běžný výkon činnosti leteckého dopravce. Technický problém, který se vyskytne během zásobování prováděného ve spolupráci s pracovníky dotyčného leteckého dopravce, může být tedy událostí vlastní běžnému výkonu této činnosti. Naproti tomu, pokud tento problém zásobování pohonnými hmotami vyplývá z všeobecného výpadku systému dodávek řízených letišťem, je třeba jej odlišit od případu uvedeného v předchozím bodě, jelikož takovou událost nelze považovat za technický problém, který je svou povahou omezen na jediné letadlo. Nelze tedy mít za to, že uvedený problém zásobování je nerozlučně spjat s fungováním letadla, které mělo uskutečnit zrušený let nebo které uskutečnilo zpožděný let. Tato událost tedy nemůže z důvodu své povahy či původu představovat událost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce...Pokud je tedy systém dodávek pohonných hmot na letišti řízen letišťem nebo třetí osobou, musí být všeobecný výpadek dodávek pohonných hmot považován za událost, jejíž původ je vnější ve vztahu k leteckému dopravci, a která se tudíž vymyká jeho účinné kontrole.“*

Soud došel k závěru, že obstarává-li přívod paliva výlučně třetí osoba odlišná od dopravce (a bez spolupráce s dopravcem), nemá dopravce výpadek systému pod svou účinnou

¹¹⁸ C-308/21, SATA International, ECLI:EU:C:2022:533.

kontrolou a současně nejde o technický problém, který by byl vnitřně spjat se samotným letadlem, a tudíž tato situace nespadá pod běžný výkon činnosti dopravce. Z citovaného ale plyne, že mimořádné okolnosti by nebyly založeny, pokud by si dopravce přívod paliva zjišťoval sám, případně prostřednictvím třetí osoby s určitou ingerencí dopravce. Jinými slovy, pokud by dopravce mohl v průběhu přívodu paliva a tankování ovlivnit tuto činnost třetí osoby, pomáhal by jí a konal by v součinnosti s ní, měl by situaci, alespoň do určité míry, pod svou kontrolou. Ačkoli by problém s přívodem paliva nemusel nutně nastat z důvodu poruchy letadla, dopravce by mohl činnost ovlivnit, a tudíž by nebyla naplněna jedna ze dvou základních podmínek zakládajících aplikaci institutu, a to absence účinné kontroly.

Nelze opomenout rozhodnutí ve věci C-294/10, *Eglitis Ratnieks*¹¹⁹, v níž došlo k výpadkům dodávek elektrického proudu, které vedly k poruchám funkčnosti radarů a leteckých navigačním systému letiště, v důsledku čehož byl v okolí letiště uzavřen vzdušný prostor. SDEU se věci sice nezabýval tím, zda taková situace zakládá mimořádné okolnosti, nýbrž povahou přiměřených opatření (bude rozebráno v jiné kapitole této práce), nicméně považují za nutné se pokusit skutkový stav právně posoudit. Výpadek elektřiny postihl letiště a jeho technická zařízení a systémy. Na tuto skutečnost neměl dopravce jakýkoli vliv. Současně to samé platí i o následném uzavření vzdušeného prostoru. Takové administrativní opatření totiž dopravce nemůže jakkoli ovlivnit, musí se mu pouze přizpůsobit. Domnívám se, že uzavření vzdušného prostoru tak jednak není pod účinnou kontrolou dopravce, jednak takový akt nespadá do rámce jeho běžné provozní činnosti. Otázkou však zůstává, zda by byl dopravce ve věci *Eglitis Ratnieks* skutečně liberován, a to s odkazem na ona přiměřená opatření. Touto problematikou se budeme zabývat v kapitole čtvrté.

Bez větších pochyb lze dojít k závěru, že mimořádné okolnosti by byly dále založeny v případě uzavření letiště po nahlášení teroristického útoku, po nastalé dopravní havárii na letištní dráze a nemožnosti přistát či vzlétnout. Na druhou stranu je možné uvažovat o tom, že by tomuto tak nebylo v situaci, kterou by mohl dopravce ovlivnit. Pokud např. dopravce bude vědět o plánované uzávěře dráhy na letišti odletu pro účely její opravy, naplánuje svůj odlet těsně před jejím uzavřením a z rozličných důvodů dojde i k mírnému opoždění letu tak, že mu již nebude dovoleno před opravou dráhy vzlétnout, nemůže být dopravce liberován. Ačkoli není plánování opravy dráhy v jeho gesci, mohl ale přijmout opatření k tomu, aby se uzávěře vyhnul.

¹¹⁹ C-294/10, *Eglitis Ratnieks*, ECLI:EU:C:2011:303.

Institut by se nicméně aplikoval v situaci, kdy by k opravě dráhy muselo dojít neplánovaně ad hoc v důsledku náhlého zhoršení jejího stavebně-technického stavu.

Lze shrnout, že rozhodnutí řízení letového provozu budou v zásadě vždy zakládat mimořádné okolnosti, neboť jde o činnost entity odlišné od dopravce, která má vnější povahu, a dopravce ji nemůže ovlivnit. Výjimku představují situace, kdy dopravce mohl negativním důsledkům rozhodnutí efektivně předejít, např. včasným přijetím přiměřených opatření.

3.2.7 Exekutivní opatření státních orgánů

V této části práce bude pojednáno především o takových administrativních opatřeních podobných těm v předcházející kapitole s tím rozdílem, že v této části půjde o opatření vydávané státními orgány. Pozornost bude věnována státním opatřením ve dvou rovinách, a to jednak v návaznosti na pandemii Covidu-19, jednak v souvislosti s válkou na Ukrajině a válkou v Izraeli. Poznatky z těchto dvou rovin však mohou být aplikovány i na další obdobné situace. V souvislosti s podkapitolami budou zmíněny i jiné okolnosti, které nejsou sice tvořeny administrativními opatřeními, ale které s nimi ve větší či menší míře vzhledem k povaze a typu událostí souvisí.

3.2.7.1 Covid-19

„Dnes již není žádnou novinkou, že koncem roku 2019 byl v čínském Wuhanu identifikován nový virus, nyní známý jako covid-19. Vzhledem k otevřenosti moderního světa se nákaza brzy rozšířila z Číny do celého světa. Virus ovlivnil nejen zdraví lidské populace, ale i světovou ekonomiku a cestovní ruch. Velká část států přistoupila k restrikcím ve formě uzavření státních hranic, zákazu vycestování či přicestování. Cestovní ruch se prakticky ze dne na den zcela zastavil.“¹²⁰ Pandemie koronaviru tak zasáhla i členské státy Evropské unie, nevyhnula se ani letecké dopravě. Jak moc byla letecká doprava pandemií a světovými reakcemi na ni stížena, lze ilustrovat na datech Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“)¹²¹. Oproti roku 2019, tedy rok před vypuknutím pandemie, byl celkový počet leteckých cestujících po celém světě nižší o 60 %, v roce 2021 o 49 % a v roce 2022 zhruba o 29 % (data za rok 2022 jsou pouze odhadovaná, protože ICAO nestihla data z toho roku plně

¹²⁰ ŠIŠKOVÁ, Eva, Diplomová práce: *Práva cestujících v letecké dopravě dle nařízení č. 261/2004*, 2022.

¹²¹ ICAO je specializovaná mezivládní organizace přidružená k OSN, která pomáhá koordinovat sdílený vzdušný prostor účastníků se států.

sesbírat a zanalyzovat)¹²². Z hlediska finančního činily poklesy provozních příjmů leteckých společností oproti roku 2019 v roce 2020 zhruba 372 miliard dolarů, v roce 2021 zhruba 324 miliard dolarů a v roce 2022 přibližně 175 miliard dolarů¹²³. „Kromě ekonomických ztrát došlo také k masivnímu propouštění, a to nejen ze strany leteckých dopravců, ale také ostatních navazujících poskytovatelů služeb (například služby odbavení na letišti, služby při předletové přípravě). Podle Oxford Economics bylo v polovině roku 2022 zaměstnáno v leteckém průmyslu o 21 % méně osob než před pandemií v roce 2019. Tento úbytek pracovníků v civilní letecké dopravě se v některých regionech dodnes nepodařilo obnovit, což vede k rušení letů a jejich zpoždění.“¹²⁴.

Abychom byli schopni posoudit, zda pandemie koronaviru zakládá existenci oněch mimořádných okolností, nebo ne, musíme nejprve identifikovat její fáze, resp. etapy jejího vývoje a vývoj reakcí na ni. První fází pro účely této práce rozumíme období, v němž se svět o nemoci dozvěděl, státy světa začaly promptně reagovat vydáváním zakazujících a omezujících opatření, což nemohl nikdo předpokládat, a to ani letečtí dopravci, kteří byli nuceni rušit své lety. Do této fáze současně řadím i důsledky dlouhodobého rušení letů, a to hromadné propouštění, ukončování obchodních smluv apod. Druhou fází rozumíme období, kdy se svět s nemocí již seznámil, lidé začali opět letecky cestovat a využívat služby dopravců. V tomto období sice existovala různá administrativní opatření státních orgánů, nicméně cestování, alespoň v nějaké míře, uskutečnitelné bylo. Tuto fázi lze charakterizovat obnovováním dřívějších služeb a vztahů apod., kdy se subjekty s povahou nemoci, potenciálními reakcemi na ni a dalšími vlivy mohly, alespoň rámcově, seznámit.

Lze o pandemii koronaviru, respektive na ní navázaných protiepidemických opatření uvažovat jako o mimořádné okolnosti vylučující povinnost leteckých dopravců nahrazovat leteckým cestujícím škodu navázanou na zrušení jejich letů?

Ve vztahu ke zkoumanému institutu je důležitá především fáze první, tedy raný počátek výskytu onoho viru na území členských států, kdy v důsledků přijetí prvních protiepidemických opatření nejčastěji exekutivních orgánů členských států letecké společnosti v doposud nevídané

¹²² ICAO, Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. 27. 1. 2023

¹²³ Tamtéž.

¹²⁴ VOSEČKOVÁ, Lucie, Obchodněprávní revue č. 1/2023, 24. 3. 2023.

intenzitě zpravidla rušily plánované lety. To bezpochyby bylo zásahem do práv leteckých cestujících.

Právně nezávazný názor, respektive odpověď na právě položenou otázku poskytla EK ve svém dokumentu zvaném *Pokyny pro výklad nařízení v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19*¹²⁵ (dále jen „Pokyny“), které byly vydány v březnu 2020 a které se snaží vyjádřit k problematickým aspektům souvisejících s onemocněním v návaznosti na různé druhy přepravy. EK vychází z premisy, „že když orgány veřejné moci přijmou opatření pro potlačení pandemie nákazy Covid-19, tato opatření nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dopravců a vymykají se jejich účinné kontrole...“¹²⁶. EK dále uvádí některé skutkové okolnosti, které by dle jejího názoru měly být za mimořádné ve smyslu Nařízení považovány. „Ustanovení čl. 5 odst. 3 zrušuje právo na náhradu pod podmínkou, že dotčené zrušení „je způsobeno“ mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tato podmínka by se měla považovat za splněnou, pokud orgány veřejné moci přímo zakáží určité lety nebo pohyb osob způsobem, který fakticky vylučuje, aby se dotčený let uskutečnil. Tato podmínka může být rovněž splněna, pokud ke zrušení letu dojde za okolností, kdy není odpovídající pohyb osob zcela zakázán, ale je omezen na osoby, na něž se vztahují výjimky (například státní příslušníci nebo rezidenti dotčeného státu). Kdyby žádná taková osoba na daný let nenastoupila, let by zůstal prázdný, pokud by nebyl zrušen. V takových situacích může být oprávněné, aby dopravce nečekal až do velmi pozdního okamžiku, ale aby let s dostatečným předstihem zrušil (a to i v případě, že nemá jistotu ohledně toho, zda jednotliví cestující mají vůbec právo cestovat), a bylo tak možné přijmout vhodná organizační opatření, mimo jiné z hlediska péče o cestující, kterou je dopravce povinen poskytnout. V případech takového druhu a v závislosti na okolnostech může být zrušení stále považováno za „způsobené“ opatřením přijatým orgány veřejné moci. V závislosti na okolnostech tomu tak opět může být i v případě letů v opačném směru vůči letům, které jsou bezprostředně dotčeny zákazem pohybu osob. Pokud se letecká společnost rozhodne let zrušit a prokáže, že toto rozhodnutí bylo oprávněné z důvodu ochrany zdraví posádky, mělo by se toto zrušení rovněž považovat za „způsobené“ mimořádnými okolnostmi. Výše uvedené úvahy

¹²⁵ SDĚLENÍ KOMISE – Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19 (2020/C 89 I/01), 18. 3. 2020.

¹²⁶ Tamtéž, bod 3.4.

*nejsou a nemohou být vyčerpávající, jelikož do oblasti působnosti čl. 5 odst. 3 mohou spadat i jiné zvláštní okolnosti týkající se nákazy Covid-19.*¹²⁷.

EK navazuje na relevantní judikaturu SDEU a má za to, že podmínky liberace jsou splněny tehdy, kdy jsou exekutivními orgány států určité lety přímo zakázány nebo je-li omezen pohyb osob natolik, že fakticky vylučuje uskutečnění letu. Dále se v Pokynech objevuje názor, že pokud dopravce let zruší z důvodu ochrany posádky, rovněž se tento krok dá považovat za mimořádnou okolnost, prokáže-li, že takové rozhodnutí bylo oprávněné. Konečně se zde vyslovuje, že pokud se dopravce domnívá, že se k letu nedostaví v určitém čase nikdo z cestujících, může být oprávněné let s předstihem zrušit a nečekat do posledního okamžiku, zda se k letu někdo dostaví¹²⁸.

Na základě shora uvedeného lze konstatovat, že administrativní opatření státních orgánů ve smyslu zákazu pohybu osob apod. v první fázi pandemie představují mimořádné okolnosti ve smyslu Nařízení a dopravce tak je, dle názoru autora, liberován ze své povinnosti platit cestujícím škodu. Exponenciální růst počtu nakažených po celém světě, různorodé zakazující opatření států na to reagující a bezpečnostní rizika z onemocnění plynoucí totiž jednak nejsou v účinné kontrole dopravce, jednak nejsou jeho činnosti ani vlastní. Na druhou stranu, došlo-li v tzv. covidových vlnách k postupnému rozvolňování omezujících opatření, k nárůstu počtu letů a následně znovu k „utažení“ pravidel spojeným s rušením letů, je nasnadě tvrdit, že taková exekutivní opatření již nemusí nutně mimořádné okolnosti zakládat. Domnívám se, že dopravce se již mohl s onemocněním, jeho vlivem, omezujícími opatřeními a celkově s tehdejší situací seznámit natolik, aby byl schopen zpozorovat zhoršující, nebo naopak zlepšující se trendy ve smyslu počtu nakažených a reakcí států.

Exekutivními opatřeními států se ale vliv pandemie na zkoumaný institut nevyčerpává. Jak již bylo uvedeno výše, v praxi se vyskytovaly situace, kdy byla řada letů zrušena proto, že dopravce sice po uvolnění tzv. covidových pravidel naplánoval nové lety, ale neuvědomil si, že nemá v důsledku propouštění dostatek svého personálu. Tato situace pod mimořádné okolnosti spadat nemůže, neboť je vnitřní provozní záležitostí dopravce, jak si naplánuje své lety a jakým způsobem se je rozhodne personálně obsadit. Pokud dopravce v této oblasti selže, nemohou pomyslnou tíhu jeho špatných rozhodnutí nést cestující, protože je to právě dopravce, který měl

¹²⁷ Tamtéž.

¹²⁸ KEATING, Dave, Article in Fobes: *EU Says Passengers Not Owed Money For Most Coronavirus Cancellations*, March 2020.

nad plánováním účinnou kontrolu. Mimo to, lety mohly být rušeny, resp. významně zpožděny nikoli kvůli nedostatku personálu dopravce, ale kvůli nedostatečnému pracovnímu obsazení pozic na letištích (typicky odbavení cestujících či pracovníci zajišťující bezpečnostní kontroly).

Další myslitelnou situací spojenou s pandemií je ta, když se cestující sám svobodně rozhodne, že se přepravy účastnit nechce, tj. jednostranně bez jakékoli ingerence ze strany dopravce zaujme postoj, že uskutečnit let nechce. Nařízení upravuje pouze situace, v nichž dopravce jednostranně rozhodne, v zásadě proti vůli cestujících, že let uskutečněn nebude. Pokud je to právě cestující, který cestovat nechce, je tato otázka mimo věcnou působnost Nařízení a záleží na obchodních, resp. smluvních podmínkách dopravce, zda bude cestujícími náležet nějaký nárok, např. nárok na vrácení peněz apod.¹²⁹

Lze si představit, že se na palubě letu ocitne cestující, který se rozhodne, že nebude dodržovat bezpečnostní pravidla v podobě různých hygienických opatření, např. povinnost nosit roušku, bude vzdorovat výzvám letové posádky si roušku nasadit, čímž může ohrozit zdraví a bezpečnost cestujících včetně personálu. Pro posouzení této situace je třeba vycházet z rozhodnutí TAP¹³⁰. Rušivé chování cestujícího, který se odmítá podřídit hygienickým pravidlům a vzdoruje pokynům personálu dopravce, může ohrožovat bezpečnost letu. Je povinností dopravce, aby bezpečnost letu zajistil. Ačkoli se dopravce dennodenně potýká s rozličným chováním cestujících, není běžné, že se lidé odmítají podřídit bezpečnostním normám. Takové chování cestujícího dopravce nemůže účinně ovládnout a kontrolovat. Proto se, dle mého názoru, bude jednat o mimořádnou okolnost, rozhodne-li se dopravce takového cestujícího z přepravy vyloučit. Jinak by tomu ale bylo v případě, pokud by ještě před uskutečněním letu z chování problémového cestující šlo usuzovat na to, že se nebude relevantními pravidly řídit. V takovém případě by dopravce měl možnost usměrnit chování cestující ještě před započítáním letu a vyhnout se tak zrušení, příp. významnému zpoždění letu.

Obdobně by měla mimořádnou okolnost zakládat situace, kdy během letu dojde v důsledku covidového onemocnění k vážnému zhoršení zdravotního stavu osoby na palubě, což si vyžádá uskutečnění nouzového přistání s cílem stabilizovat zdravotní stav postiženého. Opačně by tomu ale bylo tehdy, pokud by se již např. v nástupní bráně zdravotní stav cestujícího

¹²⁹ SDĚLENÍ KOMISE – Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19 (2020/C 89 I/01), 18. 3. 2020, bod 2.2.

¹³⁰ C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, ECLI:EU:C:2020:460.

jevil jako vážný a dopravce by i tak pustil osobu na palubu. Dopravce zde mohl účinně předejít negativním důsledkům nouzového přistání např. vyloučením cestujícího z přepravy apod.

Vliv pandemie na práva cestujících, nebo možnost subsumpce existence pandemie pod zkoumaný institut by si jistě zasloužilo velký prostor v podobě samostatné práce, což ale není cílem mého snažení. Nutno ale říci, že je nasnadě pochválit EK za snahu přispět k řešení vzniklých nejasností v důsledku výskytu nemoci. Na druhou stranu musím ale říci, že opět narážíme na myšlenku, zda racionální unijní zákonodárce mohl zkoumaný institut upravit lépe a jasněji a zároveň do jisté míry předvídat situace obdobné té covidové. Zajímavá bude judikatura SDEU a vnitrostátních soudů týkající se problému nastíněného v této kapitole, která jistě v budoucnu bude diskutovaným tématem¹³¹. Bohužel, ke dni dopsání této práce není dostupné žádné rozhodnutí SDEU, které by se věnovalo vztahu koronaviru a zkoumaného institutu. Je tomu tak i přes to, že SDEU obdržel dne 15. 8. 2022 žádost německého Landgericht Düsseldorf o zodpovězení relevantní předběžné otázky¹³². Předběžná otázka zněla následovně: „*Musí být čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že zrušení letu je způsobeno mimořádnými okolnostmi, pokud letecký dopravce po vypuknutí celosvětové pandemie covidu-19 v důsledku zhroucení celosvětové letecké dopravy od března 2020 drasticky omezí svůj letový plán z důvodu nerentabilního vytížení letů a za účelem ochrany zdraví posádky a pilota a zruší velké množství letů, aniž byl ke zrušení nucen opatřeními orgánů veřejné moci, jako jsou uzávěry letišť, zákazy letů nebo zákazy vstupu na území?*“¹³³.

Věc C-545/22, jejímž předmětem byla právě citovaná předběžná otázka, byla, naneštěstí, SDEU dne 8. 10. 2022 vyškrtuta ze seznamu projednávaných věcí, neboť předkládající soud vzal svou otázku zpět¹³⁴. Nezbyvá tedy nic jiného než počkat na další předběžnou otázku, která by vliv pandemie na aplikaci mimořádných okolností ve smyslu Nařízení konečně lépe vyjasnila.

¹³¹ Njord Law Firm, Article on No compensation when a flight is cancelled due to COVID-19, 2020.

¹³² ŠIMEK, Martin, Diplomová práce: *Analýza institutu mimořádné okolnosti v letecké dopravě a jeho provázání na uplatnění práv cestujících*, 2023.

¹³³ Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landgericht Düsseldorf (Německo) dne 15. srpna 2022 – Air Europa Lineas Aereas v. VO, GR.

¹³⁴ C-545/22, Air Europa Lineas Aereas, ECLI:EU:C:2022:825.

3.2.7.2 Válka na Ukrajině a válka v Izraeli

Na základě předchozích kapitol si lze udělat obrázek o tom, jaké různé faktory mají vliv na leteckou dopravu a práva cestujících. Bohužel, dalším vlivem jsou i války, politická nestabilita, uzávěry vzdušných prostor apod. Sama preambule Nařízení stanoví, že je to právě politická nestabilita, bezpečnostní rizika a neočekávané nedostatky letové bezpečnosti, které mohou zavdat vzniku mimořádných okolností¹³⁵.

Alespoň okrajově je třeba v souvislosti s touto prací zmínit, že napadení Ukrajiny Ruskem z kraje roku 2022 má vliv i na leteckou dopravu, stejně tak spáchání teroristického útoku hnutí Hamás v Izraeli. Na akt agrese Ruska reagovaly státy světa různě, v zásadě však byly na Rusko uvalovány sankce různého charakteru. Česká republika nebyla výjimkou a zakázala ruským aerolinkám přílety na tuzemská letiště a odlety z nich¹³⁶. Zanedlouho poté bylo zavedeno EK celounijní opatření ve formě úplného zákazu vletu ruské flotily do evropského vzdušného prostoru¹³⁷, na což Rusko recipročně reagovalo zavedením stejného opatření¹³⁸. Tato opatření jsou administrativními úkony států, resp. Unie, která nemohli letečtí dopravci předpovídat, natož účinně ovládat. V tomto směru tedy je namístě prohlásit, že jsou založeny mimořádné okolnosti. Tomu tak ale, dle mého názoru, nebude navždy. Jakmile uplyne určitý čas od vyhlášení oněch zákazů, má dopravce možnost na ně reagovat např. změnou letových plánů či včasným zrušením letů. Jednoduše řečeno, mimořádné okolnosti jsou založeny do té doby, dokud se dopravce nemůže efektivně nastalým podmínkám přizpůsobit. Bude-li tedy v řádu dnů od napadení Ukrajiny uzavřen vzdušný prostor pro letecké dopravce, nemůže se dopravce této situaci rychle přizpůsobit, nemá ji pod svou kontrolou a nesetkává se s ní v rámci běžného výkonu své činnosti. Na druhou stranu, bude-li zákaz vletu do vzdušného prostoru platit již několik týdnů a dopravce se bude při rušení svých letů odvolávat na mimořádné okolnosti v tomto směru, nemůže být liberován, protože se mohl situaci včas přizpůsobit, zrušit lety včas¹³⁹ apod. Čeká-li tedy dopravce po zavedení zákazu do poslední

¹³⁵ Nařízení č. 261/2004, bod 14 preambule.

¹³⁶ Česko zakáže přílety a odlety ruských aerolinek na tuzemská letiště. Polsko jim uzavřelo vzdušný prostor, [online], www.irozhlas.cz, 25. 2. 2022, [cit. 5. 11. 2023].

¹³⁷ Ruská letadla nesmí přeletět nad Evropskou unií. Nebe se zavírá, [online], ct24.ceskatelevize.cz, 26. 2. 2022, [cit. 5. 11. 2023].

¹³⁸ Rusko oplácí stejnou mincí. Uzavřelo vzdušný prostor desítkám aerolinek, [online], www.idnes.cz, 28. 2. 2022, [cit. 5. 11. 2023].

¹³⁹ Dle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu i) Nařízení totiž platí, že dopravce není povinen cestujícím škodu platit, pokud jim oznámí zrušení letu alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu.

chvíle na vývoj situace před uskutečněním letu a let pak zruší, nemohou cestující nést negativní důsledky jeho počínání.

V souvislosti s válkami si lze rovněž představit situaci, kdy se dopravce v průběhu letu dozví, že v jeho cílové destinaci panuje ozbrojený konflikt. Kapitán letu je sice po dobu letu v kontaktu s řízením letového provozu, nicméně válečné operace často probíhají rychle a jejich vývoj lze jen těžko předvídat s tím, že bezpečností situace se může měnit takřka z minuty na minutu. Pokud by se kapitán letu např. dozvěděl, že v cílové zemi došlo k invazi cizích vojsk, raketovým útokům apod., a rozhodl se vrátit do destinace odletu, případně přistát na jiném bezpečném místě, byly by založeny mimořádné okolnosti? Domnívám se, že ano. Není totiž obecně běžné, že se dopravci setkávají v rámci své činnosti s bezpečnostními hrozbami v tomto smyslu, ba co víc, nelze tvrdit, že by měli jejich vývoj jakkoli pod svou kontrolou. Opačně by ale mimořádné okolnosti založeny být neměly, věděl-li by dopravce o dlouhodobě trvajícím konfliktu v cílové destinaci, a let přes to naplánoval a následně jej zrušil.

4. Přiměřená opatření

Již v druhé kapitole této práce bylo vysvětleno, že pro liberaci dopravce nestačí existence mimořádných okolností, nýbrž že dopravce musí rovněž prokázat, že těmto okolnostem nebylo možno zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření¹⁴⁰. Zmínku o přiměřených opatřeních nalezneme rovněž v preambuli Nařízení¹⁴¹. Je zajímavé si všimnout, že normativní text Nařízení vztahuje přiměřená opatření k mimořádným okolnostem, ostatně stejně jako bod 12 a bod 14 preambule. Oproti tomu bod 15 preambule vztahuje přijetí opatření nikoli k oněm mimořádným okolnostem, které způsobují následné zpoždění či zrušení letu, ale přímo ke zrušení či zpoždění letu. Přiměřená opatření nejsou v Nařízení nijak definována. Naopak, prostřednictvím opatření se skrze přívlastkovou větu zakotvují mimořádné okolnosti. Protože si aplikační praxe jistě zaslouží vědět, co si pod přiměřenými opatřeními představí, bude se tako kapitola věnovat právě jim, a to z pohledu výkladu SDEU.

Rozsudek ve věci Wallentin-Hermann je relevantní i v této oblasti. Jedna z předběžných otázek, kterou se soud v řízení zabýval, totiž směřovala právě k přiměřeným opatřením v tom směru, zda dopravce, pokud prokáže uskutečnění servisních prohlídek letadla a udržovacích prací na něm, přijal všechna přiměřená opatření tak, aby mohl být za existence mimořádných okolností liberován.

SDEU k opatřením uvedl následující. *„Je třeba poznamenat, že zákonodárce Společenství nezamýšlel, aby od povinnosti vyplatit cestujícím náhradu škody v případě zrušení letu osvobozovaly všechny mimořádné okolnosti, ale pouze ty, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Z toho vyplývá, že vzhledem k tomu, že všechny mimořádné okolnosti nemají exkulpační povahu, přísluší tomu, kdo se jich chce dovolávat, aby mimo jiné prokázal, že jim v žádném případě nebylo možné předejít pomocí opatření přiměřených situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly dané mimořádné okolnosti, odpovídala zejména podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro dotčeného leteckého dopravce. Taková osoba totiž musí prokázat, že přestože použila veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, kterými disponovala, zjevně nemohla, aniž by*

¹⁴⁰ Nařízení č. 261/2004, čl. 5 odst. 3.

¹⁴¹ Nařízení č. 261/2004, bod 12, 14 a 15 preambule.

přistoupila k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době, předejít tomu, aby mimořádné okolnosti, jimž byla vystavena, způsobily zrušení letu.“¹⁴².

Z citovaného vyplývá několik základních vodítek k lepšímu uchopení přiměřených opatření ve smyslu Nařízení. Obecně se dá konstatovat, že opatření musí být přiměřená posuzované situaci. Zaprvé, opatření musí být přijata za podmínek, které jsou pro dopravce technicky a hospodářsky únosné. Limitem opatření tedy je objektivní možnost a způsobilost dopravce technicky a hospodářsky přijetí opatření ustát, aniž by to ohrozilo jeho podnik. Jak zjistíme, co již není pro dopravce únosné? Dopravce bude muset tuto podmínku poměrně extenzivně prokazovat a je otázkou, jak přesně bude možné onu únosnost prokázat, prostřednictvím jakých důkazních prostředků. Zadruhé, dopravce dle rozhodnutí musí vynaložit veškeré personální a jiné zdroje a finanční prostředky, kterými v době okolností disponoval, aby předešel zrušení letu. Vynakládání různých druhů kapitálu má však limit v tom, aby takové vynaložení nepředstavovalo neúnosné oběti ve vztahu ke kapacitě dopravce. Jinými slovy, dopravce musí prokázat, že i kdyby přijal všechna opatření, která objektivně může vzhledem ke svým personálním, finančním a hmotným kapacitám realizovat, vzniku mimořádných okolností by to nezabránilo.

Všimněme si, že SDEU v poslední větě citace vztahuje opatření nikoli k mimořádným okolnostem, jak to dělá Nařízení, nýbrž k samotnému zrušení letu. Bylo dále vyloženo, že dodržení minimální požadavků na údržbu letadla nelze automaticky bez dalšího považovat za přiměřené opatření¹⁴³, což se dá hodnotit kladně, neboť dopravce ve vztahu ke své činnosti disponuje know-how a vědomostmi ve velkém rozsahu, což musí judikatura v tomto směru reflektovat. Na druhou stranu to znamená, že i když letecký dopravce dodržuje všechny myslitelné požadavky na údržbu, což musí udělat, aby dodržel podmínky pro zachování letové způsobilosti a bezpečnosti letu, není to dostatečné k tomu, aby byl chráněn před vyplácením náhrady škody, kterou musí zaplatit svým cestujícím¹⁴⁴. To lze z pohledu dopravce vnímat jako nespravedlivé. Dopravci by se totiž mohli ptát, co více by měli udělat pro svou liberaci, když ani dodržování servisních prohlídek apod. k naplnění podmínky přijetí přiměřených opatření nedostačuje.

¹⁴² C-549/07, Wallentin-Hermann, bod 39, 40 a 41, ECLI:EU:C:2008:771.

¹⁴³ C-549/07, Wallentin-Hermann, bod 43, ECLI:EU:C:2008:771.

¹⁴⁴ CALLAGHAN, Jim, CROON, Jochem, *Punctuality or a Safe Flight: Which Should Have Priority?*, Air and Space Law, Issue 1, 2018.

Konečně, SDEU se jasně přihlásil k přístupu individuálního přezkoumání přiměřených opatření ve vazbě na konkrétní skutkové okolnosti jednotlivých případů, protože stanovil, že je to vždy předkládající soud, který musí na základě obecných výkladů Nařízení podaných soudem dovodit, zda dopravce v konkrétních situacích naplnil svými činy pojem přiměřených opatření¹⁴⁵. Tento přístup je žádoucí a současně i jediný možný, a to zejména vzhledem k nutnosti přezkumu podmínek podniku dopravce viz výše.

Navazujícím rozhodnutím v této oblasti je rozsudek ve věci C-294/10, Eglītis a Ratnieks¹⁴⁶, který byl již zmíněn výše. Aby byl stručně připomenut skutkový stav, došlo k uzavření vzdušného prostoru v blízkosti letiště v důsledku výpadku elektrického proudu na letišti a k souvisejícím problémům s napájením letištních systémů. K uzavření vzdušného prostoru došlo v 20:30 hodin a let měl být uskutečněn v 20:35 hodin s tím, že cestující po nástupu do letadla čekali více než dvě hodiny na to, aby jim bylo v 22:45 hodin oznámeno, že jejich let byl zrušen. Věcně si nebyl předkládající soud jist, zda dopravce tím, že let zrušil a nepřipravil se na možný pozdější odlet po odpadnutí překážky, vyloučil aplikaci mimořádných okolností, neboť nepřijal přiměřená opatření v podobě lepšího plánování svých kapacit. Otázkou, kterou se SDEU zabýval, byla, zda musí být přiměřená opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení vykládána „v tom smyslu, že letecký dopravce má v rámci přiměřených opatření, která je povinen přijmout, aby čelil mimořádným okolnostem, povinnost plánovat včas své prostředky, aby měl k dispozici určitou minimální „časovou rezervu“ po plánovaném času odletu, tak aby byl dle možností schopen uskutečnit let poté, co mimořádné okolnosti pominou.“¹⁴⁷.

Po zopakování východisek vyplývajících z rozhodnutí Wallentin-Hermann soud přistoupil k věcnému posouzení položené otázky. „Je třeba bez dalšího zdůraznit, že výskyt mimořádných okolností velmi často ztěžuje, ne-li dokonce znemožňuje uskutečnění letu v plánovaném čase. Riziko zpoždění letu, jež může v konečném důsledku vést k jeho zrušení, představuje pro cestující typický – a tudíž dobře předvídatelný – škodlivý následek výskytu mimořádných okolností. Z toho plyne, že jelikož je letecký dopravce na základě čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 povinen přijmout všechna přiměřená opatření, aby čelil mimořádným okolnostem, musí ve fázi plánování letu přiměřeným způsobem přihlédnout k riziku zpoždění

¹⁴⁵ Tamtéž.

¹⁴⁶ C-294/10, Eglītis a Ratnieks, ECLI:EU:C:2011:303.

¹⁴⁷ C-294/10, Eglītis a Ratnieks, bod 22, ECLI:EU:C:2011:303.

*spojenému s případným výskytem mimořádných okolností.*¹⁴⁸. SDEU vyložil, že dopravce je povinen pro účely přijetí přiměřených opatření již ve fázi plánování dbát potenciálního výskytu mimořádných okolností. Zároveň je nutné upozornit, že soud vykládá čl. 5 odst. 3 Nařízení tak, že dopravce má povinnost přijmout přiměřená opatření. To ale nemá v textu Nařízení oporu. To totiž nestanoví, že dopravce musí opatření nutně přijmout, nýbrž že dopravce musí prokázat, že by k mimořádným okolnostem nedošlo, i kdyby byla opatření přijata. Tedy že dopravce nemusí opatření skutečně přijmout, ale pouze prokázat, že ani skutečné přijetí opatření by výskytu mimořádných okolností nezabránilo.

Nicméně, povinnost přijetí opatření je dle soudu nutno chápat následovně. *„Konkrétně musí rozumně jednající letecký dopravce, aby zabránil tomu, že jakékoli, byť nevýznamné zpoždění, povede nevyhnutelně ke zrušení letu, naplánovat včas své prostředky k vytvoření určité časové rezervy, aby byl dle možností schopen let uskutečnit, jakmile mimořádné okolnosti pomínou. Nemá-li letecký dopravce v takové situaci naopak žádnou časovou rezervu, nelze mít za to, že přijal všechna přiměřená opatření stanovená v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.*¹⁴⁹. Aby se dopravce mohl dovolat liberace v důsledku mimořádných okolností, musí prokázat, že již v době plánování letu, kdy nebylo nastání mimořádných okolností jisté, počítal s jejich výskytem a přizpůsobil jim svůj letový plán. Nebude-li tomu tak, dopravce nebude liberován, ačkoli by třeba o mimořádné okolnosti šlo.

SDEU se vyjádřil i k tomu, zda lze obecně stanovit nějakou minimální časovou rezervu ve výše uvedeném smyslu, nebo nikoli. *„Pokud jde zaprvé o obecné určení minimální časové rezervy, o níž se zmiňuje předkládající soud, je třeba připomenout, že Soudní dvůr v bodě 42 výše uvedeného rozsudku Wallentin-Hermann v tomto směru rozhodl, že je třeba ověřit, zda dotčený letecký dopravce přijal opatření přiměřená konkrétní situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly mimořádné okolnosti, jejichž existenci prokáže, odpovídala zejména podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro uvedeného dopravce. Soudní dvůr tak potvrdil individualizované a pružné pojetí přiměřeného opatření a ponechal na vnitrostátním soudu posouzení, zda za okolností daného případu bylo možné mít za to, že letecký dopravce přijal opatření přiměřená situaci. Z toho plyne, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 nelze vykládat tak, že v rámci přiměřených opatření ukládá povinnost obecného a nediferencovaného plánování minimální časové rezervy použitelné bez rozdílu na všechny letecké dopravce ve*

¹⁴⁸ C-294/10, Eglītis a Ratnieks, bod 26 a 27, ECLI:EU:C:2011:303.

¹⁴⁹ C-294/10, Eglītis a Ratnieks, bod 28, ECLI:EU:C:2011:303.

všech situacích, kdy nastanou mimořádné okolnosti.“¹⁵⁰. SDEU opět potvrdil své závěry z rozsudku Wallentin-Herman a upozornil na nutnost individuálního zkoumání přijetí přiměřených opatření, tj. nelze obecně stanovit optimální míru časové rezervy, která by byla obecně aplikovatelná na všechny dopravce ve všech situacích.

Zkoumaný institut tak má na dopravce dopady i před svým samotným vznikem, neboť dopravce dle rozhodnutí musí dbát jeho potenciálního vzniku již ve fázi plánování a organizace letů, tj. dopravce by si měl ponechat dostatečnou časovou rezervu na to, aby výskyt mimořádné okolnosti nenarušil plánované lety. Dopravce tak musí předběžně počítat se vznikem mimořádných okolností a se vznikem jejich různých negativních důsledků a adaptovat ve vztahu k nim své plány a provoz, aby byl následně schopen obstát při prokazování (ne)přijetí přiměřených opatření¹⁵¹.

Dalším rozhodnutím, v němž se SDEU zabýval přiměřenými opatřeními, je rozsudek ve věci Peškovi¹⁵² viz výše. Připomeňme, že zde došlo k významnému zpoždění letu v důsledku střetu letadla s ptákem a rovněž v důsledku dvou následných technických prohlídek letadla. Jednou z řešených otázek bylo, zda je dopravce povinen v rámci svého plánování a v rámci předběžné opatrnosti zkontrolovat výskyt ptáků na letišti a v jeho okolí¹⁵³. Příkladem takových potenciálních opatření je spolupráce s ornitology, plašení ptáků hlukem či světlem, aj. Je třeba zdůraznit, že ve smyslu Nařízení se musí jednat o taková opatření, která může mít v pravomoci dopravce, nikoli třetí osoby, a která může být dopravce objektivně schopen realizovat.

SDEU v rozhodnutí nabídl pomyslný posuzovací klíč pro kvalifikaci přiměřených opatření¹⁵⁴. Nejprve je dle soudu třeba vyhodnotit, „zda za takových okolností jako ve věci v původním řízení byl dotyčný letecký dopravce zejména po stránce technické a administrativní skutečně s to přijmout přímo či nepřímo preventivní opatření umožňující snížení rizika střetu s ptáky, nebo dokonce zabránění tomuto riziku.“¹⁵⁵. Jinými slovy, je třeba postavit najisto, zda dopravce objektivně byl schopen vůbec nějaká opatření přijmout, tj. zda k tomu byl oprávněn, zda k tomu může být vůbec oprávněn a zda je provedení takového opatření vůbec

¹⁵⁰ C-294/10, Eglitis a Ratnieks, bod 29 až 31, ECLI:EU:C:2011:303.

¹⁵¹ TRUXAL, Steven, DREW, Sandhya, 'Consumers, Air Carriers and Workers in the European Union: Two Sides of the Triangle', Air and Space Law, Issue 1, 2022.

¹⁵² C-315/15, Peškovi, ECLI:EU:C:2017:342.

¹⁵³ C-315/15, Peškovi, bod 38, ECLI:EU:C:2017:342.

¹⁵⁴ Baltic Journal of Law & Politics 11:1, 2018.

¹⁵⁵ C-315/15, Peškovi, bod 44, ECLI:EU:C:2017:342.

realizovatelné, a to zejména ve vazbě na veřejné právo, obecné fungování letového provozu apod. Pokud dopravce nebyl schopen opatření přijmout, resp. objektivně nemohl, není povinen, za současného výskytu mimořádných okolností, platit cestujícím náhradu škody. V opačném případě, je-li dopravce schopen opatření objektivně přijmout, je třeba zkoumat, zda přijetí opatření nenutí učinit dopravce neúnosné oběti ve vztahu k možnostem jeho podniku¹⁵⁶. Posledně, pokud oběti dopravce nejsou až tak intenzivní, „*musí tento dopravce prokázat, že uvedená opatření byla skutečně přijata ve vztahu k letu, který byl dotčen střetem s ptákem.*“¹⁵⁷. S prvním a druhým krokem postupu lze souhlasit. Bohužel, třetí krok požaduje prokázání skutečného přijetí opatření, což jde nad literu Nařízení, jak bylo ostatně zdůrazněno výše.

V souvislosti s případem Germanwings¹⁵⁸ SDEU rovněž stanovil, že aby se dopravce za výskytu mimořádných okolností skutečně liberoval, musí „*prokázat, že přijal opatření přiměřená situaci za použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotyčného letu, avšak není možné od něj požadovat, aby podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacitu svého podniku v rozhodné době.*“¹⁵⁹. Jak je vidno, soud plně navázal za předcházející judikaturu a Nařízení vykládá tak, že dopravce má povinnost přijmout opatření, která navíc směřují přímo vůči zrušení či významnému zpoždění letu. V souvislosti s poškozenou pneumatikou soud dále dodal, že dopravci jsou obecně schopni na letištích, na která létají, uzavřít s třetími osobami smlouvy o údržbě pneumatik a jejich výměně. „*V takové situaci, jako je situace dotčená ve věci v původním řízení, je proto na dotyčném leteckém dopravci, aby prokázal, že použil veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, kterými disponuje, s cílem zabránit tomu, aby výměna pneumatiky poškozené cizím předmětem nacházejícím se na letištní dráze vedla k významnému zpoždění dotyčného letu, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.*“¹⁶⁰. SDEU tedy sice dovodil, že poškození pneumatiky zakládá mimořádné okolnosti, jak bylo rozebráno výše, nicméně aplikaci institutu podmínil tím, aby dopravce dbal rychlého zajištění výměny pneumatiky, případně její opravy.

¹⁵⁶ C-315/15, Peškovi, bod 46, ECLI:EU:C:2017:342.

¹⁵⁷ C-315/15, Peškovi, bod 47, ECLI:EU:C:2017:342.

¹⁵⁸ C-501/17, Germanwings, ECLI:EU:C:2019:288.

¹⁵⁹ C-501/17, Germanwings, bod 31, ECLI:EU:C:2019:288.

¹⁶⁰ C-501/17, Germanwings, bod 33, ECLI:EU:C:2019:288.

Lze uzavřít, že SDEU vykládá Nařízení tak, že dopravce má povinnost přijmout přiměřená opatření, resp. povinnost prokázat jejich přijetí. Navíc, opatření se dle SDEU nerealizují s cílem zamezit vzniku mimořádných okolností, ale s cílem přímo zabránit zrušení či případnému významnému zpoždění letu. Vedle těchto odchylek od Nařízení lze z judikatury zpozorovat pomyslný klíč, dle něhož lze v budoucích případech přiměřená opatření posuzovat.

Nejprve je třeba zkoumat, zda dopravce má objektivní možnost opatření učinit, typicky zda taková činnost není zakázána či vyhrazena výlučně jiným subjektům. Zadruhé je třeba se zaměřit na to, zda dopravce je objektivně schopen opatření uskutečnit, a to ve vztahu k podmínkám a možnostem jeho podniku, tj. v návaznosti na jeho finanční, personální a jiné vybavení. Zatřetí je třeba prokázat samotné přijetí opatření, resp. skutečnost, že i kdyby je dopravce přijal, zrušení či významnému zpoždění by to nezabránilo. Konečně je třeba vnímat, že posuzování opatření je vždy individuální a nelze obecně stanovit, že nějaké opatření bude napříště považováno za liberující přiměřené opatření, nebo naopak. Přiměřená opatření lze chápat jako určitou činnost dopravce předcházející uskutečnění letu, kterou se preventivně snaží omezit negativní důsledky vzniku mimořádných okolností a které musí být takové intenzity, jakou je schopen vzhledem ke svým objektivním schopnostem a možnostem vyvinout. Jedině neúnosné oběti vzhledem k možnostem a schopnostem dopravce opatření učinit jej dokáží kýženě liberovat¹⁶¹. Ačkoli by řada dopravců mohla při řadě mimořádných okolností automaticky dovozovat svou liberaci, není tomu tak, protože je vždy nutné ve stejném detailu a se stejnou pečlivostí zkoumat přijetí právě osvětlených přiměřených opatření.

¹⁶¹ SISULA-TULOKAS, Lena, *Witch-Craft Formulas and Regulation 261/2004 on Compensation to Air Passengers*, 25. 3. 2019.

5. Podpůrné dokumenty

Pro úplnost si nemohu dovolit opomenout dva právně nezávazné dokumenty, které byly vypracovány subjekty s Nařízením úzce spojenými, a to EK a Národními tělesy. Tyto dokumenty i přes svou nezávaznost pomáhají v jisté rovině aplikační a výkladové praxi Nařízení s tím, že pomáhají vytvořit si jakýsi pomyslný obraz toho, jak zkoumaný institut vnímají subjekty, které se o jeho kvalitnější a efektivnější vymáhání snaží.

5.1 Pokyny

Prvním dokumentem je sdělení EK v podobě *Pokynů pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004*¹⁶². Hned v úvodu textu stojí, že „*Co se týká letecké dopravy, sdělení Komise ze dne 11. dubna 2011 (Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování nařízení) prokázalo, že ustanovení nařízení jsou kvůli šedým oblastem a mezerám ve stávajícím znění vykládána různě a že se prosazování mezi členskými státy liší.*“¹⁶³. Pokyny tak jednoznačně potvrzují, že současný právní stav zakládá právní nejistotu adresátů norem, kteří se mohou setkat s tím, že výklad orgánu aplikujícího právo v jednom členském státě se může lišit od výkladu jiného orgánu v jiném členském státě.

Charakter a cíl pokynů se dá shrnout následovně. „*Prostřednictvím těchto pokynů pro výklad chce Komise jednoznačněji vysvětlit řadu ustanovení obsažených v nařízení, zejména na základě judikatury Soudního dvora, aby bylo možno stávající pravidla prosazovat účinněji a jednotněji. Tyto pokyny se mají zabývat záležitostmi, na které nejčastěji poukazují vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování, cestující a jejich sdružení, Evropský parlament a zástupci odvětví. Nahrazují předchozí informace, jako jsou často kladené otázky a příslušné odpovědi atd., zveřejněné na internetových stránkách Komise. Pokyny nemají vyčerpávajícím způsobem zahrnovat všechna ustanovení, ani nevytvářejí nové předpisy. Je třeba mít rovněž na paměti, že pokyny pro výklad není dotčen výklad práva Unie ze strany Soudního dvora. Pokyny pro výklad by měly pomoci zajistit, aby bylo nařízení lépe uplatňováno a prosazováno.*“¹⁶⁴.

¹⁶² Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 (2016/C 214/04).

¹⁶³ Tamtéž, Kapitola I. - Úvod.

¹⁶⁴ Pokyny, Kapitola I. - Úvod.

Dokument tak navazuje na podněty Národních těles jako orgánů aplikujících Nařízení na národní úrovni, na podněty cestujících a jejich zástupců apod. s tím, že nahrazuje případné předchozí vyjádření a sdělení EK např. ve smyslu tzv. otázek a odpovědí na relevantních webových stránkách. Pokyny obsahují výčet rozličných konkrétních problematických otázek spojených s Nařízením, kdy se těmto otázkám dokument v jednotlivých kapitolách zevrubně a velice obecně věnuje.

EK zde, přesněji řečeno v kapitole páté nazvané „Mimořádné okolnosti“, poměrně vágním způsobem nepříliš detailně shrnuje některá rozhodnutí SDEU a upozorňuje na některé jeho výkladové postupy a myšlenkové pochody. Zkoumanému institutu je zde, dle mého názoru, věnován velice omezený prostor, než jaký by si ale zasloužil, a to zejména ve vztahu k jeho dopadům na práva leteckých cestujících. Je možné konstatovat, že pokyny nepřináší nic nového a jsou pouhým přepisem argumentů vyslovených SDEU.

Je škoda, že EK nevyužila možnosti představit svůj vlastní postoj k institutu, blíže jej rozvést a vysvětlit, případně polemizovat s některým ze sporných rozhodnutí SDEU apod., tedy že EK onu šedou zónu, kterou institut představuje, neosvětlila. Dá se říci, že Pokyny nesplnily svůj cíl pomoci lepšímu uplatňování Nařízení a jeho prosazování, protože jsou pouhým opisem judikatury SDEU. I to se však dá ale vyložit tak, že je EK se směrem, kterým se judikatura ubírá, spokojena. Není vyloučeno, že do budoucna bude vydán další právně nezávazný dokument, který by se o obohacení praktické aplikace institutu již mohl skutečně pokusit.

5.2 Soupis mimořádných okolností ze strany Národních těles

Druhý dokument pochází od Národních těles, které se aplikační praxi věnují blíže než EK. *Draft list of extraordinary circumstances*¹⁶⁵ (dále jen „Soupis“) přináší řadu zajímavých poznatků. Nejprve uvádí základní informace o tom, jak by mělo být k mimořádným okolnostem přistupováno, poté představuje demonstrativní výčet třiceti potenciálně mimořádných okolností, na nichž se Národní tělesa shodla, a konečně se zde vymezuje taktéž pět situací, které by za mimořádné okolnosti považovány být spíše neměly.

Hned v úvodu Soupisu jsou uvedena tři základní kritéria, která musí být dle Národních těles naplněna, aby se dala okolnost považovat za mimořádnou – nepředvídatelnost,

¹⁶⁵ Draft list of extraordinary circumstances following the National Enforcement Bodies (NEB) meeting held on 12 April 2013 Version 19 April 2013 Understanding between NEB –NEB1 on a non-exhaustive and non-binding list of extraordinary circumstances for the application of the current Regulation (EC) 261/2004.

neodvratitelnost a vnější povaha. Jakmile jedna z těchto podmínek naplněna není, událost nemůže být mimořádná. Za nejproblematictější kritérium považuji kritérium nepředvídatelnosti. Vztahuje se nepředvídatelnost pouze ad hoc ke konkrétně nastalým okolnostem za konkrétních podmínek? Nebo je nepředvídatelnou pouze ta událost, kterou není možné objektivně vzhledem ke stavu lidského vědění, stavu techniky apod. vůbec myslitelně předpovídat? Na tyto otázky nenajdeme v Soupisu odpověď.

Současně se zde uvádí, že je to právě letecký dopravce, který se chce zbavit povinnosti, a tudíž on musí být tím subjektem, který prokazuje výskyt mimořádných okolností, jejich vliv na zrušení, příp. významné zpoždění letu, a který musí vysvětlit problematiku přiměřených opatření. Finálně je v úvodu uvedena poznámka, že Národní tělesa by neměla brát Soupis jako neochvějnou pomůcku, dle níž budou moci bez přemýšlení postupovat, nýbrž se zde zdůrazňuje, že je třeba každý případ zkoumat jednotlivě s potřebnou pečlivostí.

Soupis obsahuje, jak bylo uvedeno výše, seznam třiceti situací, které by dle Národních těles většinou měly zakládat mimořádné okolnosti ve smyslu Nařízení. Uvedených třicet situací se zde dělí do dílčích dvanácti kategorií: válka/politická nestabilita, nezákonné činy jako např. terorismus, sabotáž, bezpečnost, meteorologie, uzávěrka letiště, zdravotní rizika, nárazy ptáků, výrobní vady, neočekávané nedostatky bezpečnosti letu, problémy se vztahy v odvětví, řízení letového provozu. U každé kategorie jsou vyjmenovány konkrétnější situace se svým podrobnějším popisem, např. v kategorii bezpečnost je uvedena situace v podobě odstranění zavazadla, které je bez dohledu (typicky ztracená zavazadla) a které může být potenciálně nebezpečné zejména ve smyslu úmyslného ponechání zavazadla obsahujícího různé nebezpečné látky a předměty. Zajištění takového zavazadla a jeho přemístění a odstranění spolu s prověřením celkové bezpečnosti letu může mít vliv na zrušení, příp. významné zpoždění letu. Jen těžko bychom dovozovali, že taková situace nepředstavuje mimořádnou okolnost.

Posledně obsahuje Soupis pět situací, které mimořádné okolnosti zpravidla, dle názoru Národních těles, zakládat nebudou. Jako příklad lze uvést technické problémy, které se vyskytnout na letadle, o nichž by se letecký dopravce dozvěděl, pokud by nezanedbal řádné technické prohlídky a prověrky. Dále lze uvést absenci povinné letové dokumentace, kterou dopravce buďto vůbec nepředloží, případně v ní bude mít nedostatky, které bude třeba opravit. Závěrem lze uvést také situaci, kdy nebude pro uskutečnění letu dostupné letadlo či letecký personál, a to v důsledku špatnému plánování alokace letadel dopravce či špatného plánování směn a samotných letů.

Shrnuji, že Soupis se řídí judikaturou SDEU, respektuje v ní stanovené podmínky aplikace liberačního institutu a z judikatury vychází a sám o sobě nepřináší nic nového. Na druhou stranu obsahuje Soupis řadu různých skutkových okolností, kterými se SDEU ještě neměl šanci zabývat, tj. Soupis se pokouší na základě dosavadní judikatury posoudit skutkově podobné situace do budoucna. Soupis představuje alespoň zevrubný seznam potenciálních mimořádných okolností, který slouží Národním tělesům jako návodný podklad při aplikaci relevantních ustanovení Nařízení.

6. Náměty na změny úpravy de lege ferenda

Nařízení bylo kritizováno již od svého přijetí, a to nejen dopravci, ale také asociacemi spotřebitelů a odbornou veřejností¹⁶⁶. Nebylo by ani zdaleka na škodu, pokud by unijní zákonodárce dotčenou právní úpravu pozměnil v tom smyslu, aby moderoval její současné znění dle přílehlavé judikatury nebo aby doplnil současnou úpravu tak, aby předešel potenciálním budoucím nejasnostem, které by mohly z dosavadní podoby Nařízení vyvstat. Zároveň je však třeba ponechat úpravu do jisté míry obecnou tak, aby byla s to reflektovat společenský vývoj a jeho spád. Nejdůležitějším však je, aby Nařízení dosáhlo svého cíle a současně nabídlo svým adresátům více právní jistoty. Legislativní pravomoc Unie je zde ve smyslu čl. 4 Smlouvy o fungování Evropské unie pravomocí sdílenou. Blíže vychází z příslušných ustanovení primárního práva, konkrétně hlavy VI. čl. 91 a čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tvorba práva je v této oblasti omezena toliko na tvorbu prostřednictvím řádného legislativního postupu¹⁶⁷. Samotná EK ve smyslu čl. 17 Nařízení ve svém *Sdělení Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování a výsledcích Nařízení ze dne 4. 4. 2007*¹⁶⁸ (dále jen „Sdělení“) upozornila na nejasnosti a komplikace ve vazbě na aplikaci institutu mimořádných okolností včetně jeho vymáhání v praxi¹⁶⁹.

Výsledek iniciativy Komise vedoucí ke změnám Nařízení byl představen na počátku roku 2013 v podobě *Návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004*¹⁷⁰ (dále jen „Návrh“), kterým by se mělo Nařízení v nemalé míře změnit, a to nejen ve vazbě na zkoumaný institut. Bohužel však tento návrh zatím neprošel řádným legislativním procesem, tj. není ani zdaleka jasné, v jaké podobě, v jakém znění, a hlavně kdy dojde k potřebným změnám Nařízení. Toto je způsobeno jednak pozastavením řádného legislativního procesu v roce 2016 z důvodu sporu o Gibraltar mezi Velkou Británií a Španělským

¹⁶⁶ DEFOSSEZ, Delphine, *Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend?* Journal of Air Transport Management, Volume 91, 2021.

¹⁶⁷ Čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

¹⁶⁸ SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ podle článku 17 nařízení (ES) č. 261/2004 o uplatňování a výsledcích uvedeného nařízení, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů {SEK (2007) 426}.

¹⁶⁹ Mimo jiné nedostatek finančního, odborného a personálního zajištění Národních těles.

¹⁷⁰ 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 {SWD (2013) 62 final} {SWD(2013) 63 final}.

královstvím¹⁷¹, jednak navrženými změnami Návrhu ze strany Evropského parlamentu. Vystoupením Velké Británie z Unie se však otevřela cesta k obnovení projednávání. Návrh byl EK uveden v kategorii prioritně projednávaných návrhů v jejím pracovním programu na rok 2021¹⁷² a stejně tomu tak bylo i pro rok 2022. Bohužel, to stejné platí i pro rok 2023, kdy je Návrh řazen jako prioritní věc k řešení pod programem Green Deal, nicméně k projednávání návrhu ještě nedošlo¹⁷³.

Aby byly navrhované změny lépe pochopeny, je třeba brát v potaz odůvodnění návrhu. EK uvádí, že je třeba provést úpravu Nařízení s cílem zajistit efektivnější, účinnější a jednotnější uplatňování práv cestujících, protože při uplatňování Nařízení byly zjištěny četné nedostatky¹⁷⁴. Ve vztahu ke zkoumanému institutu je uvedeno následující. *„Aby byla zvýšena právní jistota leteckých dopravců a cestujících v letecké dopravě, je nutná přesnější definice pojmu „mimořádných okolností“, která by zohlednila rozsudek Evropského soudního dvora ve věci Wallentin-Hermann (C-549/07). Tato definice by měla být lépe vysvětlena pomocí nevyčerpávajícího seznamu okolností, které jsou jasně označeny jako mimořádné či nikoliv.“*¹⁷⁵. Z citace je jasné, jakým směrem se bude navržená změna Nařízení ubírat.

Čl. 2 Nařízení by měl být nově obohacen o několik definic, z nichž jedna definuje zkoumaný institut. Dle ní se mimořádnými okolnostmi *„rozumí okolnosti, jež svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu. Pro účely tohoto nařízení mimořádné okolnosti zahrnují okolnosti stanovené v příloze...“*¹⁷⁶. Někteří autoři tvrdí, že Návrh reflexí judikatury přispěje k lepšímu ukotvení institutu¹⁷⁷. S tím však nesouhlasím. Definice vychází z rozhodnutí SDEU v kauze Wallentin-Hermann. Tato definice je dle mého soudu nešťastná, neboť sama obsahuje neurčité právní pojmy a dostáváme se do situace, kdy neurčitý právní pojem nahrazujeme druhým. Ad absurdum můžeme dojít k závěru, že tak trochu vše, co se týká civilní přepravy osob, je vlastní běžnému výkonu činnosti dopravce. Na druhou stranu kritérium skutečné kontroly je přiléhavé,

¹⁷¹ IATA, Article on Industry Welcomes Clarity on EU Passenger Rights, 10th June 2016.

¹⁷² Sdělení Komise Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů – Pracovní program Komise na rok 2021, 19. 10. 2020.

¹⁷³ Legislative Train Schedule: Revision of regulation 261/2004 on air passenger rights and of regulation 2027/97 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air, 20. 10. 2023.

¹⁷⁴ Bod 2 odůvodnění Návrhu.

¹⁷⁵ Bod 3 odůvodnění Návrhu.

¹⁷⁶ Čl. 1 Návrhu.

¹⁷⁷ JOCH, Lenka, Diplomová práce: *Práva cestujících v letecké dopravě z pohledu EU*, 2022.

neboť apriorně nestanoví žádné závazné meze a poskytuje rozhodujícím soudům možnost posoudit, zda dopravce nad výskytem okolnosti v konkrétní situaci sestávající z konkrétních okolností a podmínek kontrolu měl, nebo nikoli, což lze v jisté rovině vnímat jako objektivní kritérium.

Proti definici mimořádných okolností prostřednictvím kritérií stanovených v rozsudku Wallentin-Hermann se postavil i Evropský parlament (dále jen „EP“), který při prvním čtení Návrhu vydal svou pozici ze dne 5. 2. 2014¹⁷⁸, v níž navrhl definici změnit. Návrh EP se odklání od současné judikatury SDEU a stanoví, že mimořádné jsou takové okolnosti, které jsou mimo kontrolu dopravce a současně se vymykají povinnostem souvisejícím s platnými bezpečnostními pravidly. Návrh tak v definici ponechává jedno ze dvou kritérií dovozených SDEU a navržených EK, avšak definici obohacuje o navázání na plnění povinností dopravce z oblasti bezpečnosti. Tím se cílí na zvýšení bezpečnosti letového provozu, resp. se klade důraz na to, aby na ní bylo dbáno a nezanedbávala se. Neměl-li by dopravce danou okolnost pod svou kontrolou a současně by splnil všechny své „bezpečnostní“ povinnosti, případně by v takové situaci žádné neměl, šlo by o liberující mimořádnou okolnost.

Dle Návrhu by taktéž mělo dojít ke změně čl. 5 odst. 3 Nařízení, který by měl být nahrazen zcela novým zněním v této podobě: *„Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu škody v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi a že tomuto zrušení nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Na mimořádné okolnosti se lze odvolávat jen v případě, že mají vliv na dotčený let nebo předchozí let uskutečněný stejným letadlem.“*¹⁷⁹. Ačkoli zde není jedna ze změn na první pohled vidět, dopravce již nebude muset veškerá přiměřená opatření prokazovat ve vztahu k výskytu mimořádných okolností, ale ve vazbě na zrušení či významné zpoždění letu. Takovým směrem se ostatně ubírá i relevantní judikatura SDEU viz výše a změnu v tomto smyslu lze hodnotit pozitivně. Tato změna snižuje zatížení dopravce, neboť ten byl doposud nucen prokazovat přiměřená opatření přijatá za účelem vyhnoutí se mimořádným okolnostem. Po změně se tedy tato činnost přesune blíže samotnému důsledku mimořádných okolností, tj. taktéž blíže samotným cestujícím, kdy se dopravce bude muset

¹⁷⁸ Position of the European Parliament adopted at first reading on 5 February 2014 with a view to the adoption of Regulation (EU) No .../2014 of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights and Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air, EP-PE_TC1-COD(2013)0072.

¹⁷⁹ Čl. 1 Návrhu.

snažit zabránit negativním důsledkům mimořádných okolností, nikoli mimořádným okolnostem samotným. Dále je zde vidět reflexe judikatury, zejména kauzy Transportes Aéreos Portugueses, kdy se mimořádná okolnost přihodila během letu přecházejícího letu dotčenému, tj. nové znění Nařízení by mělo respektovat judikaturu SDEU o možnosti liberovat dopravce k letu navazujícímu ve vztahu k mimořádné okolnosti, která se přihodila letu předcházejícímu uskutečňovanému tímž letadlem.

Poslední příležitou změnou, avšak pravděpodobně jednou z těch nejvíce očekávaných¹⁸⁰, je celá příloha č. 1 Návrhu, neboť ta obsahuje demonstrativní výčet okolností, které se považují za mimořádné:

„1. *Tyto okolnosti se považují za mimořádné:*

i) přírodní katastrofy znemožňující bezpečný provoz letu;

ii) technické problémy, které nejsou vlastní běžnému provozu letadla, např. zjištění závady během příslušného letu, která brání v jeho normálním pokračování, nebo skrytá výrobní vada odhalená výrobcem či příslušným úřadem, která má dopad na bezpečnost letu;

iii) rizika spojená s ochranou před protiprávními činy, sabotáž nebo teroristický čin znemožňující bezpečný provoz letu;

iv) život ohrožující zdravotní rizika nebo akutní zdravotní problémy, které si vynucují přerušení nebo odchýlení příslušného letu;

v) omezení vyplývající z uspořádání letového provozu nebo uzavření vzdušného prostoru či letiště;

vi) povětrnostní podmínky neslučitelné s bezpečností letu a

vii) pracovněprávní spory u provozujícího leteckého dopravce nebo u poskytovatelů služeb zásadního významu, jako jsou letiště a poskytovatelé letových navigačních služeb.“¹⁸¹

Současně je dále navrženo:

„2. *Tyto okolnosti se nepovažují za mimořádné:*

¹⁸⁰ DEFOSSEZ, Delphine, *Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend?* Journal of Air Transport Management, Volume 91, 2021.

¹⁸¹ Příloha č. 1 Návrhu.

i) *technické problémy spojené s normálním provozem letadla, např. problém, který byl zjištěn při běžné údržbě nebo během předletové prohlídky letadla nebo který vznikl v důsledku nesprávného provedení běžné údržby nebo předletové prohlídky, a*

ii) *nedostupnost letové posádky nebo palubních průvodčích (není-li způsobena pracovněprávními spory).*¹⁸².

Výčet okolností, které se budou považovat za mimořádné, je dobrým řešením posilujícím právní jistotu dopravců a cestujících, protože založí jasný přehled o tom, jak se konkrétní situace budou do budoucna posuzovat. To zcela jistě ocení i orgány aplikující právo¹⁸³. Současně se omezí výkladový prostor vnitrostátních soudů a obecně orgánů aplikujících právo, aby již dále nedocházelo k rozdílnému posuzování téže okolnosti v dílčích členských státech. Určitě je příhodné, že EK zvolila cestu výčtu demonstrativního a nikoli taxativního, protože používání taxativních výčtů je spojeno s rizikem vynechání určitých okolností, na které si zákonodárce při tvorbě práva nevzpomene, čímž se dotčená norma může stát neúplnou. Navíc, demonstrativnost výčtu činí výčty více flexibilními, pružnými a lépe aplikovatelnými na společenský vývoj. Jsem však toho názoru, že by výčet mohl obsahovat vícero různých situací, aby bylo možné určitou nastalou situaci vztáhnout jednoznačněji pod zkoumaný institut. Vzhledem k tomu, že se demonstrativní výčty pomyslně rozšiřují pomocí argumentu *ad exemplum* či *a simili*, chybí ve výčtu vytvořeném EK širší množina potenciálně vzniknuvších situací. Pro úplnost upozorňuji, že EP ve své pozici navrhl změnit výčet na taxativní, přičemž jej podstatně rozšířil o další tam vyjmenované okolnosti¹⁸⁴.

Problematickou však shledávám úpravu uvedenou v odst. 1 bod (ii), který štěpí technické závady, které nebudou mimořádné okolnosti zakládat, na dvě kategorie, a to skryté výrobní vady a technické problémy, které nejsou vlastní běžnému provozu letadla. Ačkoli skryté vady byly SDEU označeny za potenciálně zakládající mimořádné okolnosti, textace bodu dle mého názoru nereflektuje přílehavou judikaturu ve smyslu kauzy van der Lans. Soud totiž dovodil, že aby skrytá výrobní vada byla mimořádnou okolností, musí vada stíhat vícero letadel,

¹⁸² Tamtéž.

¹⁸³ DEFOSSEZ, Delphine, *Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend?* Journal of Air Transport Management, Volume 91, 2021.

¹⁸⁴ Position of the European Parliament adopted at first reading on 5 February 2014 with a view to the adoption of Regulation (EU) No .../2014 of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights and Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air, EP-PE_TC1-COD(2013)0072.

nikoli jen jedině. Cestující by totiž neměli být na svých právech kráceni kvůli nedobře vyrobenému a vadnému dílu ve vztahu k jednomu letadlu, čemuž svědčí fakt, že náhrada škody nezbavuje dopravce práva uplatnit vůči výrobcí regres. Tento bod taktéž nešikovně rozlišuje skryté výrobní vady na dvě kategorie. Jednak ty, které mají vliv na bezpečnost letu, dále ty, které na bezpečnost letu vliv nemají. Ad absurdum za jistých okolností mají všechny výrobní vady vliv na bezpečnost letu, pročež dopravci se budou velmi jistě vždy bránit tímto argumentem, pročež by musel být tento bod dále SDEU vyložen.

Zbývající část bodu týkající technických problémů, které nejsou vlastní běžnému provozu letadla, je rovněž problematická, a to i přes to, že navazuje na kauzu Wallentin-Hermann. Jak určíme, co je vlastní běžnému provozu letadla? Jako příklad je uvedena závada, která bude odhalena až během letu a která brání jeho normálnímu pokračování, tj. vynutí si nouzové přistání. Zjištění vady během letu je opět problematické, protože závada mohla existovat před letem, dopravce o ní mohl vědět a za účelem své liberace nepodnikl potřebné kroky. Nadto se zavádí nová kategorie technických problémů – nemajících nic společného s běžným provozem letadla – o níž nikdo neví, co vlastně znamená. Existují-li totiž závady, které nejsou vlastní běžnému provozu letadla, musí tím pádem existovat i závady, které mu vlastní jsou. Slovy úpravy jsou to závady, které jsou spojené s normálním provozem letadla, o nichž se v Návrhu stanoví, že nejsou mimořádnými okolnostmi. Nenapadá mě obstojné vysvětlení rozdílů mezi těmito kategoriemi, což opět nepřispívá právní jistotě subjektů. Návrh tedy rozlišuje několik kategorií technických závad, přičemž mezi nimi nestanoví jasné hranice.

Dále, odst. 1 bod (iv) za mimořádné okolnosti prohlašuje veškerá zdravotní rizika či akutní zdravotní problémy, které je nutné řešit přerušením letu nebo nouzovým přistáním. Návrh zde nerozlišuje, zda jde o zdravotní problémy posádky, nebo cestujících. Jak ale víme z rozhodnutí TAP Portugal, úmrtí člena posádky mimořádné okolnosti nezakládá. Když SDEU nepřipustil aplikaci institutu při úmrtí člena posádky, tím spíše by ji nepřipustil při zdravotních komplikacích palubního personálu. Návrh vznikl a byl do legislativního procesu uveden dříve, než bylo rozhodnutí vydáno, pročež lze tuto odchylku pochopit.

Posledně, odst. 1 bod (vii) stanoví, že mimořádné okolnosti budou založeny pracovněprávními spory u dopravce, případně u třetích osob, jejichž činnost s uskutečněním letu nutně souvisí. Stávky jsou určitým druhem pracovněprávního sporu a jejich podřazením pod mimořádné okolnosti se Návrh dostává do přímého rozporu s bohatou judikaturou SDEU v této oblasti. Soud totiž dovedl, obecně řečeno, že stávky zaměstnanců dopravce nemohou být mimořádnou okolností, zatímco stávky zaměstnanců třetích osob, které nemá dopravce pod

svou kontrolou, mimořádné okolnosti představovat budou. Návrh však tyto dvě situace slévá. poněkud nešťastně, v jednu. Na tento bod přílohy navazuje odst. 2 bod (ii).

Konečně nutno upozornit na nutnost reflektovat při tvorbě práva v této sféře čl. 94 Smlouvy o fungování Evropské unie. V současné chvíli nevidím v Návrhu žádný přímo patrný rozpor s tímto ustanovením. Domnívám se však, že kombinací nejistých a neurčitých ustanovení a jejich restriktivního výkladu bychom se však do rozporu s tímto článkem dostat mohli, neboť otázka neúměrné ekonomické zátěže dopravce je se zkoumaným institutem úzce spojena.

V první řadě by základem legislativních změn zkoumaného institutu mělo být jasné vymezení mimořádných okolností bez použití neurčitých slov a pojmů. Jak bude samotná definice znít záleží poté na tom, zda chce zákonodárce nastavit institut spíše otevřeněji, tj. umožnit jeho aplikovatelnost na větší množství případů (ve prospěch dopravců), nebo naopak možnost jeho praktického využití spíše omezit (ve prospěch cestujících). Použití srozumitelných a jednoznačných slov však v Návrhu absentuje, ačkoli jde o naprosto kruciólní prvek kvalitní právní úpravy.

Domnívám se, že nová právní úprava by se spíše měla ubírat tím směrem, jaký navrhuje EP, a mělo by dojít k upuštění od znění Návrhu. Mimořádné okolnosti by měly být založeny tehdy, jestliže dopravce neměl pod svou kontrolou jejich vznik, změnu, trvání či zánik a současně se jeho činnost ve vztahu k nim vymyká povinnostem z oblasti letové bezpečnosti. Kritérium kontroly znamená, že dopravce objektivně nemohl vzniku okolností (příp. zrušení či významnému zpoždění letu) zabránit, tj. nebyl schopen je odvrátit a jejich existenci jakkoli limitovat. Ona kontrola by se posuzovala ve vztahu ke konkrétnímu dopravci, tedy k jeho podniku, podmínkám, za nichž podniká, pravomocem a kompetencím na letištích apod. Kumulativně by došlo k navázání liberace na povinnosti dopravce pramenících z jiných relevantních norem cílících na zajištění bezpečnosti letového provozu. Takové nastavení by sice apriorně nestavilo najisto, co mimořádnými okolnostmi bude, a co ne, nicméně by byl dán prostor pro hledání spravedlnosti v konkrétních případech za použití jasného posuzovacího kritéria s kladením důrazu na bezpečnost letecké dopravy. Aby šlo o mimořádnou okolnost, dopravce by takovou událost jednak nemohl mít pod svou kontrolou, jednak by ve vztahu k ní nesměl být zatížen nějakými „bezpečnostními“ povinnostmi (provést prohlídky či jiné úkony), resp. by je musel splnit.

Aby se ulehčilo aplikační praxi, měla by právní úprava obsahovat výčet okolností, které mimořádnými okolnostmi budou a které jimi naopak nebudou. Výčet by měl být demonstrativní, protože použití taxativního výčtu s sebou nese riziko své neúplnosti a současně je zbytečně apriorně omezena aplikace institutu jen na vyčtené případy, což může být limitující zejména s ohledem na vývoj společenské reality v tom směru, aby právo reflektovalo skutečný stav společnosti a nebylo zastaralé. Jaké okolnosti budou ve výčtu zahrnuty opět záleží na přístupu zákonodárce v tom smyslu, zda dopravcům umožní liberaci ve vícero myslitelných situacích, nebo nikoli. Výčet by vždy měl reflektovat posuzovací kritéria zakotvená pro obecné posouzení těch kterých událostí, aby se nestalo, že ve výčtu bude jako mimořádná okolnost označena situace, která by dle posuzovacího klíče mimořádnou nebyla. To, že nové znění právní úpravy v Nařízení co do výčtu událostí např. nebude reflektovat dosavadní judikaturu, nemusí být nutně špatně. Zákonodárce totiž může mít na určité události jiný názor a bude chtít do budoucna pro určité typy okolností nastolit poměry jinak. Dle mého názoru je k zamyšlení, zda by nebylo vhodné zahrnout pod pojem mimořádných okolností stávky, ať už jakýkoli jejich typ, protože jde o velice komplexní situaci, v níž je zapojena řada zájmů a subjektů viz výše, kdy jsou dopravci tím subjektem, který pomyslně stojí „proti všem“.

Kladně lze hodnotit to, že unijní zákonodárce vnímá praktické problémy spojené se zkoumaným institutem, jak ostatně plyne se Sdělení. Na druhou stranu je nutné s respektem konstatovat, že Návrh nepřinese mnoho užitku. Definuje totiž neurčitý právní pojem neurčitými právními pojmy, což je rozhodně nepřijatelné¹⁸⁵. K tomu se v příloze Návrhu objevují sporné a opět výkladově nejasné pojmy, o jejichž demonstrativní nastínění jsem se výše pokusil. Nezbyvá než doufat s nadějí, že se během legislativního procesu Návrh změní v podobu více vhodnou normativně zakotvovat práva a povinnosti osob. Současná vágní textace totiž směřuje k tomu, že bude vytvářet ještě menší úroveň právní jistoty, a tím generovat ještě více potřebných rozhodnutí SDEU¹⁸⁶, než jak je tomu dnes. Smutné je, že příslušné kanadské orgány při tvorbě obdobné právní úpravy v Kanadě vycházely z toho, že nesmějí dopustit nejasnost právní úpravy, jaká je v Evropě, tedy že Nařízení a důsledky jeho praktické aplikace ve vztahu ke zkoumanému institutu figurovaly jako odstrašující příklad¹⁸⁷.

¹⁸⁵ VAN DER WIJNGAART, Thomas, BALFOUR, John, MACARA, Peter, *Air Passenger Rights Revisited – European Commission Publishes Proposal For Amendment Of Regulation 261/2004*, 2013.

¹⁸⁶ DEFOSSEZ, Delphine, *Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend?* Journal of Air Transport Management, Volume 91, 2021.

¹⁸⁷ Lexcanada, *New passenger protection rules for Canada*, 2019.

7. Zhodnocení institutu, jeho kritika a komparace jeho různých pojetí

Z výše uvedeného je jednoznačně patrné, že právní úprava Nařízení není nikterak dostačující. Je jasné, že konstrukce úpravy stojí na objektivní odpovědnosti dopravce, která ale obsahuje jakýsi subjektivní prvek v podobě přijetí přiměřených opatření¹⁸⁸ s možností liberace.

Bohužel, není udržitelné, aby zákonodárce institut vymezil neurčitým právním pojmem, který se snaží rozvést dalším neurčitým právním pojmem. Ačkoli SDEU z úpravy v rámci řízení o předběžných otázkách dokázal dovodit některá kritéria sloužící k posouzení okolností jako mimořádných, vždy je dovozoval spíše dle smyslu a cíle Nařízení ve vazbě na pouhou preambuli Nařízení a nikoli z hard law. To činil v některých případech (viz výše rozebráno v dílčích kapitolách) velmi výrazně za literou Nařízení. Problémové je především kritérium, zda je daná situace vlastní běžnému výkonu činnosti dopravce. Nejenže takové kritérium nemá v Nařízení oporu, ale SDEU nestanovil ani žádná pomocná vodítka, dle čeho by se mělo (ne)naplnění této podmínky posuzovat. Obecnost a nejasnost tohoto kritéria ponechává velký prostor pro rozličnou interpretaci národních orgánů aplikujících právo, což může vést k rozdílným závěrům v členských státech Unie.

Jsem zastávce velmi silné ochrany cestujících, ale nelze ji zvyšovat bezbřezě, naopak ochrana musí být úměrná možnostem a postavení dopravce. Pokud totiž zatížíme dopravce nepřiměřeně, může to mít v konečném důsledku vliv na samotné cestující (ceny, bezpečnost letů, nedostatek nabídky aj.)¹⁸⁹.

Ze stručného nastínění předběžných otázek, které byly SDEU předloženy, je patrné, že výklad Nařízení tenduje spíše k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a jejich práv s tím, že klade veliké požadavky na leteckého dopravce, aby byl vůbec schopen zbavit se povinnosti nahrazovat škody. Je nasnadě se ptát, co se myslí onou vysokou ochranou cestujících. Jedná se o ochranu ekonomickou? Bezpečnostní? Vzhledem k bodu 12 preambule Nařízení a vzhledem k dosavadní judikatuře SDEU pracuje právní úprava spíše s ochranou ekonomickou, ačkoli tak není nikde explicitně stanoveno. Vztáhneme-li velice striktní pojetí aplikovatelnosti institutu na případy technických problémů letadla, kdy je dopravce liberován jen výjimečně, může nastat situace, kdy dopravce zanedbá technický stav letadla (např. servisní prohlídky, případně se rozhodne uskutečnit let i přes nalezenou dílčí poruchu), aby se vyhnul povinnosti vyplácet

¹⁸⁸ AJGL, Tomáš, Diplomová práce: *Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy*, 2012.

¹⁸⁹ CROON, Jochem, "If You Do Not Know Where You Are Going, You Will End Up Somewhere Else": Update on the Continuing Discussion on Technical Problems and Passenger Rights', *Air and Space Law*, Issue 4, 2015.

paušální náhrady cestujícím¹⁹⁰. Čím tvrdší a přísnější bude Nařízení směrem k dopravcům, tím více práv sice cestující budou mít, ale tím spíše to povede k vytváření většího prostoru pro snížení kvality služeb, pro zhoršení bezpečnostních podmínek apod. Nařízení tak může vytvářet stav, kdy cílí na co největší úroveň ekonomické ochrany pasažérů, čímž ovšem oslabuje jejich ochranu z hlediska bezpečnosti.

Pokud však Nařízení cílí na zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících obecně, tj. ochrany ze všech možných myslitelných úhlů pohledu, je nasnadě tvrdit, že dílčí typy ochrany by měly být ideálně v rovnováze, k čemuž by měl unijní zákonodárce společně se SDEU směřovat. Bezbřehým posilováním jednoho typu ochrany (zejména ekonomickým zvýhodňováním cestujících) totiž může dojít k oslabení jiného typu ochrany (např. zhoršením technického stavu letadel v důsledku nadměrné ekonomické zátěže dopravců).

Ačkoli by se dalo očekávat, že rozhodnutí SDEU povedou spíše k vyjasnění institutu a dotčené právní úpravy, lze tvrdit, že velmi restriktivně pojatý výklad institutu tkaný z neurčitých právních pojmů vede v jistých rovinách k vytvoření ještě větších nejasností a k větší potřebě vnitrostátních soudů předkládat předběžné otázky¹⁹¹. Vykládá-li totiž SDEU neurčité právní pojmy prostřednictvím dalších neurčitých právních pojmů a vágních slov bez větší konkretizace jejich významu, vytváří takový výklad ještě větší právní nejistotu. Celý výkladový problém se tak pomyslně zacyklí. Co víc, Návrh ve velké míře pouze kopíruje neurčitě judikaturou vymezená posuzovací kritéria, čímž by došlo k zanesení dalších neurčitých právních pojmů do Nařízení¹⁹². Šance na změnu tak zatím zůstává promarněna.

Považuji za nutné upozornit na ekonomickou rovinu dopadů zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Očima Nařízení hraje ochrana cestujících prim, což nepopírám, ani nerozporuji a souhlasím s tím. Na druhou stranu je však nutno vnímat ekonomické důsledky v tomto duchu se nesoucích soudních rozhodnutí. Bohužel však nutno přiznat, že se tak ze strany SDEU neděje, což přináší negativní dopady na samotné cestující.

Jen nesporné, že institut má sloužit ke kompenzaci potíží cestujících, které jim vzniknou v důsledku zrušení, případně významného zpoždění letu. V takových situacích mají cestující

¹⁹⁰ SCHEYCHUK, Yevhenii, Master's Thesis: *Liability of air carriers in cases of flight disruption caused by technical problems in aircraft*, 2020.

¹⁹¹ DRAKE, Sara, *Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004?* 2020.

¹⁹² ADAMS-PRASSL, Jeremias, 'Reforming Air Passenger Rights in the European Union', *Air and Space Law*, Issue 1, 2014.

i jiná práva upravená Nařízením, např. právo na poskytnutí péče aj., přičemž jejich uspokojení se dopravce nemůže jakkoli zbavit, protože institut mimořádných okolností se váže toliko k právu na náhradu škody. Jak bylo nastíněno na některých místech předchozích kapitol, paušalizovaná náhrada škody je v kombinaci s povinností zajistit realizaci ostatních práv cestujících pro dopravce velice nákladná. Současně se dopravce v důsledku vzniku mimořádných okolností, např. stávek svých zaměstnanců, musí potýkat i s finanční náročností samotných mimořádných okolností. To vytváří zvýšenou finanční zátěž¹⁹³. Vzhledem k tomu, že míra regulace v Unii v této oblasti je jedna z nejpřísnějších na světě, je nasnadě tvrdit, že unijní normotvůrce do jisté míry snižuje konkurenceschopnost evropských dopravců oproti těm světovým¹⁹⁴.

Pokud judikatura dovozuje velmi přísná kritéria pro možnost liberace z povinnosti dopravce, což souvisí s častější realizací práv cestujících s tím spojených, dopravci mohou přistoupit k přenesení finanční zátěže na samotné cestující. Děje se tak prostřednictvím zvyšování cen. Zvedne-li dopravce cenu, nikoli nutně o desítky procent, ve vazbě na celkový počet cestujících na tom může ještě vydělat. Není tedy vhodné vnímat právo jako oddělený autonomní systém pravidel, nýbrž je třeba hledat spojitosti s jinými společenskými oblastmi, na něž má právo vliv. Opačně by mohlo dojít k zvyšování cen letenek skrytému pláštěm vysoké ochrany spotřebitele¹⁹⁵. Zmíním, že je třeba mít na paměti čl. 94 Smlouvy o fungování Evropské unie, který zakotvuje povinnost, aby veškerá opatření v oblasti cen a podmínek dopravy učiněná v rámci Smluv přihlížela k hospodářské situaci dopravců¹⁹⁶. Příliš restriktivním výkladem zkoumaného institutu bychom se mohli dostat do rozporu s tímto ustanovením.

Restriktivního výkladu pojmu mimořádných okolností se SDEU bezpochyby dopouští. Je tomu tak proto, že se snaží udržet co nejužší výklad výjimky ze zásady ve smyslu práva na náhradu škody, z čehož inverzně plyne nutnost extenzivního výkladu povinností dopravce. SDEU se snaží o to, aby pod pojem mimořádných okolností spadalo co nejméně myslitelných situací, k čemuž vytváří určitá posuzovací kritéria. Tato kritéria jsou ale čistě jím vytvořená,

¹⁹³ Tamtéž.

¹⁹⁴ SCHEYCHUK, Yevhenii, Master's Thesis: *Liability of air carriers in cases of flight disruption caused by technical problems in aircraft*, 2020.

¹⁹⁵ TANG, S., *Air Carriers' Obligation in 'Extraordinary Circumstances'*. *European Journal of Risk Regulation*, 2013.

¹⁹⁶ Čl. 94 Smlouvy o fungování Evropské unie.

nemají podklad v Nařízení ani v právně nezávazných dokumentech vydaných EK. Soud tak svým výkladem jde jednoznačně nad text Nařízení. Nic jiného mu ale při absenci kvalitnější právní úpravy nezbývá. Na druhou stranu, SDEU by si měl být vědom praktických dopadů svých rozsudků a měl by zvažovat, zda jeho výklad cílí na kýženou vysokou ochranu cestujících nezakládá faktickou nespravedlnost vůči dopravci. Nicméně, je především věcí unijního zákonodárce, jak pravidla, která SDEU poté pouze vykládá, nastaví, a jak budou tato pravidla jasná, přesná a srozumitelná.

Pro pomyslné zvýšení právní jistoty adresátů Nařízení je zásadní, aby se přístup ke zkoumanému institutu ze strany relevantních entit ve smyslu EK, SDEU a Národních těles příliš nelišil. Je totiž vskutku nežádoucí, aby měla EK jako primární tvůrce původního znění legislativních návrhů jinou představu o tom, co mimořádné okolnosti znamenají, než jak je vnímají orgány aplikující Nařízení v praxi. Tak, jak je institut nastaven v Nařízení, ve velké míře předurčuje jeho výklad ze strany SDEU. Čím obecnější a vágnější legislativní úprava bude, tím větší prostor je dán výkladu nejen SDEU, ale i národním orgánům aplikujícím Nařízení. EK v Návrhu, jak již bylo upozorněno, spíše jen kopíruje dosavadní judikaturu a Návrh tak nepřináší do praxe žádný větší posun, opominu-li některé nesoulady s judikaturou v demonstrativním výčtu okolností. Národní tělesa prostřednictvím Soupisu reagují na Nařízení a dostupné rozsudky SDEU a snaží se pomocí aplikační praxi tak, že vytvořily detailní výčet rozličných událostí s pokusem o jejich zařazení do skupin dle toho, zda se o mimořádné okolnosti jedná, nebo nikoli. Soupis se snaží být velice konkrétní, aby měla Národní tělesa (ne)aplikaci institutu co nejsnazší a aby pro ně posuzování nebylo příliš náročné. Příčinou nejasností a dílčích nesouladů v chápání mimořádných okolností je nejasná právní úprava v Nařízení, která je příliš obecná, stručná a sestávající z vágních formulací, které vyvolávají potřebu vysvětlujícího výkladu SDEU.

Kromě nedostatků současné právní úpravy je třeba upozornit právě na nedostatečnou reflexi judikatury SDEU ze strany EK. Tuto skutečnost lze zpozorovat v příloze č. 1 Návrhu, v němž EK navrhuje za mimořádné okolnosti prohlásit pracovněprávní spory dopravce, což je ale plně v rozporu s pojetím SDEU ve smyslu rozsudku Krusemann a navazujících rozhodnutí. Tato změna v Návrhu by znamenala skutečně velký obrat v dosavadním přístupu a současně velkou finanční úlevu pro dopravce, jak bylo blíže vysvětleno v kapitole 3.2.2. Vedle toho příloha č. 1 Návrhu označuje za mimořádnou okolnost i skrytou výrobní vadu. To sice na první pohled je v souladu s rozsudky soudu, nicméně SDEU neoznačil za mimořádnou okolnost jakoukoli takovou skrytou vadu, nýbrž jen takovou, která stíhá větší množství letadel. A právě

kritérium postižení vícero letadel EK do Návrhu nezahrnula, čímž vyvstává otázka, zda na něj pouze zapoměla, nebo zda se odklání od přístupu SDEU. To bezpochyby povede k potřebě vyjasnit tento problém skrze položení relevantní předběžné otázky, případně přes právně nezávazný dokument, jako jsou pokyny rozebrané v kapitole 5.2. Vyjma těchto nejvíce viditelných rozporů se pojetí EK od pojetí SDEU v zásadě neodlišuje, což je seznat především z toho, že EK pro definici zkoumaného institutu v Návrhu použila kritéria vyslovená v rozsudku Wallentin-Hermann. S troškou nadsázky se tak můžeme ptát, zda právo tvoří EK, nebo SDEU, jehož rozsudky a postoje se EK chystá kodifikovat. Pro úplnost dodávám, že Soupis rozsudky SDEU plně reflektuje a v jeho pojetí mimořádných okolností není se závěry soudu jakýkoli rozpor.

Aby bylo postaveno najisto, co dle SDEU mimořádné okolnosti v porovnání s Návrhem a Soupisem jsou, nebo naopak nejsou, nabízím níže uvedenou přehledovou tabulku, která je syntézou přístupu jednotlivých přístupů.

Okolnosti, které jsou zpravidla mimořádné			
Okolnost	Judikatura SDEU	Návrh	Soupis
Teroristický útok, sabotáž a jiné projevy agrese	Neřešeno, ale ANO	ANO	ANO
Přírodní katastrofy, např. výbuch sopky, tajfuny, zemětřesení či tsunami aj.	ANO	ANO	ANO
Administrativní opatření třetích osob či entit, která je dopravce povinen respektovat	ANO	ANO	ANO
Střet letadla s ptáky	ANO	Neřešeno	ANO
Technická závada vzniknuvší po střetu s externím tělesem	ANO	Neřešeno	ANO
Technická závada nezpůsobená střetem s externím tělesem	NE	NE	ANO
Skrytá výrobní vada	NE	ANO	ANO
Skrytá výrobní vada stíhající větší počet letounů	ANO	ANO	ANO
Střet mobilních schůdku s letadlem	NE	Neřešeno	Neřešeno

Přítomnost paliva na letištní dráze	ANO	Neřešeno	ANO
Absence letadla v důsledku špatného plánování dopravce	Neřešeno, ale NE	Neřešeno	Neřešeno
Absence palubního personálu v důsledku špatného plánování dopravce	Neřešeno, ale NE	NE	NE
Stávka zaměstnanců dopravce a osob s ním propojených	NE	ANO	Neřešeno
Stávka zaměstnanců třetí osoby s dopravcem nepropojené	ANO	ANO	ANO
Úmrtí a zdravotní komplikace člena posádky	NE	ANO	ANO
Úmrtí a zdravotní komplikace cestujících	ANO	ANO	ANO
Nevhodné chování člena posádky	Neřešeno, ale NE	Neřešeno	Neřešeno
Nevhodné chování cestujícího	ANO	Neřešeno	ANO

Až na pár výjimek jsou přístupy SDEU, EK a Národních těles v zásadě souladné. Rozpory lze pozorovat v detailnějším štěpení technických problémů ze strany SDEU, v oblasti stávek a v problematice lidského faktoru. Je však mít na paměti, že uvedená tabulka je pouze ilustrativní a naplnění podmínek pro aplikaci institutu je vždy třeba zkoumat v intencích konkrétních případů.

Lze shrnout, že institut je výjimkou ze zásady, a tím je apriorně jeho aplikovatelnost z logiky věci velmi omezena. Za zásadu považujeme právo cestujících na náhradu škody, které jim vzniká jako kompenzace nepohodlí v důsledku zrušení či významného zpoždění letu. Vedle tohoto práva náleží cestujícím i další práva, která cílí na zmírnění onoho nepohodlí. Institut by měl být aplikován tehdy, kdy cestujícím sice bylo způsobeno nepohodlí, ale bylo by nespravedlivé požadovat pod dopravci náhradu. SDEU svým výkladem nastiňuje, v kterých situacích je ona nespravedlnost založena, a kdy ne. Přístup SDEU je, dle mého názoru, až příliš protektivní směrem k cestujícím a až příliš přísný vůči dopravcům tak, že nereflektuje realitu fungování letecké dopravy. Judikatura klade na dopravce pro účely liberace velké množství

požadavků a dopravce je tak schopen se liberovat skutečně jen ve velmi úzkém okruhu případů. Domnívám se, že díky výkladu SDEU spravedlnost předem stojí spíše na straně cestujících, ačkoli je v mnoha případech diskutabilní, zda by neměla ležet spíše na straně dopravců. Bude-li SDEU ve svém velmi restriktivním výkladu pokračovat a bude-li i nadále opomíjet praktické dopady svých rozhodnutí, je nasnadě tvrdit, že institut neplní svou funkci a neliberuje dopravce tehdy, kdy by tomu tak, alespoň ve vztahu k fakticitě věci, být mělo.

Závěrem je nutné poznamenat, že SDEU je ve své judikatuře konzistentní a od svého prvního rozhodnutí ve věci Wallentin-Hermann se až do současnosti drží tam vyslovených závěrů a kritérií, která ve svých rozhodnutích pouze rozvíjí a navazuje na ně. Ponechám-li stranou, zda jsou kritéria správně nastavená, je určitě vhodné, že soud svou judikaturu nemění a že je naopak ustálená, tj. že se SDEU nedopouští náhlých odklonů od svých předcházejících rozhodnutí. Subjekty tak mohou alespoň v tomto smyslu lépe předvídat, jak budou soudy jednotlivé okolnosti posuzovat, a to je žádoucí ve vztahu k jejich legitimnímu očekávání.

8. Závěr

Institut mimořádných okolností byl podroben analýze především z hlediska Nařízení, přílehlavých rozsudků SDEU a právně nezávazných dokumentů (soft-law). Cílem analýzy bylo objevit skutečný význam a obsah onoho neurčitého právního pojmu a nabídnout čtenářům práce ucelený přehled okolností, které, alespoň ve většině případů, budou, nebo naopak nebudou za mimořádné okolnosti považovány. Toho bylo, alespoň v určité míře, dosaženo. Pevně věřím, že čtenáři tohoto textu budou mít po jeho přečtení lepší představu o tom, co mimořádné okolnosti jsou a co si pod tímto vágním slovním spojením představit.

Hlavním podnětem k sepsání této práce je praktické využívání institutu dopravci k osvobození se od svých povinností, prostřednictvím čehož může docházet k nedůvodnému krácení práv leteckých cestujících. Nejasnost institutu podněcuje dotčené subjekty k hájení svých práv před příslušnými orgány s tím, že je odhadováno, že až polovina legitimních nároků cestujících je dopravci nesprávně zamítnuta s odkazem na mimořádné okolnosti¹⁹⁷. Důsledkem současného právního stavu je, mj. vznik mnoha specializovaných společností podnikajících v tom směru, že cestujícím, resp. za ně, vymáhají jejich nároky, a to zpravidla za procentuální část z vymožené částky¹⁹⁸.

Nařízení zakládá cestujícím rozsáhlou množinu práv, k čemuž jsou inverzně navázány povinnosti dopravce. Čím větší tlak klade právní úprava na dopravce, tím větší bude jejich snaha se z nějakých povinností osvobodit. A jaké jiné povinnosti by se dopravci rádi zbavili než právě povinnosti platit paušální náhrady škody. V prostředí nejasné právní úpravy postavené na použití obecných frází bez významové konkretizace klesá právní jistota adresátů norem Nařízení, čímž vzniká větší manévrovací prostor pro dopravce, jak se svých povinností zbavit. SDEU však postupem živeným smyslem a účelem Nařízení chrání práva cestujících ve velkém rozsahu a klade na dopravce chtějícího se zbavit svých povinností poměrně vysoké požadavky. Je politováníhodné, že řada žádostí o zodpovězení předběžných otázek byla vzata zpět a SDEU tak přišel o možnost institut blíže vymežit a detailněji jej vyjasnit¹⁹⁹.

Význam institutu by se dal shrnout následujícími slovy. Tam, kde to není vzhledem k okolnostem spravedlivé, nevzniká dopravci povinnost nahradit cestujícímu náhradu škody.

¹⁹⁷ VAN DAM, C., *Air passenger rights after Sturgeon*. Air Space Law 36, 2011.

¹⁹⁸ TIMS, A., *Beware firms trying to take a cut of your flight delay claim you can do it for free*, 2018.

¹⁹⁹ ADAMS-PRASSL, Jeremias, BOBEK, Michal, *Welcome Aboard: Revisiting Regulation 261/2004*, 21. 9. 2015.

V tomto směru je význam pojmu stálý a neměnný, protože smyslem institutu je liberovat dopravce z peněžité povinnosti právě tam, kde je o cestujícího postaráno díky jiným povinnostem dopravce dostatečně jiným způsobem, a současně kde již není žádoucí, aby cestující od dopravce obdržel i finanční kompenzaci. Právě kritérium spravedlivosti, které je dle mého názoru schováno pod formulací použitou v Nařízení, je a vždy bude těžko uchopitelným kritériem, jehož klasifikace bude vždy záležet na individuálním posouzení konkrétních okolností. Je ale úkolem unijního zákonodárce, aby onu spravedlivost vymezil pomocí exaktnějších slov a pomocí srozumitelných kritérií, aby rozhodování o ní bylo pro orgány aplikující právo snazší a pro adresáty právních norem předvídatelnější.

Co je naopak proměnlivé, je okruh okolností, které mohou mimořádné okolnosti založit, v důsledku čehož nelze apriorně stanovit, kdy mimořádné okolnosti založeny budou a kdy naopak nikoli. Ačkoli v obecné rovině je možné říci, že nějaký typ okolností bude s větší pravděpodobností mimořádné okolnosti zakládat, nemusí tomu tak být vždy. Každý dopravce je totiž odlišný, může mít různé vybavení, schopnosti, podmínky podniku a pravomoci přijímat přiměřená opatření apod., z čehož plyne, že je-li jeden dopravce v konkrétní situaci liberován, nemusí tomu tak být i v případě dopravce jiného.

Bohužel, koncept mimořádných okolností je konceptem z logiky věci obecným a díky tomu těžko legislativně uchopitelným. Domnívám se, že díky své povaze nikdy nebude možné institut přesně definovat²⁰⁰ tak, aby byla definice jasná, určitá, srozumitelná a vyčerpávající natolik, aby neponechávala prostor pro interpretační rozšiřování, případně zužování okruhu okolností, na které by měla dopadat. Vždy bude potřeba výkladová judikatura SDEU, která bude doprovázet institut zakotvený v Nařízení, ať už bude definován, nebo nikoli, a to v tom směru, že bude na základě konkrétních okolností dovozovat obecná výkladová pravidla aplikovatelnosti institutu. Nařízení by však mělo být nastaveno tak, aby byl výkladový prostor omezený a aby hlavním zdrojem použitelných pravidel bylo právě Nařízení. Dnes je však situace taková, že bez relevantní judikatury SDEU nejsou adresáti norem schopni Nařízení náležitě aplikovat, a to, dle mého soudu, není žádoucí stav. Především by měla být právní úprava formulována s použitím jasných a jednovýznamových slov a měla by obsahovat jednak vymezení srozumitelných kritérií určených pro posouzení aplikovatelnosti liberace za současné reflexe reality fungování letecké dopravy, jednak by měla obsahovat demonstrativní výčet

²⁰⁰ BURIÁN, Lukáš, Diplomová práce: *Ambiguity and vagueness of legal terms in the context of Regulation (EC) No 261/2004*, 2018.

okolností, které budou zákonodárcem apriorně a jednou provždy označeny za mimořádné a naopak.

Z pohledu dopravců je současné znění Nařízení nastaveno až příliš ve prospěch cestujících a je až příliš zatěžující, což je ostatně i můj vlastní názor, na druhou stranu, z pohledu cestujících mohou další změny jejich ochranu ještě posílit, a ještě více zvýšit jejich pohodlí²⁰¹. Jsem přesvědčen, že aktuální právní stav dostatečně nereflektuje praktické fungování letecké dopravy, resp. že právní úprava nedbá praktických dopadů své aplikace. Je nastavena velmi štědře směrem k ekonomickému prospěchu cestujících na úkor spravedlnosti ve vztahu k dopravcům.

Nelze jinak než si přát, aby unijní normotvůrce pokračoval se snahou zkvalitnit právní úpravu mimořádných okolností tak, aby i nadále, avšak mnohem lépe, vyrovnávaly břemeno mezi cestujícími na straně jedné a dopravci na straně druhé a aby institut nesloužil v kontextu složité a nejasné právní úpravy jednak jako bianko šek pro krácení práv cestujících., jednak jako bezbřehý zdroj kompenzací pro cestující.

²⁰¹ DEFOSSEZ, Delphine, *Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend?* Journal of Air Transport Management, Volume 91, 2021.

Seznam použitých zkratk

Nařízení	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
Národní tělesa	Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování Nařízení dle jeho čl. 16
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
EK	Evropská komise
Návrh	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (COM(2013)130)
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
Sdělení	Sdělení Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování a výsledcích Nařízení ze dne 4. 4. 2007
Požadované informace	Informace požadované po úřadu pro civilní letectví
Pokyny	Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19 (2020/C 89 I/01)
EP	Evropský parlament
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
LZPEU	Listina základních práv Evropské unie

Seznam použitých zdrojů

1. Seznam použité literatury

Transport in the European Union: Current Trends and Issues, Foreword, April 2018.

CIPRÝN, Štěpán, KIRŠNER, Pavel, Právní prostor: *Práva cestujících*, září 2017.

ČINČURAK ERCEG, B., VASILJ, A., *Current affaris in passneger rights protection in the European union*, Comparative Law Issues and Challenges Series (ECLIC), 2018.

BOGAČ, Vítězslav, *Práva cestujícího letecké dopravy v případě tzv. mimořádných okolností*, 2015.

MORRIS, H. Article in the Telegraph: *Airlines 'refusing to pay out on flight delay compensation*, 2017.

CALDER, S., Article on Flight Delay Payouts: *Top Airlines Including TUI and EasyJet Critised for 'Stalling Tactics'*, 2018.

COLBEY, Richard, Article in the Guardian: *European court rules on airline compensation*, 2009.

METODIEV, Martin, Article in ClaimCompass on Air Passenger Rights: *What Are Extraordinary Circumstances in 2021?* January 2021.

KOČAŘ, Tomáš, Rigorózní práce: *Regulace práv cestujících v letecké dopravě z pohledu práva Evropské unie*, 2018.

AJGL, Tomáš, Diplomová práce: *Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy*, 2012.

DRAKE, Sara, *Article on Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004?* 2020.

TANG, S., *Air Carriers' Obligation in 'Extraordinary Circumstances'*, European Journal of Risk Regulation, 2013.

KEATING, Dave, Article in Fobes: *EU Says Passengers Not Owed Money For Most Coronavirus Cancellations*, March 2020.

Njord Law Firm, Article on No compensation when a flight is cancelled due to COVID-19, 2020.

IATA, Article on Industry Welcomes Clarity on EU Passenger Rights, 10th June 2016.

- DEFOSSEZ, Delphine, *Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend?* Journal of Air Transport Management, Volume 91, 2021.
- VAN DER WIJNGAART, Thomas, BALFOUR, John, MACARA, Peter, Article published in mondaq: *Air Passenger Rights Revisited - European Commission Publishes Proposal For Amendment Of Regulation 261/2004*, 2013.
- BURIÁN, Lukáš, Diplomová práce: *Ambiguity and vagueness of legal terms in the context of Regulation (EC) No 261/2004*, 2018.
- JOCH, Lenka, Diplomová práce: *Práva cestujících v letecké dopravě z pohledu EU*, 2022.
- VOSEŠKOVÁ, Lucie, Obchodněprávní revue č. 1/2023, 24. 3. 2023.
- ŠIŠKOVÁ, Eva, Diplomová práce: *Práva cestujících v letecké dopravě dle nařízení č. 261/2004*, 2022.
- ŠIMEK, Martin, Diplomová práce: *Analýza institutu mimořádné okolnosti v letecké dopravě a jeho provázání na uplatnění práv cestujících*, 2023.
- DAL POZZO, Rossi. *EU legal framework for safeguarding air passenger rights*, 2014.
- VERHEYEN, W., PECINOVSKY, P., *Strike as an extraordinary circumstance*, European Labour Law Journal, 2022.
- VAN DAM, C., *Air passenger rights after Sturgeon*, Air Space Law 36, 2011.
- TIMS, A., *Beware firms trying to take a cut of your flight delay claim you can do it for free*, 2018.
- Lexcanada, *New passenger protection rules for Canada*, 2019.
- SISULA-TULOKAS, Lena, *Witch-Craft Formulas and Regulation 261/2004 on Compensation to Air Passengers*, 25. 3. 2019.
- Baltic Journal of Law & Politics 11:1, 2018.
- CROON, Jochem, *'If You Do Not Know Where You Are Going, You Will End Up Somewhere Else': Update on the Continuing Discussion on Technical Problems and Passenger Rights*, Air and Space Law, Issue 4, 2015.
- CALLAGHAN, Jim, CROON, Jochem, *'Punctuality or a Safe Flight: Which Should Have Priority?'*, Air and Space Law, Issue 1, 2018.

ADAMS-PRASSL, Jeremias, BOBEK, Michal, *Welcome Aboard: Revisiting Regulation 261/2004*, 21. 9. 2015.

TRUXAL, Steven, DREW, Sandhya, *'Consumers, Air Carriers and Workers in the European Union: Two Sides of the Triangle'*, *Air and Space Law*, Issue 1, 2022.

GOLTZ, Nachshon, PURVES-SMITH, Michael, *Canadian on a British Airplane – Compensation and Extraordinary Circumstances in Aviation Delays: British Airways as a Case Study*, 22. 11. 2014.

ADAMS-PRASSL Jeremias, *'Reforming Air Passenger Rights in the European Union'*, *Air and Space Law*, Issue 1, 2014.

SCHEYCHUK, Yevhenii, Master's Thesis: *Liability of air carriers in cases of flight disruption caused by technical problems in aircraft*, 2020.

2. Seznam použitých internetových zdrojů

Česko zakáže přílety a odlety ruských aerolinek na tuzemská letiště. Polsko jim uzavřelo vzdušný prostor, [online], www.irozhlas.cz, 25. 2. 2022, [cit. 5. 11. 2023].

Ruská letadla nesmí přeletět nad Evropskou unií. Nebe se zavírá, [online], ct24.ceskatelevize.cz. 26. 2. 2022, [cit. 5. 11. 2023].

Rusko oplácí stejnou mincí. Uzavřelo vzdušný prostor desítkám aerolinek, [online], www.idnes.cz, 28. 2. 2022, [cit. 5. 11. 2023].

3. Seznam použitých právních předpisů

A. Unijní právní předpisy

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

B. Vnitrostátní právní předpisy

Zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím

4. Seznam použité judikatury – rozsudky Soudního dvora Evropské unie

C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771

C-294/10, Eglītis a Ratnieks, ECLI:EU:C:2011:303

C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43

C-394/14, Siewert, ECLI:EU:C:2014:2377

C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618
C-315/15, Peškovi, ECLI:EU:C:2017:342
C-195/17 a další, Krüsemann, ECLI:EU:C:2018:258
C-28/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2021:226
C-501/17, Germanwings, ECLI:EU:C:2019:288
C-159/18, Moens, ECLI:EU:C:2019:535
C-832/18, Finnair, ECLI:EU:C:2020:204
C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, ECLI:EU:C:2020:460
C-344/04, IATA a ELFAA, ECLI:EU:C:2006:10
C-336/03, easyCar, ECLI:EU:C:2005:150
C-402/07 a C-432/07, Sturgeon, ECLI:EU:C:2009:716
C-156/22 až C-158/22, TAP Portugal, ECLI:EU:C:2023:393
C-613/20, Eurowings, ECLI:EU:C:2021:820
C-308/21, SATA International, ECLI:EU:C:2022:533

5. Seznam ostatních zdrojů

List of National Enforcement Bodies under Regulation [EC] 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91 - veřejně dostupný seznam národních těles dle čl. 16 Nařízení.

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

Legislative Train Schedule: Revision of regulation 261/2004 on air passenger rights and of regulation 2027/97 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air, 20. 10. 2023.

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ podle článku 17 nařízení (ES) č. 261/2004 o uplatňování a výsledcích uvedeného nařízení, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů {SEK (2007) 426}.

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landgericht Düsseldorf (Německo) dne 15. srpna 2022 – Air Europa Lineas Aereas v. VO, GR.

Position of the European Parliament adopted at first reading on 5 February 2014 with a view to the adoption of Regulation (EU) No .../2014 of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights and Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air, EP-PE_TC1-COD(2013)0072.

Draft list of extraordinary circumstances following the National Enforcement Bodies (NEB) meeting held on 12 April 2013 Version 19 April 2013 Understanding between NEB –NEB1 on a non-exhaustive and non-binding list of extraordinary circumstances for the application of the current Regulation (EC) 261/2004.

SDĚLENÍ KOMISE – Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19 (2020/C 89 I/01).

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ podle článku 17 nařízení (ES) č. 261/2004 o uplatňování a výsledcích uvedeného nařízení, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů {SEK(2007) 426}.

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 (Text s významem pro EHP) {SWD(2013) 62 final} {SWD(2013) 63 final}.

Sdělení Komise Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů – Pracovní program Komise na rok 2021, 19. 10. 2020.

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Žádost o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 adresovaná ÚCL a odpověď ÚCL z roku 2021

Příloha č. 2 – Žádost o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 adresovaná ÚCL a odpověď ÚCL z roku 2023

Příloha č. 1 – Žádost o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 adresovaná ÚCL a odpověď ÚCL z roku 2021

e-mailem

Úřad pro civilní letectví

K letišti 1149/23

160 08 Praha 6 – Ruzyně

V Praze dne 23. 2. 2021

Žádost o poskytnutí informací

Vážená paní, vážený pane,

obracím se na vás se svou žádostí o poskytnutí informací ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Žádost**“) vztahujícím se k působnosti vašeho úřadu jako subjektu odpovědného za prosazování Nařízení Evropské parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. 2. 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 (dále jen „**Nařízení**“).

Tímto vás zdvořile žádám o poskytnutí těchto informací:

- (a) celkový počet stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení;
 - (b) celkový počet stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení přímo vztahujících se k právu leteckých cestujících na náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení;
 - (c) celkový počet zamítnutých stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení;
 - (d) celkový počet zamítnutých stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení z důvodu existence mimořádných okolností ve vazbě na právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení;
- a to vše za období počínaje rokem 2015 do dne doručení Žádosti (dále jen „**Požadované informace**“).

Ačkoli to není pro vaše rozhodování ohledně Žádosti podstatné a relevantní, uvádím, že Požadované informace by měly sloužit mé osobě jako studentovi právnické fakulty v rámci vytváření odborné práce na téma institutu mimořádných okolností v letecké dopravě.

Zároveň vás prosím o zaslání Požadovaných informací na e-mailovou adresu, prostřednictvím níž vám byla Žádost doručena.

S přáním pěkného dne a poděkováním

Lukáš Bartošík



ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

Lukáš Bartošik
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

K č. j.: 000937-21-110

Zpracovatel: Mgr. Hyspecký

Tel. 225422726

Praha 2. března 2021

Odpověď Úřadu ve věci žádosti o informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím

Vážený pane Bartošiku,

Úřad pro civilní letectví (dále též jako „Úřad“) obdržel dne 23. února 2021 Vaši žádost o informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, týkající se:

- (a) celkového počtu stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení;
- (b) celkového počtu stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení přímo vztahujících se k právu leteckých cestujících na náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení;
- (c) celkového počtu zamítnutých stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení;
- (d) celkového počtu zamítnutých stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení z důvodu existence mimořádných okolností ve vazbě na právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení;

a to vše za období počínaje rokem 2015 do dne doručení Žádosti (dále jen „Požadované informace“).

Dovolte mi Vás informovat, že Vaši žádosti Úřad ve smyslu ustanovení § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb. vyhověl.

K bodu a) Úřad uvádí, že od roku 2015 do dnešního dne eviduje celkem 6 374 stížností podle 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 (dále jen „nařízení 261/2004“).

K bodu b) Úřad uvádí, že z počtu stížností uvedených v bodě a) se jich celkem 5 913 týkalo náhrady škody dle čl. 7 nařízení 261/2004.

Příloha č. 2 – Žádost o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 adresovaná ÚCL a odpověď ÚCL z roku 2023

datovou zprávou

Úřad pro civilní letectví

K letišti 1149/23

160 08 Praha 6 – Ruzyně

V Praze dne 31. 10. 2023

Žádost o poskytnutí informací

Vážená paní, vážený pane,

obracím se na vás se svou žádostí o poskytnutí informací ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Žádost**“) vztahujícím se k působnosti vašeho úřadu jako subjektu odpovědného za prosazování Nařízení Evropské parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. 2. 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 (dále jen „**Nařízení**“).

Tímto vás zdvořile žádám o poskytnutí těchto informací:

- (a) celkový počet stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení;
- (b) celkový počet stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení přímo vztahujících se k právu leteckých cestujících na náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení;
- (c) celkový počet zamítnutých stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení;
- (d) celkový počet zamítnutých stížností podaných vašemu úřadu ve vztahu k jeho působnosti dle čl. 16 odst. 2 Nařízení z důvodu existence mimořádných okolností ve vazbě na právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení;

a to vše za období od 24. 2. 2021 do dne doručení Žádosti (dále jen „**Požadované informace**“).

Ačkoli to není pro vaše rozhodování ohledně Žádosti podstatné a relevantní, uvádím, že Požadované informace by měly sloužit mé osobě jako studentovi právnické fakulty v rámci vytváření odborné práce na téma institutu mimořádných okolností v letecké dopravě.

Zároveň vás prosím o zaslání Požadovaných informací na e-mailovou adresu, prostřednictvím níž vám byla Žádost doručena.

S přáním pěkného dne a poděkováním

Lukáš Bartošík



ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

Úřad
Úřad pro civilní letectví

Lukáš Bartošík

████████████████████
████████████████████
████████████████████

do datové schránky

č. j.: 7447-23-110

Zpracovatel: Ing. Vaculíková

E-mail: vaculikova@caa.cz

7. listopadu 2023

Žádost o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím - oznámení o vzniklých nákladech

Vážený pane Bartošíku,

k Vaší žádosti o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím (dále jen „zákon o svobodném přístupu k informacím“) ze dne 31. 10. 2023 Vám sdělují následující.

V souvislosti s poskytnutím požadované informace vznikly Úřadu pro civilní letectví náklady v celkové výši 7 200,- Kč.

Výše nákladů byla stanovena v souvislosti s náročným vyhledáváním požadovaných dokumentů, a to ve výši stanovené směrnicí ÚCL-134 Poskytování informací podle zákona 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím. Úhrada nákladů je požadovaná na základě ustanovení § 17 zákona o svobodném přístupu k informacím.

Úhradu nákladů proveďte:

- a) v hotovosti do pokladny ÚCL – příjmy, nebo
- b) bankovním převodem nebo složenkou na bankovní účet č. 19-3727061/0710.

Potvrzení o zaplacení, prosím, zašlete na e-mail podatelna@caa.cz (k rukám sekretariátu ředitele Úřadu).

Úřad je připraven otázkám v bodech a), c) a d) vyhovět, nicméně zodpovězení na otázku v bodě b) žádosti vyžaduje mimořádně rozsáhlé ruční vyhledání informací ve smyslu § 17 zákona, a to v rozsahu 40 hodin, což odpovídá dle aktuálního sazebníku úhrad nákladů v souvislosti s poskytnutím informací dle zákona.

Pokud neuhradíte požadovanou výši nákladů do 60 dnů ode dne oznámení, nebude Vám daná informace poskytnuta a Vaše žádost bude v bodě b) odložena.

Žadatel je oprávněn podat proti požadavku úhrady nákladů stížnost podle ust. § 16a odst. 1 písm. d) zákona o svobodném přístupu k informacím, a to písemně nebo ústně do 30 dnů ode dne doručení tohoto sdělení u Úřadu pro civilní letectví. Nadřízeným orgánem oprávněným k rozhodování o stížnosti je Ministerstvo dopravy.

S pozdravem

JUDr. Kateřina Havlíková, LL. M.
ředitelka sekce správní a bezpečnostní

Příloha: Rozpis nákladů na vyhotovení informace

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ, K letišti 1149/23, 160 08 Praha 6
fax: +420 220 561 823 • telefon: +420 225 421 111 • www.caa.cz • e-mail: podatelna@caa.cz • datová schránka: v8qaaz5

Název práce v českém jazyce: Analýza institutu mimořádných okolností aneb krácení práv leteckých cestujících: Teorie, praxe a budoucí směřování

Abstrakt

Letečtí cestující mají na základě unijního práva řadu práv vůči leteckým dopravcům. Jedním z těchto práv je i právo na paušalizovanou náhradu škody v případě zrušení či významného zpoždění letu. Zrušení či významné zpoždění letu mohou být způsobeny velkou škálou různých okolností. Jsou-li tyto okolnosti mimořádné, kterým dopravce nemohl za použití všech přiměřených opatření zabránit, nemají cestující právo na náhradu a dopravce je tak ze své povinnosti liberován.

Mimořádné okolnosti v letecké dopravě jsou velice často v praxi aplikovaným institutem sloužícím k liberaci dopravce z jeho povinnosti zaplatit leteckým cestujícím škodu. Bohužel, tento právní prostředek je v právní úpravě zakotven velmi nejasně, neurčitě, a to formou neurčitých právních pojmů. Proto jej může být v praxi zneužíváno v neprospěch cestujících. Soudní dvůr Evropské unie v rámci řízení o předběžných otázkách sice institut vykládá, ale opět s použitím obecných a vágních termínů, což si žádá další konkretizaci prostřednictvím dalších předběžných otázek.

Tato práce si klade za cíl přiblížit smysl a význam mimořádných okolností a nastínit, co se pod tímto neurčitým právním pojmem skrývá. Činí tak zkoumáním nařízení č. 261/2004, dostupné judikatury, soft law a legislativního návrhu na změnu nařízení. Práce je v tomto směru také členěna, přičemž jádrem práce je analýza soudních rozhodnutí. Ta jsou systematizována dle povahy okolností, kterým se rozhodnutí věnují. Součástí textu jsou také úvahy nad posouzením okolností, které Soudní dvůr Evropské unie ještě neměl šanci závazně vyřešit. Součástí práce je i kritické zhodnocení návrhu na změnu nařízení ze strany Evropské komise. Konečným výsledkem je syntéza relevantních pojetí a jejich srovnání v přehledové tabulce.

Unijní zákonodárce by se měl snažit institut legislativně upravit tak, aby byl ponechán co nejmenší prostor pro různorodou interpretaci. Tím by přispěl k nastolení právní jistoty adresátů nařízení. Současně by měl mít zákonodárce při tvorbě práva na paměti, že vysoká ochrana cestujících ve smyslu většího množství povinností dopravce může v konečném důsledku cestujícím uškodit.

Klíčová slova:

Letecká doprava

Práva leteckých cestujících

Mimořádné okolnosti

Přiměřená opatření

Právo na náhradu škody

Liberace dopravce

Title of the writing: Analysis of the institute of extraordinary circumstances or abbreviation of air passenger rights: Theory, practice and future directions

Abstract

Air passengers have a number of rights against air carriers under EU law. One of these rights is the right to a flat-rate compensation in the event of cancellation or significant delay of a flight. Cancellations or significant delays can be caused by a wide variety of circumstances. If these circumstances are extraordinary and could not have been prevented by the carrier using all reasonable measures, passengers are not entitled to compensation and the carrier is thus relieved of its obligation.

Extraordinary circumstances in air transport are very often applied in practice as a means of relieving the carrier of its obligation to pay damages to air passengers. Unfortunately, this remedy is enshrined in the legislation in a very vague and indeterminate manner, in the form of vague legal terms. It can therefore be abused in practice to the detriment of passengers. The Court of Justice of the European Union, in the context of the preliminary ruling procedure, does interpret the institute, but again using general and vague terms, which requires further specification by means of further preliminary questions.

This paper aims to explain the meaning and significance of extraordinary circumstances and to outline what is hidden under this vague legal concept. It does so by examining Regulation 261/2004, available case law, soft law and a legislative proposal to amend the Regulation. The thesis is also structured in this way, with an analysis of court decisions at its core. These are systematized according to the nature of the circumstances addressed in the decisions. The text also includes reflections on the assessment of circumstances that the CJEU has not yet had the chance to resolve in a binding manner. The work also includes a critical assessment of the European Commission's proposal to amend the Regulation. The final result is a synthesis of the relevant concepts and their comparison in a summary table.

The EU legislator should try to legislate the institution in a way that leaves as little room as possible for divergent interpretations. This would help to establish legal certainty for the addressees of the regulation. At the same time, the legislator should bear in mind when drafting the law that high passenger protection in the sense of more obligations on the carrier may ultimately be to the detriment of passengers.

Key words:

Air transport

Air passenger rights

Extraordinary circumstances

Reasonable measures

Right to compensation

Liberation of the carrier