

Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta

Petra Urbanová

**Mezinárodní letecká přeprava: vymáhání práv
cestujících dle nařízení Evropského parlamentu a
Rady (ES) č. 261/2004 ve světle judikatury
Evropského soudního dvora**

Diplomová práce

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

Katedra: **Obchodního práva**

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): **Listopad 2015**

„Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracovala samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.“

V Praze dne 30. 11. 2015

Petra Urbanová

Na tomto čestném místě bych velice ráda poděkovala Prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc. za cenné rady a výborné vedení mé diplomové práce. Velké poděkování patří i mým rodičům a partnerovi za trpělivost a podporu, kterou mi věnovali po celou dobu mého studia.

Obsah

Obsah	IV
Seznam použitých zkratek	VI
Úvod.....	1
1. Úprava mezinárodní letecké přepravy	3
1.1 Nástin historického vývoje mezinárodní letecké přepravy	3
2. Nařízení 261/2004.....	10
2.1 Obecná charakteristika Nařízení 261/2004	10
2.2 Soulad Montrealské úmluvy s Nařízením 261/2004	11
2.3 Působnost Nařízení 261/2004	13
2.4 Odepření nástupu na palubu letadla – čl. 4 Nařízení 261/2004	13
2.5 Zrušení letu – čl. 5 Nařízení 261/2004.....	15
2.6 Zpoždění letu – čl. 6 Nařízení 261/2004.....	18
2.7 Mimořádné okolnosti	23
2.8 Nařízení 261/2004 de lege ferenda – Návrh na změnu Nařízení 261/2004	30
2.9 Shrnutí	33
3. Vymáhání nároků dle Nařízení 261/2004	34
3.1 Příslušnost soudu dle Nařízení 261/2004	34
3.2 Vnitrostátní (národní) orgán odpovědný za dodržování a prosazování Nařízení 261/2004	39
3.3 Žalobní návrh ve věci	40
3.4 Náklady řízení	44
3.5 Shrnutí	47
4. Společnosti zabývající se vymáháním nároků od leteckých dopravců	48
4.1 Obecně o společnostech vymáhající nároky	48
4.2 Společnost Click2Claim s.r.o.	49
4.3 Shrnutí	52

5.	Povědomí lidí o Nařízení 261/2004 – průzkum pomocí dotazníkového šetření.....	53
5.1	Metodika průzkumu	53
5.2	Výsledky průzkumu	54
5.3	Shrnutí průzkumu.....	61
	Závěr	62
	Seznam použité literatury	64
	Abstrakt.....	69
	Abstract – International air transport: enforcement of rights of passengers under regulation (EC) No. 26124 in the light of judgments of the European court of Justice .	70
	Klíčová slova	71
	Key words	71
	Seznam příloh	72

Seznam použitých zkratek

Click2Claim, C2C	společnost Click2Claim s.r.o.
EP	Evropský parlament
EU	Evropská unie
Montrealská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná v Montrealu dne 28. května
Nařízení 261/2004	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91
Nařízení Brusel I	Nařízení Rady (ES) č. 44/2001, o soudní příslušnosti a uznání a výkonu soudních rozhodnutí ve věcech občanských a obchodních (tzv. Nařízení Brusel I)
Nařízení Brusel I bis	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech
Nařízení o EDN	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 861/2007, ze dne 11. července 2007, kterým se zavádí evropské řízení o drobných nárocích
Návrh na změnu Nařízení	COM (2013) 130: 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
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
Společenství	Evropské společenství
Varšavská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, podepsaná ve Varšavě dne 12. 10. 1929

Úvod

Letecká doprava je bezesporu nejvíce využívanou dopravou na světě. Je tedy zapotřebí, aby práva cestujících, kterých každoročně přibývá, byla chráněna v co největší možné míře. Tato diplomová práce se zabývá pravidly, která jsou pro ochranu cestujících přijata na mezinárodní a zejména evropské úrovni. Zabývá se vybranými otázkami v oblasti mezinárodní letecké přepravy, evropským nařízením 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 vymáháním nároků od leteckých dopravců podle Nařízení 261/2004.

Cílem diplomové práce je poskytnout ucelený přehled o evropském nařízení 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 o postupech při vymáhání nároků od leteckých dopravců. Autor se pokusí práci obohatit vlastním názorem a zkušenostmi z praxe, které bude demonstrovat na konkrétních případech, se kterými se osobně setkal.

Diplomová práce je rozdělena na dvě hlavní části – teoretickou a praktickou. Teoretická část obsahuje kapitoly zaměřené na mezinárodní leteckou přepravu a obsah Nařízení 261/2004. Do praktické části diplomové práce autor řadí kapitoly týkající se vymáhání nároků od leteckých dopravců dle Nařízení 261/2004 a průzkum pomocí dotazníkového šetření v kapitole páté.

Při zpracování této diplomové práce bude autor postupovat za použití deskripce základních teoretických východisek daného oboru práva. Následně prostřednictvím popisu a analýzy podrobí zkoumání zejména Nařízení 261/2004, a to hlavně situace, které zakládají cestujícím nárok na náhradu škody. Autor především zohlední situace, kdy byl cestujícím odepřen nástup na palubu letadla, let byl zrušen či významně opožděn. Získané teoretické poznatky budou konfrontovány s rozsáhlou judikaturou Soudního dvora Evropské unie. Autor při zpracování diplomové práce využije též metodu komparativní, a to při přípravě první kapitoly, kde pomocí této metody porovná významné úmluvy, které byly přijaty v oblasti mezinárodní letecké

přepravy. Následně získané poznatky autor syntetizuje, a to vždy v rámci té které dílčí kapitoly diplomové práce.

V rámci praktické části autor realizuje vlastní průzkum, kdy připraví dotazníkové šetření, jehož hlavním cílem bude zjistit, jaké povědomí mají lidé z autorova okolí o Nařízení 261/2004 a svých právech v oblasti letecké dopravy. Zmíněný průzkum bude probíhat formou přímého dotazování metodou face to face, založenou na osobním kontaktu autora (tazatele) s dotazovanými.

Jako podklad pro vypracování této diplomové práce bude použita především judikatura Soudního dvora Evropské unie, která je pro kvalitní zpracování daného tématu zcela zásadní. K ověření některých závěrů využije autor odborné články a také soudních rozhodnutí českých soudů zejména Ústavního soudu České republiky. Judikatura Soudního dvora Evropské unie bude používána především v druhé kapitole diplomové práce, která je věnována samotnému Nařízení 261/2004, jelikož je významná pro výklad jednotlivých ustanovení Nařízení 261/2004. Ve druhé kapitole autor též poskytne náhled do úpravy Nařízení 261/2004 de lege ferenda a vytyčí nejdůležitější chystané změny.

1. Úprava mezinárodní letecké přepravy

1.1 Nástin historického vývoje mezinárodní letecké přepravy

Předmětem této kapitoly bude krátký historický exkurz ohledně úmluv, které byly přijaty v oblasti mezinárodní letecké přepravy a dokreslují tak právní úpravu letecké přepravy v rámci Evropy.

1.1.1 Varšavská úmluva - charakteristika

Ve 20. letech minulého století byla v rozvoji komerční letecká přeprava. Další rozvoj letecké dopravy s sebou přinesl mnoho otázek. Do popředí se ovšem dostávala zejména otázka odpovědnosti provozovatele letadla vůči cestujícím, příjemcům či odesílatelům zboží za škodu, která jim může být v souvislosti s leteckou přepravou způsobena. Tato otázka byla vyřešena dne 12. října 1929 ve Varšavě, kdy zástupci 23 států podepsali Varšavskou úmluvu.¹ Státy, které podepsaly Varšavskou úmluvu a přijaly limity odpovědnosti dopravců a sjednotily tak mezinárodní leteckou dopravu, chránily především své vlastní zájmy, jelikož většina aerolinií byla zcela či zčásti vlastněna jednotlivými státy². Varšavská úmluva je považována za velmi důležitý dokument, který upravoval a ovlivňoval leteckou přepravu po dlouhá léta. Její výjimečnost můžeme spatřovat zejména z pohledu mezinárodního práva soukromého, jelikož se jedná o přímou metodu úpravy soukromoprávních vztahů, která je založena na používání hmotněprávních norem s mezinárodním prvkem. Normy upravují práva a povinnosti účastníků těchto soukromoprávních norem přímo, tedy bez odkazu na jiný právní řád a bez použití kolizní normy.³

Varšavskou úmluvu ratifikovalo více než 150 států a stala se tak nejrozšířenější úmluvou v oblasti mezinárodní letecké přepravy.⁴

¹ Čapek J., Klíma R. Civilní letectví ve světle práva. 1. vydání. Lexis Nexis CZ. 2005. str. 13.

² Milde M. International air law and ICAO. Eleven International Publishing. 2008. str. 269.

³ Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé. 8. vydání. Plzeň - Brno: Aleš Čeněk, 2015. s. 44.

⁴ E-Bulletin dopravního práva. Odpovědnost v letecké dopravě (Montrealská úmluva 1999), dostupný na WWW: http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2007.pdf.

Postupem času se objevila potřeba některá pravidla změnit a modernizovat, některá naopak zcela zrušit. V této souvislosti bylo postupně přijato několik úmluv a protokolů, které společně vytvořily tzv. Varšavský systém.⁵

Na konferenci v Haagu byl dne 28. září 1955 podepsán Haagský protokol⁶, kterým byly zejména navýšeny limity odpovědnosti dopravce, a byla upravena ustanovení týkající se přepravních dokladů. Zvyšování limitů odpovědnosti dopravce se nesetkalo s příliš pozitivním ohlasem a některé státy odmítly k Haagskému protokolu přistoupit⁷. Postupně bylo přijato několik dalších protokolů a úmluv, které Varšavskou úmluvu doplňovaly či měnily.

V roce 1961 doplnila Varšavský systém Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, podepsaná v Guadalajaře dne 18. září 1961. Tato úmluva rozšiřuje působnost Varšavské úmluvy a upravuje zejména vztahy ve Varšavské úmluvě neupravené nebo nejasné. Byl především vymezen pojem dopravce.⁸ Guadajarskou úmluvu ratifikovalo pouze 86 států.

Dalším významným dokumentem, který byl přijat v oblasti mezinárodní přepravy, se stal Guatemalský protokol z roku 1971. Guatemalský protokol⁹ „*se týká zejména zvýšení odpovědnostních limitů pro dopravce a zasahuje též do koncepce odpovědnosti dopravce.*“¹⁰ Nutno dodat, že Guatemalský protokol nevstoupil nikdy v platnost, neboť nebyl ratifikován dostatečným počtem států. Vzhledem k tomu, že

⁵ Carr, I. International Trade Law. 4th. edition. London: Routledge-Cavendish, 2010., s. 335.

⁶ Haagský protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929.

⁷ Např. Spojené státy americké ratifikovaly Haagský protokol až v roce 2003, jelikož odpovědnostní limity považovaly za nízké a žádaly jejich zvýšení.

⁸ Horník J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník. 2000, roč. 139, č. 3.

⁹ Protokol doplňující Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě sjednanou ve Varšavě 12. října 1929 a doplněnou Protokolem sjednaným v Haagu dne 28. září 1955, podepsaný 8. března 1971 v Guatemale.

¹⁰ Viz poznámka č. 8.

roku 1975 byla provedena další změna Varšavské úmluvy prostřednictvím čtyř Montrealských protokolů, už s největší pravděpodobností ani Guatemalský protokol v platnost nevstoupí.¹¹

Montrealské protokoly byly sjednány 25. září 1975 v Montrealu. Protokol I – III. upravuje Varšavskou úmluvu, Haagský protokol a Guatemalskou úmluvu v souvislosti s přechodem na jinou měnovou jednotku (z francouzského zlatého franku na měnovou jednotku Mezinárodního měnového fondu – SDR – zvláštní práva čerpání). Protokol IV. zcela mění dosavadní Varšavský systém a zvyšuje limity odpovědnosti dopravce.¹² V platnost vstoupily všechny Montrealské protokoly, kromě protokolu číslo III, který nebyl ratifikován dostatečným počtem států.

Úprava mezinárodní letecké přepravy se stala velice roztržštěnou. Nepřehledná situace vyústila ve vypracování návrhu úmluvy, která měla nahradit dosavadní Varšavský systém.¹³ „*Návrh ve své podstatě vycházel ... z Varšavské úmluvy a proto dodržoval i její strukturu a snažil se maximálně zachovat její původní jazyk, pokud nebylo přistoupeno k modernizaci některých pojmů. Cílem návrhu bylo především vytvořit unifikační úmluvu, která by nahradila stávající systém. Do návrhu byla zapracována některá ustanovení z Montrealského protokolu IV, Guatemalského protokolu a také téměř celá Guadalajarská úmluva.*“¹⁴ Výsledkem složitého schvalovacího procesu bylo přijetí Montrealské úmluvy, které je věnována následující podkapitola 1.1.2.

¹¹ Bulletin české společnosti pro dopravní právo. K pramenům právní úpravy letecké přepravy, dostupné na WWW: http://www.csdp.cz/files/2002_2.pdf, str. 19.

¹² Tamtéž.

¹³ Tamtéž.

¹⁴ Horník J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník. 2000, roč. 139, č. 3.

1.1.2 Montrealská úmluva - charakteristika

Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě byla v Montrealu přijata 28. května 1999. V České republice vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2003 a nahradila svoji předchůdkyni, Varšavskou úmluvu. Právní vztahy, které Montrealskou úmluvou nejsou upraveny, jsou zpravidla upraveny ve Varšavské úmluvě, jelikož obě mezinárodní úmluvy působí vedle sebe¹⁵. Montrealskou úmluvu doposud ratifikovalo více než 100 zemí¹⁶ např. všechny státy EU, USA, Japonsko, Kanada, Švýcarsko. Mezi země, které úmluvu dosud neratifikovaly, se řadí např. Thajsko, Indie, Latinská Amerika či Jižní Korea.¹⁷ Autor považuje za nutné též zmínit, že ne všechny státy, které ratifikovaly Varšavskou úmluvu, přistoupily k Montrealské úmluvě. Ve státech, které Montrealskou úmluvu neratifikovaly, proto zůstává v platnosti Varšavská úmluva.¹⁸

Montrealskou úmluvu podepsalo v roce 2004 i Společenství a vyjádřilo tak svůj úmysl stát se jejím účastníkem.¹⁹ Vzhledem k tomu, že s EU je smluvní stranou, stala se Montrealská úmluva součástí práva EU. EU provedla Montrealskou úmluvu nařízením Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, které bylo později změněno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002. Přijetím tohoto nařízení EU doplnila ustanovení Montrealské úmluvy a došlo i k rozšíření působnosti ustanovení Montrealské úmluvy na čistě vnitrostátní lety v rámci EU.²⁰

¹⁵ Havlíčková K., Králová R. Cestovní právo. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2015. s. 398.

¹⁶ Ke dni 22. 8. 2014 podepsalo Montrealskou úmluvu celkem 108 zemí. Informace dostupná z WWW: http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/mtl99_en.pdf.

¹⁷ E-Bulletin dopravního práva. Odpovědnost v letecké dopravě (Montrealská úmluva 1999), dostupný na WWW: http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2007.pdf.

¹⁸ Carr, I. International Trade Law. 4th. edition. London: Routledge-Cavendish, 2010. s. 331.

¹⁹ Pauknerová, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013., s. 34.

²⁰ Havlíčková K., Králová R. Cestovní právo. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2015. s. 399.

Montrealská úmluva stanoví odpovědnost dopravce, za situaci, kdy dojde k:

- usmrcení a zranění cestujících
- zpoždění letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu
- zničení či ztrátě zavazadel.²¹

V preambuli Montrealské úmluvy je vyzdvihnut velký význam předchozí Varšavské úmluvy a potřeba modernizovat a sjednotit předpisy týkající se mezinárodní letecké přepravy a též je zakotvena důležitost spravedlivého odškodnění v případě vzniklé škody.

Rozsah působnosti Montrealské úmluvy nalezneme v čl. 1, kde je uvedeno, že se „vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu“. Také se vztahuje na bezplatnou dopravu, kterou provádí podniky zabývající se leteckou dopravou. Mezinárodní leteckou přepravou se dle čl. 1 odst. 2 rozumí jakákoli přeprava, kdy se místo odletu a místo určení nachází na rozdílných územích či na stejném území se zastávkou na území jiného státu, není podmínkou, aby tento stát byl smluvní stranou Montrealské úmluvy. Pokud by došlo k přepravě na území stejného státu bez zastávky na území jiného státu, nemůže se jednat o mezinárodní leteckou přepravu.

Co se týče závaznosti Montrealské úmluvy, lze dovodit její kogentní charakter, a to z čl. 49, který zní, že „*jakékoli ujednání v přepravní smlouvě a ve všech zvláštních smlouvách uzavřených před vznikem škody, v nichž se strany záměrně zavazují nedodržovat předpisy a pravidla stanovená v této úmluvě buď tak, že byla sjednána platnost jiných zákonů, a nebo tak, že byla změněna pravidla týkající se soudních pravomocí, jsou neplatná a právně neúčinná*“.

²¹ Tamtéž s. 398.

Čl. 49 Montrealské úmluvy není jediné ustanovení, které obsahuje zákaz, mezi další patří čl. 26, který stanoví, že jakákoli ujednání, kterými by se dopravce zamýšlel zbavit odpovědnosti nebo svoji odpovědnost omezit např. snížením limitů odpovědnosti, jsou neúčinná. K této otázce se také vyjádřil Nejvyšší soud ČR ve svém rozhodnutí sp. zn. 23 Cdo 2244/2008²² ze dne 27. října 2010, kde konstatoval, že nelze odpovědnostní limity dle Montrealské úmluvy libovolně snižovat, a to ani tehdy, byl-li uveden nižší odpovědnostní limit v přepravních podmínkách dopravce.

S ohledem na výše uvedené nelze nechat bez povšimnutí ustanovení čl. 27 Montrealské úmluvy, ve kterém je zakotvena smluvní svoboda. Přes přísná ustanovení Montrealské úmluvy, od kterých se dopravce nemůže platně odchýlit, je třeba konstatovat, že se jedná především o soukromoprávní vztah mezi dopravcem a jeho klientem. Dopravce může upravit podmínky přepravy odchylně, nicméně tato odlišná úprava nesmí být v rozporu s Montrealskou úmluvou.

1.1.3 Odpovědnost leteckého dopravce dle Montrealské úmluvy – srovnání s Varšavskou úmluvou

Úpravu odpovědnosti leteckého dopravce nalezneme v III. hlavě Montrealské úmluvy v čl. 17 – 37. Tato ustanovení upravují základní zásady odpovědnosti leteckého dopravce a jsou převážně kogentního charakteru, od kterých se letecký dopravce nesmí odchýlit.²³ Montrealská úmluva vychází z Varšavské úmluvy a na první pohled se může zdát, že obě úmluvy zakládají stejné druhy odpovědnosti, ale přesto jsou založeny na principech rozdílných. Pro srovnání zde není důležité, za co letecký dopravce odpovídá, ale jak se své odpovědnosti může zprostit. Varšavská úmluva vycházela především z principu objektivní odpovědnosti, který byl spojen s presumovaným zaviněním. Letecký dopravce se zprostil odpovědnosti pouze v případě, kdy prokázal, že učinil veškerá opatření, aby škoda nevznikla.

²² Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky, sp. zn. 32 Cdo 2244/2008, ze dne 27. 10. 2010, dostupné na WWW: www.nsoud.cz.

²³ Čl. 26 Montrealské úmluvy.

Oproti tomu Montrealská úmluva stanovuje princip presumovaného zavinění pouze v případech zpoždění - čl. 19, ve kterém je uvedeno, že „Dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákupu.“ Tímto ustanovením je založena objektivní odpovědnost leteckého dopravce, které se může zprostit pouze prokázáním, že učinil „veškerá možná opatření“²⁴, aby škodu odvrátil. Liberační důvod, kterým se letecký dopravce může zprostit odpovědnosti je uveden v čl. 20 Montrealské úmluvy²⁵ – Zproštění odpovědnosti – zavinění či spoluzavinění poškozené osoby. Letecký dopravce se tak zcela či zčásti zproští odpovědnosti, pokud prokáže, že škoda byla způsobena protiprávním činem, nedbalostí nebo opomenutím poškozené osoby, která uplatňuje nárok na náhradu škody.

Montrealská úmluva je kromě čl. 19 založena na objektivní odpovědnosti. Nechce-li letecký dopravce vzniklou škodu hradit, musí prokázat, že existoval liberační důvod, kterým se odpovědnosti zproští. Pro kompletní výklad odpovědnosti dle Montrealské úmluvy považuje autor za nutné uvést ještě jednu výjimku. Z dikce čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vyplývá, že se jedná o absolutní odpovědnost leteckého dopravce, a to v případě, že dojde k usmrcení či zranění cestujících. U absolutní odpovědnosti má letecký dopravce dle čl. 21 Montrealské úmluvy²⁶ velmi omezenou možnost²⁷ liberace a exkulpace. Bližšímu zkoumání však tyto dvě odpovědnosti podrobeny nebudou, jelikož nejsou předmětem této práce.

Zpoždění letu je upraveno i v Nařízení 261/2004. Konfliktem mezi Montrealskou úmluvou a Nařízením 261/2004 se dále autor zabývá ve druhé kapitole práce bod 2.2. Soulad Montrealské úmluvy a Nařízení 261/2004.

²⁴ Čl. 19 Montrealské úmluvy.

²⁵ Čl. 20 platí pro veškerá ustanovení, vztahující se k odpovědnosti podle Montrealské úmluvy.

²⁶ Znění čl. 21 Montrealské úmluvy - Zproštění odpovědnosti:

„Dopravce nebude odpovídat za škody vzniklé podle čl. 17 odstavce 1, které přesahují na každého cestujícího částku 100 000 SDR, jestliže dopravce prokáže, že ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců nebo agentů nebo ke škodě došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.“

2. Nařízení 261/2004

2.1 Obecná charakteristika Nařízení 261/2004

Nařízení 261/2004 je účinné od 17. února 2005, kdy plně nahradilo nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991²⁸, které poskytovalo ochranu cestujících v případech, kdy jim byl odepřen nástup na palubu letadla z důvodu tzv. overbookingu²⁹ v pravidelné letecké dopravě. Přijetím Nařízení 261/2004 došlo k významnému rozšíření ochrany práv cestujících. Nařízení 261/2004 poskytuje i ochranu cestujícím, kterým je nejen odepřen nástup na palubu letadla, ale jejich let je zrušen či významně opožděn. Za důležitou změnu, ke které došlo po přijetí Nařízení 261/2004 považuje autor i ten fakt, že se Nařízení 261/2004 vztahuje na pravidelné lety i na lety nepravidelné (tzv. chartery³⁰). Důvody přijetí Nařízení 261/2004 jsou blíže specifikované v jeho odůvodnění. Autor si z tohoto odůvodnění dovoluje zmínit pouze ty nejdůležitější důvody přijetí Nařízení 261/2004, za které považuje především:

- bod 1 - zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a ochrany spotřebitele
- bod 2 - snahu zmírnit závažné potíže a nepohodlí cestujících v případech, kdy je jim odepřen nástup na palubu letadla nebo v případech zrušení nebo významného zpoždění letů
- bod 4 - celkovou snahu EP a Rady EU posílit práva cestujících a zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu.

Cestující je dle Nařízení 261/2004 považován vůči leteckým dopravcům za slabší stranu, a proto jsou stanovena společná pravidla pro jejich ochranu. Nicméně ohlasy z řad leteckých dopravců jsou od počátku přijetí negativní, jelikož pravidla

²⁸ 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.

²⁹ Situace, kdy letecký dopravce umožní zakoupení letenky většímu počtu zájemců, než je skutečná kapacita letadla.

³⁰ Let uskutečněný leteckým dopravcem mimo pravidelný letový řád. Informace dostupná z WWW: <http://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/slovo/charter-cartr>.

dle Nařízení 261/2004 jsou velice přísná a zatěžují letecké dopravce, a to zejména po ekonomické stránce.

2.2 Soulad Montrealské úmluvy s Nařízením 261/2004

Samotné přijetí Nařízení 261/2004 se neobešlo bez protestů leteckých aerolinií. Dvě sdružení leteckých společností IATA³¹ a ELFAA³² napadla před účinností Nařízení 261/2014 jeho platnost. Předkládající soud³³ položil SDEU sedm předběžných otázek. Za nejzásadnější předběžné otázky, které byly SDEU ve věci položeny autor považuje zejména:

- otázku týkající se neslučitelnosti čl. 6 a čl. 7 Nařízení 261/2004 s čl. 19, 20 a 22 Montrealské úmluvy a
- otázku ohledně nicotnosti a neplatnosti čl. 5 a čl. 6 Nařízení 261/2004 z důvodu, že diskriminují nízkonákladové aerolinie.

SDEU rozhodl o platnosti Nařízení 261/2004 v rozsudku *The Queen*, na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport dne 10. 1. 2006³⁴. Ohledně neslučitelnosti čl. 6 a čl. 7 Nařízení 261/2004 s Montrealskou úmluvou SDEU uvedl, že *„jakékoli zpoždění cestujících v letecké dopravě, zejména pokud je významné, může obecně způsobit dva druhy škod. Příliš velké zpoždění způsobí jednak takřka totožné škody všem cestujícím, jejichž náhrada může mít formu standardizované a okamžité pomoci nebo poskytnutí péče pro všechny dotčené osoby, například ve formě občerstvení, stravy, ubytování nebo telefonních hovorů. Cestujícím může mimoto vzniknout individuální újma, v závislosti na důvodu jejich cestování, jejíž náprava musí být posuzována případ od případu podle rozsahu způsobených škod, a jež v důsledku toho může být nahrazena pouze a posteriori a individuálně.“*³⁵

³¹ International Air Transport Association. Sdružení leteckých společností působících ve 130 zemích, které přepravují 98 % cestujících na mezinárodních pravidelných leteckých linkách.

³² European Low Fares Airline Association. sdružení založené v lednu 2004, které zastupuje zájmy 10 nízkonákladových společností z 9 evropských zemí.

³³ High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court).

³⁴ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci *The Queen*, na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport, ze dne 10.1.2006, C – 344/04, bod 43.

³⁵ Věc *The Queen*, bod 43.

Z uvedeného vyplývá, že pomoc poskytnutá cestujícím na základě Nařízení 261/2004 nebrání cestujícím v tom, aby po leteckém dopravci požadovali individualizovanou náhradu škody podle Montrealské úmluvy, a to v případě, kdy jim zpoždění letu takovou škodu způsobí.³⁶

Dle názoru autora je důležité rozlišit tyto dva druhy škod, jelikož náhrada dle Nařízení 261/2004 má cestujícím kompenzovat nepohodlí, které museli strpět, když jejich let byl opožděn, jedná se o paušalizovanou náhradu škody. Na druhou stranu může mnohdy cestujícím vzniknout individuální škoda tím, že letecký dopravce nebyl schopen zajistit let dle naplánovaného časového harmonogramu.

Nicméně si autor i přes výše uvedené dovolí se závěry SDEU nesouhlasit a přiklání se k názoru Pauknerové, která k výše uvedenému uvádí, že je třeba na rozhodnutí SDEU ve věci *The Queen* nahlížet kriticky, jelikož dává přednost sekundárnímu právu před mezinárodní smlouvou sjednanou EU (ES). Dle Pauknerové *„argument postavený na tom, že ustanovení o náhradě škody při zpoždění v Montrealské úmluvě představují individualizovanou škodu, zatímco Nařízení předvídá paušalizovanou náhradu škody, nepůsobí přesvědčivě.“*³⁷

Ohledně druhé otázky, kterou autor vytyčil, týkající se nicotnosti a neplatnosti čl. 5 a čl. 6 Nařízení 261/2004 z důvodu, že diskriminují nízkonákladové aerolinie SDEU konstatoval, že není rozhodující cenová politika leteckého dopravce a že cestující má nárok na náhradu škody dle Nařízení 261/2004 bez ohledu na to, s jakou leteckou společností uzavřel smlouvu. Újma, kterou při zrušení či zpoždění pocítí cestující leteckého dopravce, který operuje pravidelné lety a újma cestujícího nízkonákladových aerolinií je zcela totožná. SDEU též uvedl, že v rámci zásady rovného zacházení je potřeba zacházet se všemi leteckými dopravci stejně, neboť jen tak může být naplněn hlavní účel Nařízení 261/2004, kterým je zvýšení ochrany všech cestujících leteckých dopravců.³⁸

³⁶ Věc *The Queen*, bod 47.

³⁷ Pauknerová, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013., s. 44.

³⁸ Věc *The Queen*, bod 97.

2.3 Působnost Nařízení 261/2004

V čl. 3 bod 1 Nařízení 261/2004 je vymezena oblast působnosti Nařízení 261/2004, které se vztahuje na:

- cestující, kteří odlétají z jakéhokoli letiště na území EU
- cestující, kteří odlétají z letiště mimo území EU na letiště nacházející se na území členských států, v případě, že letecký dopravce provozující předmětný let je dopravcem Společenství a cestující neobdrželi náhradu a nebyla jim poskytnuta pomoc na území třetího státu.

Z výše uvedeného je zřejmé, že odpovědnost nese v každém případě provozující letecký dopravce. Pojem provozující letecký dopravce je vymezen v čl. 2 písm. b) Nařízení 261/2004 a rozumí se jím letecký dopravce, který dle smlouvy uzavřené s cestujícím uskutečňuje či zamýšlí uskutečnit let nebo tak činí v zastoupení právnické nebo fyzické osoby, která takovou smlouvu s cestujícím uzavřela.

Nařízení 261/2004 se vztahuje pouze na cestující, kteří:

- mají leteckým dopravcem potvrzenou rezervaci a přihlásí se k přepravě dle písemných pokynů leteckého dopravce nebo nejpozději do 45 min před zveřejněným časem odletu
- měli rezervovaný let a byli bez ohledu na důvod převedeni na let jiný.

2.4 Odepření nástupu na palubu letadla – čl. 4 Nařízení 261/2004

Pro mnohé se může zdát tato situace nemožná. Jak se může stát, že letecký dopravce odepře cestujícímu nástup na palubu letadla? Tato situace ovšem může nastat velice snadno. Nešvarem leteckých dopravců v poslední době je, že umožňují zakoupení letenky většímu počtu zájemců, než je skutečná kapacita letadla – tzv. překnihování³⁹. Letecké dopravce k tomuto jednání vedou ekonomické důvody, jelikož spoléhají, že někteří cestující se k letu nedostaví. V případě, že se však

³⁹ Též Overbooking.

dostaví všichni cestující, kteří si zakoupili letenku, tak leteckému dopravci nezbyvá nic jiného, než „nadbytečným“ cestujícím odepřít nástup na palubu letadla. Definice odepření nástupu na palubu letadla je uvedena v čl. 2 písm. j) Nařízení 261/2004 a rozumí se jím odmítnutí leteckého dopravce přepravit cestujícího, který si zakoupil letenku, let mu byl potvrzen a dostavil se k přepravě⁴⁰.

Odepření nástupu na palubu letadla se nepochybně týká situací nadměrného počtu rezervací, ale například v rozsudku ve věci Germán Rodríguez Cachafeiro v. Iberia⁴¹ dospěl SDEU k závěru, že se týká i situací, kdy je cestujícímu odepřen nástup na palubu z jiných důvodů, např. provozních. Ve zmíněném rozsudku se Germán Rodríguez Cachafeiro společně se svými spolucestujícími domáhal odškodnění ve výši 600 EUR na osobu, jelikož jim letecký dopravce Iberia neoprávněně zrušil rezervaci na navazující let, neboť nesprávně předpokládal, že z důvodu zpoždění prvního letu navazující let nestihnou. Letecký dopravce jejich rezervace přenechal jiným cestujícím. Následně jim byl odepřen nástup na palubu letadla. Odepření nástupu na palubu nebylo v tomto případě způsobeno nadměrným počtem rezervací, nýbrž z důvodu zpoždění prvního letu, čímž argumentoval u soudu i letecký dopravce Iberia.

SDEU k výše uvedenému konstatoval, že „nařízení stanoví případy, kdy jsou pro odepření nástupu na palubu dány důvody, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady. Soudní dvůr však došel k závěru, že takové odepření nástupu na palubu, jako je odepření nástupu na palubu v projednávaném případě, nemůže být postaveno na roveň s takovými důvody, neboť důvod odepření není přičitatelný cestujícímu. Toto odepření je naopak v každém případě přičitatelné dopravci. Dopravce totiž způsobil zpoždění prvního letu, který sám provozoval a nesprávně předpokládal, že cestující nebudou schopni se dostavit včas k nástupu na palubu letadla následujícího letu, Soudní dvůr tak má

⁴⁰ Letecký dopravce může odmítnout nástup na palubu letadla cestujícímu např. ze zdravotních a bezpečnostních důvodů nebo z důvodu, že nemá dostatečné cestovní doklady, tyto situace nelze zahrnout pod čl. 4 Nařízení 261/2004.

⁴¹ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Germán Rodríguez Cachafeiro, Martínez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia, ze dne 4. 10. 2012, C-321/11.

za to, že letecký dopravce nemůže podstatně rozšiřovat případy, kdy je oprávněn odůvodněně odepřít cestujícímu nástup na palubu – bylo by to v rozporu s cílem sledovaným nařízením. Odepření nástupu na palubu související s provozními důvody je tedy neodůvodněným odepřením, které zakládá nároky přiznané nařízením.“⁴²

Odškodnění za odepření nástupu na palubu tedy náleží všem cestujícím, kterým byl nástup odepřen z důvodů, které jsou plně přičitatelné leteckému dopravci.

SDEU v uvedeném rozhodnutí upřesnil definici odepření nástupu na palubu a uvedl, že takový výklad je v souladu s hlavním účelem Nařízení 261/2004 zajistit vysokou ochranu cestujících.

Postup leteckého dopravce v případě odepření nástupu na palubu je uveden v čl. 4 Nařízení 261/2004. Letecký dopravce je povinen vyzvat dobrovolníky, aby odstoupili od svých rezervací. Za dobrovolníka můžeme označit osobu, která po výzvě leteckého dopravce souhlasila s postoupením své rezervace výměnou za náhradu, kterou jí letecký dopravce poskytne⁴³. Pokud se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků, letecký dopravce odepře nástup na palubu letadla cestujícím proti jejich vůli. V takovém případě jim ovšem náleží odškodnění, proplacení výdajů nebo přesměrování letu a péče dle čl. 7, čl. 8 a čl. 9 Nařízení 261/2004.

2.5 Zrušení letu – čl. 5 Nařízení 261/2004

Definici zrušení letu nalezneme v čl. 2 písm. l) Nařízení 261/2004, rozumí se jím neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo. Jedná se o situaci obvyklou, a proto ji Nařízení 261/2004 podrobně upravuje, aby byla zajištěna maximální ochrana cestujících, kterých se tato situace dotkne.

⁴² Soudní dvůr Evropské unie, Tisková zpráva č. 125/12, dostupné na WWW: <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2012-10/cp120125cs.pdf>.

⁴³ Čl. 2 písm. k) Nařízení 261/2004.

Cestující, kteří jsou zrušením letu dotčeni, mají právo na proplacení výdajů a na přeměrování letu dle čl. 8 Nařízení 261/2004, ze strany leteckého dopravce je jim nabídnuta možnost volby:

- náhrada pořizovací ceny letenky (spolu s případným zpátečním letem)
- přeměrování do cílového místa určení (při nejbližší příležitosti nebo později – na žádost cestujícího).

Dále mají cestující právo na poskytnutí péče dle čl. 9 Nařízení 261/2004, tato péče zahrnuje mj. stravu a občerstvení, ubytování v hotelu, např. pokud je přeměrovaný let naplánován až na následující den.

V neposlední řadě, mají cestující nárok na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení 261/2004, náhrada je poskytována ve výši:

- 250 EUR u letů o délce nejvýše 1 500 km
- 400 EUR u letů ve Společenství o délce více než 1 500 km a u ostatních letů o délce 1 500 km do 3 500 km
- 600 EUR u všech ostatních letů,⁴⁴

⁴⁴ Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující přiletí později než v plánovaném čase. Dráha se označuje jako ortodromická dráha letu a jedná se o geograficky nejkratší vzdálenost mezi dvěma místy, jejíž výpočet lze provést např. Na WWW Great Circle Mapper: <http://www.gcmap.com>.

a to za předpokladu, že:

- cestující nejsou o zrušení letu informováni alespoň 2 týdny předem
- cestující nejsou informováni ve lhůtě od 2 týdnů do 7 dnů a není jim nabídnuto přeměrování na jiný let, který by jim zaručil, že v místě příletu budou o max. 4 hodiny později
- cestující nejsou informováni o zrušení letu ve lhůtě kratší než 7 dnů a není jim nabídnuto přeměrování na jiný let, který by jim zaručil, že v místě příletu budou o max. 2 hodiny později.

Za důležité rozhodnutí v této souvislosti autor považuje rozsudek SDEU Friederike Wallentin-Hermann⁴⁵, který se mj. zabývá zrušením letu dle čl. 5 Nařízení 261/2004. Z rozsudku Friederike Wallentin-Hermann vyplývá, že zákonodárce dle bodu 20 odůvodnění Nařízení 261/2004 zamýšlel poskytnout cestujícím pomoc a zmírnit jejich nepohodlí tím, že uložil leteckým dopravcům povinnost informovat cestující o zrušení letu s předstihem a za určitých okolností jim nabídnout přeměrování. Pokud by však letecký dopravce nemohl opatřením dostát, je povinen poskytnout cestujícím náhradu škody dle čl. 7 Nařízení 261/2004. Povinnosti nahradit cestujícímu škodu dle čl. 7 Nařízení 261/2004 se letecký dopravce zproští, jestliže prokáže, že ke zrušení letu došlo z důvodu mimořádných okolností, které nemohl nikterak ovlivnit.

Výše uvedené potvrdil SDEU i v rozsudku Nelson⁴⁶, kde se zabýval výkladem čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) Nařízení 261/2004, kde uvedl, že „za podmínek upřesněných v uvedeném ustanovení mají právo na paušální náhradu škody cestující, jejichž let byl zrušen, aniž byli o zrušení předem informováni, nebo cestující, kteří o něm byli informováni ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a kterým není letecký dopravce schopen nabídnout přeměrování na let s časem odletu nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu a s časem příletu do cílového místa určení méně než dvě hodiny po plánovaném čase

⁴⁵ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A, ze dne 28. 12. 2008, C-549/07.

⁴⁶ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve spojených věcech C-581/10 Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG a C-629/10 TUI Travel a další v. Civil Aviation Authority, ze dne 23. 10. 2012.

*přiletu...leteckému dopravci toto ustanovení poskytuje jistý prostor, v němž může cestujícímu, jehož let byl na poslední chvíli zrušen, nabídnout přesměrování, aniž mu vznikne povinnost nahradit škodu... celková doba nabídnutého přesměrování nesmí v žádném případě překročit plánovanou dobu trvání zrušeného letu o tři nebo více hodin. Jakmile je tato hranice překročena, musí být dotyčnému cestujícímu poskytnuta náhrada škody.*⁴⁷

V případě, že let je zrušen a cestujícímu je nabídnuto přesměrování na náhradní let, může letecký dopravce snížit finanční odškodnění o 50%, ale pouze tehdy, pokud přesměrovaný let nepřesáhne plánovaný čas přiletu původně rezervovaného letu o:

- dvě hodiny v případě letů o délce nejvýše 1 500 km, nebo
- tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 km a všech ostatních letů o délce 1 500 km do 3 500 km, nebo
- čtyři hodiny u všech ostatních letů.

2.6 Zpoždění letu – čl. 6 Nařízení 261/2004

Zpoždění letu může potkat každého z nás. Důležité je proto vědět, jaká práva cestující při zpoždění letu má.

Cestující, jejichž let byl zpožděn, mají nárok na poskytnutí péče dle čl. 9 Nařízení 261/2004, pokud let byl zpožděn o:

- dvě hodiny v případě letů o délce nejvýše 1 500 km, nebo
- tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 km a všech ostatních letů o délce 1 500 km do 3 500 km, nebo
- čtyři hodiny u všech ostatních letů.

Cestující má nárok na vrácení ceny letenky dle čl. 8 odst. 1 písm. a) Nařízení 261/2004, pokud zpoždění letu trvá více jak 5 hodin.⁴⁸

⁴⁷ Věc Nelson, bod 30, bod 31.

⁴⁸ Čl. 6 odst. 1 bod 3 Nařízení 261/2004.

Za velice kontroverzní je v diskutované oblasti považován rozsudek SDEU Sturgeon⁴⁹, který uvedl, že „*čl. 5, 6 a 7 Nařízení 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle čl. 7 uvedeného nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tři nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení tři nebo více hodin po čase příletu původně plánovaném leteckým dopravcem. Na cestující, jejichž let byl zpožděn, musí být pohlíženo tak, že se nacházejí ve stejné nepříjemné situaci srovnatelné se situací cestujících, jejichž let byl „na poslední chvíli zrušen“, neboť jsou tito cestující vystaveni podobnému nepohodlí, a to časové ztrátě.*“⁵⁰

Rozsudek Sturgeon autor považuje za jeden z nejdůležitějších rozsudků, které byly vydány v souvislosti s Nařízením 261/2004, jelikož cestující nárok na odškodnění dle čl. 7 Nařízení 261/2004 v případě zpoždění letu výslovně nemají. SDEU v rozsudku Sturgeon sehrál významnou roli ve výkladu ustanovení čl. 5, čl. 6 a čl. 7 Nařízení 261/2004. Po vydání rozsudku Sturgeon opět vyvstaly pochybnosti o souladu Nařízení 261/2004 s Montrealskou úmluvou. Negativního přijetí rozsudku Sturgeon se dostalo od leteckých dopravců, jelikož je ještě více ekonomicky zatěžuje, SDEU nicméně uvedl, že „*finanční důsledky mohou být zmírněny předně tehdy, když dopravce může prokázat, že významné zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce.*“⁵¹ SDEU dále uvádí, že *splněním povinností na základě nařízení není dotčena možnost leteckých dopravců požadovat po jakékoli osobě, jež způsobila zpoždění, včetně třetích osob, náhradu škody... Výše náhrady škody stanovená na 250, 400 a 600 eur v závislosti na délce daného letu může být ještě snížena o 50 % v*

⁴⁹ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve spojených věcech Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) a Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz v. Air France SA (C-432/07), ze dne 19. 11. 2009.

⁵⁰ Věc Sturgeon, bod 54, bod 69.

⁵¹ Soudní dvůr Evropské unie, Tisková zpráva č. 18/13, dostupné na WWW: <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2013-02/cp130018cs.pdf>.

souladu s nařízením, jestliže zpoždění letu delšího než 3 500 kilometrů nedosáhne čtyř hodin. Soudní dvůr též připomíná, že cíl spočívající v ochraně spotřebitele, a tudíž i cestujících v letecké dopravě, může odůvodnit i značné negativní hospodářské důsledky pro určité hospodářské subjekty.⁵²

Reakce na rozsudek Sturgeon na sebe nenechala dlouho čekat a k SDEU byl vznesen požadavek na jeho upřesnění. SDEU jeho upřesnění poskytl v rozsudku Nelson⁵³. Jedním z účastníků, kterých se tento rozsudek týkal, byla Mezinárodní asociace leteckých dopravců⁵⁴, která se obrátila na soud Spojeného Království poté, co jí byla Úřadem pro civilní letectví zamítnuta žádost, aby jí nebyla ukládána povinnost poskytovat cestujícím náhradu škody v případě zpožděných letů.⁵⁵ SDEU v rozsudku Nelson potvrdil svůj rozsudek Sturgeon, doplnil své závěry a uvedl, že *“na cestující, jejichž let byl zpožděn, a na cestující, jejichž let byl zrušen, je přitom třeba pohlížet tak, že se pro účely náhrady škody podle nařízení č. 261/2004 nacházejí ve srovnatelných situacích, neboť jsou tyto cestující vystaveni podobnému nepohodlí, a to časové ztrátě v rozsahu tří nebo více hodin oproti původně plánovanému letu... V obou případech jsou navíc cestující takřka zbaveni možnosti přeorganizovat si cestu dle svého uvážení, a to buď proto, že těsně před uskutečněním letu nebo v jeho průběhu došlo k závažné poruše, nebo proto, že byl takový let zrušen, a v důsledku toho bylo případně nabídnuto přeměrování. Je-li tedy pro cestující z jakéhokoli důvodu nezbytně nutné, aby cílového místa určení dosáhli v určitý okamžik, nemají žádnou možnost, jak se vyhnout časové ztrátě, která s touto novou situací přímo souvisí, neboť k tomu nemají žádný prostor... S ohledem na výše uvedené je třeba...odpovědět tak, že články 5 až 7 nařízení č. 261/2004 musejí být vykládány v tom smyslu, že cestující, jejichž let byl zpožděn, mají právo na náhradu škody.”*⁵⁶

⁵² Tamtéž.

⁵³ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve spojených věcech C-581/10 Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG a C-629/10 TUI Travel a další v. Civil Aviation Authority, ze dne 23. 10. 2012.

⁵⁴ IATA.

⁵⁵ Opět můžeme spatřit snahu leteckých dopravců bojovat proti Nařízení 261/2004 a judikatuře SDEU.

⁵⁶ Věc Nelson, bod 34, 35, 40.

Problematickou se dále jevila otázka, jak posuzovat zpoždění v případě, že let se skládá z několika na sebe navazujících letů a kumuluje se zpoždění, které vyplyne ve zpoždění v takovém rozsahu, jak uvádí čl. 6 Nařízení 261/2004. Odpověď na tuto komplikovanou otázku poskytl SDEU ve svém rozsudku Folkerts⁵⁷. Autor si dovolí uvést zkráceně skutkový vztah a to vzhledem k problematice otázky.

Paní Folkerts měla rezervovaný let z Brém do Asunciónu s mezipřistáním v Paříži a v São Paulo. Let z Brém do Paříže, provozovaný společností Air France, byl při odletu o dvě a půl hodiny opožděn. Paní Folkerts nestihla navazující let z Paříže do São Paula, který provozovala též letecká společnost Air France, která následně změnila uvedenou rezervaci na příští let do São Paula. Z důvodu opožděného příletu do São Paula nestihla paní Folkerts původně plánovaný navazující let do Asunciónu, kam doletěla s jedenáctihodinovým zpožděním oproti původně plánovanému času příletu. Společnost Air France, které byla uložena povinnost nahradit paní Folkerts škodu dle čl. 7 Nařízení 261/2004 ve výši 600 EUR podala ve věci opravný prostředek. SDEU byla následně položena předběžná otázka, zda má cestující nárok na náhradu škody, pokud zpoždění při odletu nedosáhne tří hodin, avšak k příletu do cílového místa určení dojde tři nebo více hodin po plánovaném čase příletu.⁵⁸

SDEU v rozsudku Folkerts rozhodl a na položenou předběžnou otázku odpověděl tak, že *„článek 7 Nařízení 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestujícím, jejichž let s mezipřistáním byl při odletu zpožděn v rozsahu nedosahujícím prahových hodnot stanovených v článku 6 uvedeného nařízení, kteří však dosáhli cílového místa určení tři nebo více hodin po plánovaném čase příletu, přísluší nárok na náhradu škody na základě článku 7 uvedeného nařízení, neboť uvedená náhrada škody není podmíněna zpožděním při odletu, a tudíž se neváže na splnění podmínek stanovených ve výše uvedeném článku 6.“*⁵⁹

⁵⁷ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Air France SA v. H.- G. Folkerts, L. T. Folkerts, ze dne 26. 2. 2013, C - 11/11.

⁵⁸ Tisková zpráva Soudního dvora Evropské unie č. 18/13, dostupné na WWW: <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2013-02/cp130018cs.pdf>.

⁵⁹ Věc Folkerts, bod 49.

Autor se pokusil získat statistické údaje o zpožděných a zrušených letech od Letiště Václava Havla v Praze. Na internetu tyto údaje nejsou volně k dispozici a z letiště Václava Havla přišla zamítavá odpověď, že požadované údaje autorovi poskytnuty nebudou. Proto se autor rozhodl uvést statistické údaje o zpožděných a zrušených letech z Velké Británie, které jsou běžně dostupné.

V následujícím grafu je uvedena statistika zpožděných a zrušených letů ve Velké Británii. Ze statistiky je patrné, že případů, kdy je let zpožděn či zrušen přibývá, přestože statistika zahrnuje pouze první čtvrtletí roku 2015. Nárůst v případě zrušených letů je oproti roku 2014 20% a v případě letů zpožděných je nárůst 7%. Ze statistiky také vyplývají údaje, kteří letečtí dopravci se nejčastěji potýkají s problémy svých letů.

Největší nárůst zpožděných letů zaznamenává letecký dopravce Monarch, a to o celých 36% oproti roku 2014. Naopak největší pokles zpožděných letů registruje letecký dopravce Thomas Cook Airlines, který oproti roku 2014 vykazuje za první čtvrtletí 2015 pokles o 37%. Počet zpožděných a zrušených letů ovlivňuje několik faktorů – nepříznivé počasí, technické problémy na letištích, ale i např. stávky zaměstnanců leteckých dopravců, ke kterým dochází čím dál častěji.

Overall cancellations and delays 2014 - 2015			
	2014	2015	
Cancellations	4239	5080	20%
Delays	2260	2427	7%

BA	Delays	
2014	415	
2015	369	-11%

Thomson	Delays	
2014	126	
2015	134	6%

Easyjet	Delays	
2014	206	
2015	245	19%

Thomas Cook	Delays	
2014	60	
2015	38	-37%

Ryanair	Delays	
2014	286	
2015	303	6%

Jet 2	Delays	
2014	54	
2015	63	17%

Monarch	Delays	
2014	47	
2015	64	36%

Virgin	Delays	
2014	30	
2015	32	7%

Zdroj: euclaim.co.uk

2.7 Mimořádné okolnosti

V několika rozsudcích, které autor zmínil výše, se objevil pojem „mimořádné okolnosti“. Jedná se o liberační důvod, kterým se letecký dopravce může zbavit své odpovědnosti, kterou mu zakládá Nařízení 261/2004. Letečtí dopravci také velice často používají pojem mimořádné okolnosti jako „výmluvu“, proče cestujícím nepřiznají finanční odškodnění. Mnohdy se však nejedná o situace, které by pod pojem mimořádných okolností spadaly.

Autor k uvedenému může z vlastní zkušenosti doplnit, že letečtí dopravci mnohdy na výzvy cestujících, kterými uplatňují svůj nárok dle Nařízení 261/2004 nereagují či pošlou „formulářovou“ odpověď ve smyslu, že za zpožděním či zrušením letu stojí mimořádné okolnosti a tudíž nemají na odškodnění nárok.

Cestující, které neodradí takovýto prvotní neúspěch a bojují dál, ať už sami či prostřednictvím společnosti Click2Claim, s.r.o.⁶⁰ nebo jiných společností⁶¹, jsou nakonec úspěšní a nároku, na který mají právo, se dočkají. Letečtí dopravci si moc dobře uvědomují, že cestující nárok na náhradu dle Nařízení 261/2004 mají, ale pouze se pokouší cestující odradit a spoléhají na to, že cestující svůj nárok dále uplatňovat nebudou.

Nařízení 261/2004 neposkytuje legální definici pojmu mimořádné okolnosti, i přesto, že čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004 na mimořádné okolnosti odkazuje a uvádí, že letecký dopravce není povinen cestujícím vyplatit finanční náhradu za zrušení letu, jestliže může prokázat, že zrušení bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

Z bodu 14 odůvodnění Nařízení 261/2004 vyplývá, že za mimořádné okolnosti je možné považovat události, „*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.*“

Nárok cestujícímu na náhradu škody dále nevzniká, pokud je významné zpoždění způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým letecký dopravce nemohl zabránit (např. nepřízeň počasí, politická nestabilita apod.).⁶²

Za mimořádnou okolnost, která je pro letecké dopravce liberačním důvodem, je považováno např. uzavření části evropského vzdušného prostoru z důvodu erupce

⁶⁰ Společnost, která se zabývá vymáháním nároků dle Nařízení 261/2004. Viz kapitola 4 Společnosti zabývající se vymáháním nároků od leteckých dopravců této práce.

⁶¹ Např. Nahrady.cz.

⁶² Rozsudek SDEU: při zpoždění letu o 3 hodiny máte nárok na náhradu škody, dostupný na WWW:<http://www.evropskyspotrebitel.cz/novinky/rozsudek-sdeu-pri-zpozdeni-letu-o3-hodiny-mate-narok-na-nahradu-skody>.

sopky. Letecký dopravce je sice zproštěn povinnosti poskytnout náhradu škody dle čl. 7 Nařízení 261/2004, jelikož se jedná o okolnosti „vymykající se běžnému stavu“, ale není zbaven povinnosti poskytnout cestujícím péči dle čl. 9 Nařízení 261/2004.⁶³

Pod pojem mimořádná okolnost však nespadá technická závada na letadle, s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. SDEU tento závěr konstatoval ve svém rozsudku Friederike Wallentin-Hermann⁶⁴. V bodě 34 uvedl, že technická závada na letadle nespadá pod pojem mimořádné okolnosti, ve smyslu čl. 5 odst. 3. Nařízení 261/2004. V rozsudku je dále upřesněno, že: *„letečtí dopravci jsou při výkonu své činnosti běžně vystavováni různým technickým závadám, které se při provozu letadel nevyhnutelně objevují ... Oprava technické závady způsobené nedostatkem údržby letadla tedy musí být považována za vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce“*.⁶⁵ SDEU dále uvedl, že: *„skutečnost, že letecký dopravce dodržel minimální pravidla údržby letadla, sama o sobě nepostačuje k prokázání, že daný dopravce přijal „všechna přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení 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 tudíž k tomu, aby byl uvedený dopravce osvobozen od povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení.“*⁶⁶ SDEU pak dodal, že technické závady mohou spadat pod pojem mimořádné okolnosti konkrétně 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.“*⁶⁷

⁶³ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Denise McDonagh v. Ryanair Ltd., ze dne 31.1.2013, C-11/13.

⁶⁴ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A, ze dne 28. 12. 2008, C-549/07.

⁶⁵ Věc Friederike Wallentin-Hermann, bod 24.

⁶⁶ Věc Friederike Wallentin-Hermann, bod 46.

⁶⁷ Věc Friederike Wallentin-Hermann, bod 26.

Striktní výklad čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004 potvrdil SDEU v novém rozhodnutí ze dne 17. září 2015 ve věci Corina van der Lans v. KLM⁶⁸. Jelikož se jedná o nové rozhodnutí, autor si dovolí stručně uvést skutkový stav věci.

Paní Corina van der Lans měla rezervovaný let z Ekvádoru do Amsterdamu provozujícím leteckým dopravcem KLM. Letadlo v Amsterdamu přistálo o 29 hodin později, jelikož v Ekvádoru byla zjištěna technická závada na letadle, která spočívala v poruše jednoho z motorů. Součástky pro opravu nebyly na místě a musely být dopraveny z Amsterdamu, čímž došlo k mnohahodinovému zpoždění. Corina van der Lans podala v Nizozemsku žalobu, kterou se domáhala po leteckém dopravci KLM náhrady škody ve výši 600 EUR dle čl. 7 Nařízení 261/2004. Letecký dopravce ovšem argumentoval výjimkou uvedenou v čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004, jelikož se domnívá, že došlo k mimořádným okolnostem, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata. Nizozemský soud se obrátil na SDEU a položil několik předběžných otázek a požádal o vyjasnění pojmů „mimořádné okolnosti“ a „všechna přiměřená opatření“ v souvislosti s bodem 14 odůvodnění Nařízení 261/2004 a s rozsudkem Wallentin-Hermann, kde SDEU v bodě 26 uvedl, že technická závada, která je skrytou výrobní vadou, je mimořádnou okolností.

SDEU v rozsudku Corina van der Lans uvedl, že v posuzovaném případě se nemůže jednat o technickou závadu, kterou je možné podřadit pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004, jelikož se závada týkala pouze jednoho konkrétního letadla. Ze spisového materiálu totiž nevyplývalo, že by se jednalo o skrytou výrobní vadu, kterou by byla postižena další letadla leteckého dopravce KLM. SDEU dodal, že technická závada v posuzovaném případě je nepředvídanou událostí, ale stále se jedná o poruchu, která je spjata s provozem a fungováním letadla a že žádnou součást letadla není možné považovat za bezporuchovou.⁶⁹ Proto je třeba dle SDEU vycházet z toho, že *„v rámci činnosti leteckého dopravce je tato nepředvídaná událost vlastní běžnému výkonu činnosti*

⁶⁸ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Corina van der Lans v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, ze dne 17. 9. 2015, C-257/14.

⁶⁹ Věc van der Lans, shrnutí bodů 40 – 44.

*leteckého dopravce, s tím, že tento dopravce je běžně takovému typu neočekávaných technických závad vystavován ... předcházení takové poruše nebo oprava, kterou si taková porucha vyžádá, včetně nahrazení předčasně vadné součásti, se nevymykají účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce, neboť právě jemu přísluší zajistit údržbu a řádný chod letadel, která provozuje pro účely své hospodářské činnosti.*⁷⁰ SDEU upřesnil, že „*čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že technická závada ..., která nastala nepředvídaně, nebyla způsobena nedostatkem údržby ani nebyla odhalena během pravidelné údržby, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“.*“⁷¹

SDEU ve výše uvedeném rozsudku nevyloučil možnost leteckého dopravce domáhat se náhrady škody po třetích osobách, které zpoždění letadla způsobily dle čl. 13 Nařízení 261/2004. Letecký dopravce se tak může dovolávat náhrady škody po výrobcu letadla, který závadu zavinil, s cílem snížit či zcela odstranit finanční zátěž, která mu vznikla v souvislosti s odpovědností dle Nařízení 261/2004.⁷²

Autor v souvislosti s dalším výkladem pojmu „mimořádné okolnosti“ považuje za nutné uvést Nález Ústavního soudu České republiky⁷³ sp. zn. III. ÚS 2782/14 ze dne 20. listopadu 2014⁷⁴. V tomto nálezu se Ústavní soud vyjádřil k otázce mimořádných okolností dle Nařízení 261/2004 v souvislosti se střetem letadla s ptactvem.

V uvedené věci se jednalo o zpoždění, které přesahovalo 5 hodin a bylo způsobeno technickou závadou a následně střetem letadla s ptactvem. Ústavní soud v uvedeném nálezu přistoupil nejen ke kontrole ústavnosti postupu soudu, který v dané věci rozhodl, nýbrž se i věnoval zhodnocení skutkových okolností ve vztahu k odpovědnosti leteckého dopravce za zpožděný let. V daném případě bylo potřeba

⁷⁰ Věc Corina van der Lans, bod 42, 43.

⁷¹ Věc Corina van der Lans, bod 49.

⁷² Věc Corina van der Lans, bod 46, 47.

⁷³ Dále též jen Ústavní soud.

⁷⁴ Nález Ústavního soudu České republiky sp. zn. III. ÚS 2782/14 ze dne 20. listopadu 2014 dostupný na WWW: www.nalus.usoud.cz.

posoudit, zda je možné střet letadla s ptactvem považovat za mimořádnou okolnost dle čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004. Ústavní soud k tomuto v bodě 32 předmětného nálezu uvádí, že „významnou okolností pro právní posouzení projednávané věci je skutečnost, že Soudní dvůr EU dosud nepodal komplexní výklad Nařízení co do povahy a odpovědnosti vzešlé ze střetu letadla s ptákem ve spojení s další událostí jiné (technické) povahy...“. Z tohoto důvodu Ústavní soud konstatoval, že bylo porušeno základní právo stěžovatelky (společnosti Travel service, a.s.) na zákonného soudce dle čl. 38 odst. 1 Listiny základních práv a svobod⁷⁵, neboť český soud měl správně postupovat tak, že položí SDEU v projednávané věci předběžnou otázku.

Ústavní soud nicméně vyjádřil v bodě 30 svůj pohled na projednávanou problematiku, kdy uvedl, že je toho názoru, „že střet letounu s ptákem je nutno kvalifikovat jako událost, jejíž výskyt ... nelze přesně určit, či mu vždy předejít, a to i přes případnou existenci různých preventivně-kontrolních mechanismů zejména v okolí letišť (např. plašení ptáků hlukem...). Je nutno rovněž zohlednit podstatnou okolnost z hlediska uplatňování odpovědnosti, tedy to, že tyto mechanismy, jsou-li přijímány, pak zpravidla zavádí a vykonává konkrétní provozovatel letiště, nikoli letečtí dopravci, kteří jsou ve smyslu Nařízení povinnými subjekty k náhradě škody cestujícím za zpoždění či zrušení letu. Jakkoliv lze střety letounů s ptáky v rámci civilní letecké dopravy považovat za nikoli zřídkaovou událost, nelze ji z povahy věci vnímat jako „vlastní běžnému výkonu činnosti“ leteckého dopravce, který zpravidla ani nedisponuje nástroji, jimiž by mohl být výskyt takovéto události eliminován“.

Autor s názorem Ústavního soudu zcela souhlasí a i dle jeho názoru je střet letadla s ptákem situace, kterou nemůže letecký dopravce ovlivnit a mělo by se tudíž jednat o mimořádnou okolnost, která by měla zbavit leteckého dopravce povinnosti nahradit škodu, ve smyslu bodu 14 odůvodnění a čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004. S ohledem na bezpečnost cestujících, která musí být považována za nejdůležitější, nemůže být zpochybněn postup leteckého dopravce v případě, že se letadlo střetne s ptactvem. Cílem autora není závazná pravidla pro kontrolu letadla napadat.

⁷⁵ Předpis č. č. 2/1993 Sb. Usnesení předsednictva České národní rady ze dne 16. 12. 1992 o vyhlášení LISTINY ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD jako součástí ústavního pořádku České republiky.

Nicméně je zcela na místě uvést, že veškerá opatření, která v souvislosti s incidentem musí být učiněna, mají být prováděna co nejúsporněji, aby bylo zpoždění co nejvíce minimalizováno.

S uvedenými závěry se Ústavní soud ztotožnil i v pozdějším nálezu sp. zn. III.ÚS 3808/14 ze dne 26. února 2015⁷⁶, kde projednával skutkově velmi podobný případ. Vypadá to, že na závazné stanovisko SDEU v této věci budeme muset ještě počkat, ale už teď je možné považovat rozhodnutí SDEU, zda je střet letadla s ptactvem mimořádnou okolností či nikoli, za průlomové, jelikož zásadně ovlivní výklad Nařízení 261/2004 a pojmu „mimořádné okolnosti“.

Jak již bylo uvedeno, letečtí dopravci často nepřiznávají finanční odškodnění cestujícím dle čl. 7 Nařízení 261/2004 z důvodů mimořádných okolností. Nejedná se však o jediné problémy, se kterými se cestující musí potýkat. Mezi další „taktiky“ leteckých dopravců patří také nekomunikace s klienty, přesouvání zodpovědnosti na jiné subjekty, „odškodnění“ v podobě občerstvení nebo se snaží letecký dopravce jako omluvu poskytnout letenku zdarma. K tomu Ing. Herynk⁷⁷ dodává, že *„letecké společnosti tak často ušetří nemalé částky, protože letenka nikdy nedosahuje výše finanční kompenzace a cestující zase bývá potěšen, protože získal odškodnění. Cestujícím se ale skutečně vyplatí získat finanční kompenzaci oproti letence zdarma.“*⁷⁸

⁷⁶ Nález Ústavního soudu České republiky sp. zn. III.ÚS 3808/14 ze dne 26. února 2015 dostupný na WWW: www.nalus.usoud.cz.

⁷⁷ Jednatel společnosti Click2Claim s.r.o., více kapitola č. 4 této práce Společnosti zabývající se vymáháním nároků od leteckých dopravců.

⁷⁸ Penize.cz. Zrušený nebo zpožděný let? Nejčastější výmluvy aerolinek, dostupné na WWW: <http://www.penize.cz/zpravy-z-trhu/293409-zruseny-nebo-zpozdeny-let-nejcastejsi-vymluvy-aerolinek>.

2.8 Nařízení 261/2004 de lege ferenda – Návrh na změnu Nařízení 261/2004

Evropská komise dne 13. března 2013 podala návrh na změnu Nařízení 261/2004 a Montrealské úmluvy⁷⁹. Cílem navrhovaných změn má být posílení práv cestujících a zajištění lepší vymahatelnosti těchto práv, jelikož jak vyplývá z důvodové zprávy k Návrhu na změnu Nařízení, letečtí dopravci často cestujícím jejich práva dle Nařízení 261/2004 nepřiznávají.⁸⁰ V průběhu času se také ukázalo, že některá ustanovení Nařízení 261/2004 jsou značně nejasná a v důsledku toho nejsou pravidla členskými státy uplatňována rovnoměrně a důsledně.⁸¹ Do výkladu ustanovení Nařízení 261/2004 musel opakovaně zasahovat SDEU. Judikatura měla na výklad Nařízení 261/2004 významný vliv a Evropská komise považuje za důležité promítnout závěry SDEU do samotného textu Nařízení 261/2004. Hlavní změny navrhované Evropskou komisí, dle důvodové zprávy k Návrhu na změnu Nařízení:

- Požadavek na jasné definování mimořádných okolností. Vliv judikatury SDEU, především rozsudku Wallentin Hermann⁸², tj. „*jako okolnosti, jež svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu.*” Přílohu č. 1 Návrhu na změnu Nařízení tvoří seznam okolností, které mají být za mimořádné považovány a naopak seznam okolností, které za mimořádné být považovány nemají.

⁷⁹ Navrhované změny týkající se Montrealské úmluvy, nebudou s ohledem na hlavní předmět práce reflektovány.

⁸⁰ Důvodová zpráva COM (2013) 130: 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.

⁸¹ Rada Evropské unie. Posílení práv cestujících v letecké dopravě v EU, dostupné na WWW: <http://www.consilium.europa.eu/cs/policies/air-passenger-rights/>.

⁸² Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A, ze dne 28. 12. 2008, C-549/07.

- Výslovné zavedení práva na náhradu škody v případě významného zpoždění letu. Opět v souvislosti s judikaturou SDEU, především rozsudku Sturgeon⁸³. Návrh na zvýšení mezní lhůty, po jejímž uplynutí nárok na náhradu škody vzniká ze 3 hodin na 5 hodin u všech cest v rámci EU. U cest mimo EU má být mezní lhůta stanovena podle vzdálenosti, jelikož letečtí dopravci mnohdy řeší problémy na vzdálených letištích a to sebou nese komplikace, které je třeba zohlednit.
- Povinnost poskytnout přesměrování. Pokud letecký dopravce nemůže zajistit přesměrování cestujícího na let jím provozovaný do 12ti hodin, je povinen poskytnout přesměrování prostřednictvím jiného leteckého dopravce nebo za využití jiné dopravy.
- Zmeškání navazujícího letu. Návrh na změnu Nařízení potvrzuje rozsudek SDEU Folkerts⁸⁴ a výslovně uvádí, že cestující, kteří zmeškají navazující let z důvodu zpoždění předchozího letu, mají právo na poskytnutí péče a za určitých okolností též na náhradu škody.
- Právo na poskytnutí péče. Návrh zavádí jedinou mezní lhůtu 2 hodiny u letů všech vzdáleností.
- Částečný zákaz politiky „no show“. Cestující, který si zakoupil zpáteční letenku a pro cestu tam letenku nevyužil, nesmí být omezován a nesmí mu být odepřen nástup na palubu letadla, pokud chce letenku využít pouze pro cestu zpět.

Z důvodové zprávy k návrhu na změnu Nařízení mimo výše uvedeného dále vyplývá i snaha zajistit lepší postupy při vyřizování stížností cestujících. Letecký dopravce bude povinen zajistit webové formuláře pro podávání stížností a poskytnout cestujícím informace o subjektech, které jejich stížnosti budou vyřizovat. Nově by měla být stanovena lhůta, ve které je letecký dopravce povinen reagovat a

⁸³ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie, spojené věci Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) a Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz proti Air France SA (C-432/07).

⁸⁴ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Air France SA v. H.-G. Folkerts, L.T. Folkerts ze dne 26.2.2013, C - 11/11.

poskytnout cestujícímu odpověď na jeho stížnost. Důvodová zpráva k návrhu na změnu Nařízení též uvádí požadavek na zlepšení kvality a práce vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování Nařízení 261/2004, jelikož to se jeví jako nedostatečné.

Návrh na změnu Nařízení Evropské komise projednával v září 2013 výbor pro dopravu a cestovní ruch⁸⁵. TRAN v prosinci 2013 schválil zprávu zpravodaje Georgese Bacha vč. jeho pozměňovacích návrhů. Oproti původnímu návrhu na změnu Nařízení Evropské komise jsou pozměňovací návrhy Georgese Bacha tvrdší a zpřísňují pravidla⁸⁶ upravující práva cestujících v letecké dopravě oproti původnímu návrhu Evropské komise.⁸⁷

Návrh na změnu Nařízení dne 5. února 2014 schválilo plénum EP (poměrem 580:41:48). EP i TRAN podpořily zpřísnění pravidel pro letecké dopravce upravujících práva cestujících ve srovnání s původním návrhem Evropské komise. Plénum EP se ztotožnilo s názorem výboru TRAN a vyslovilo zejména potřebu konkrétně specifikovat tzv. mimořádné okolnosti. Pod pojem „mimořádné okolnosti“ mají být zahrnuty přírodní katastrofy, komplikace, které jsou leteckému dopravci způsobeny jeho zaměstnanci⁸⁸ či nepřízeň počasí. Mimořádnou okolností ovšem není technická závada na letadle s výjimkou, kdy bude technická závada spojena s výrobní vadou letadla a výrobce se za ni přímo zaručí. Výčet mimořádných okolností, které pro letecké dopravce zakládají možnost zprostit se odpovědnosti, tvoří Přílohu č. 1 Návrhu na změnu Nařízení. Jedná se ovšem o demonstrativní seznam okolností, které je možné chápat jako mimořádné (např. povětrnostní podmínky neslučitelné s bezpečností letu a pracovněprávní spory u provozujícího leteckého dopravce). V Příloze č. 1 k Návrhu na změnu Nařízení je rovněž demonstrativně uvedeno, jaké okolnosti za mimořádné považovány nejsou, jedná se

⁸⁵ Též TRAN.

⁸⁶ Např. požadavek úplného seznamu „mimořádných okolností“ či rozšíření zákazu politiky „no show“.

⁸⁷ EUROSOP.CZ, Doprava v únoru 2014, dostupné na WWW: <https://www.euroskop.cz/13/23714//clanek/doprava-v-unoru-2014/>.

⁸⁸ Nezahrnuje ohlášené stávky zaměstnanců.

např. o nedostupnost palubního personálu, není-li způsobena pracovníprávními spory⁸⁹.

Rada EU na zasedání v červnu 2015 projednávala zprávu o pokroku, ve které konstatuje, čeho bylo v průběhu přijímacího procesu dosaženo. Bezesporu bylo dosaženo velkého pokroku⁹⁰, ale existuje stále řada sporných otázek. Mezi sporné otázky patří především stanovení mezní lhůty pro náhradu škody a náhrada škody u navazujících letů. Nutno poznamenat, že tyto sporné otázky jsou nejdůležitějšími a odpovědi na ně patří k nejočekávanějším.

2.9 Shrnutí

Hlavním účelem této kapitoly bylo poskytnout přehled o jednotlivých situacích, které předvídá Nařízení 261/2004, a které zakládají právo cestujících na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení 261/2004. Autorem nemohla být opomenuta problematika, spojená s vymezením pojmu „mimořádné okolnosti“. Ustanovení Nařízení 261/2004 jsou interpretována ve světle judikatury SDEU. Závěr druhé kapitoly tvoří pohled do budoucnosti a pohled na Nařízení 261/2004 *de lege ferenda*.

⁸⁹ Havlíčková K., Králová R. Cestovní právo. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2015. s. 360.

⁹⁰ Konkrétně autor neuvádí, jelikož zmíněné pokroky nejsou předmětem této práce.

3. Vymáhání nároků dle Nařízení 261/2004

3.1 Příslušnost soudu dle Nařízení 261/2004

Nařízení 261/2004 otázku příslušnosti explicitně neuvádí, a proto je nechána obecné úpravě Nařízení Brusel I bis (dříve Nařízení Brusel I). Cestující, který žádá o náhradu škody založenou Nařízením 261/2004 může tedy dle své volby u soudu žalovat leteckého dopravce, v jehož obvodě se nachází jedno z míst, na základě čl. 7 bodu 1 písm. b) druhé odrážky Nařízení Brusel I bis [dle původního Nařízení Brusel I čl. 5 bod 1 písm. b)], tedy místo, kde byly nebo měly být poskytnuty služby podle smlouvy. Za problematickou můžeme uvést situaci, kdy je několik míst poskytnutí služby v různých členských státech. K otázce takovéto plurality se vyjádřil ve věci Rehder⁹¹ SDEU, kdy jeho podstatou je *„potřeba upřesnit, jakým způsobem je třeba v kontextu návrhu na náhradu škody založeného na nařízení č. 261/2004 vykládat slovní spojení „místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytovány“ obsažené v čl. 5 bodě 1 písm. b) druhé odrážce nařízení č. 44/2001 v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do druhého členského státu.“*⁹²

Rozsudek Rehder částečně vycházel z předchozího rozhodnutí ESD Color Drack⁹³, kdy SDEU dospěl k závěru, podle kterého *„ve světle cílů blízkosti a předvídatelnosti Soudní dvůr rozhodl, že pravidlo uvedené v čl. 5 bodě 1 písm. b) první odrážce nařízení č. 44/2001 je použitelné i v případě více míst dodání zboží v témže členském státě, přičemž se rozumí, že k rozhodnutí o všech nárocích ze smlouvy musí být příslušný jediný soud.“*⁹⁴ V tomto rozhodnutí vyjádřené úvahy jsou platné též pro *„smlouvy o poskytování služeb, a to i případech, že toto poskytování není uskutečňováno v jediném členském státě. Pravidla o zvláštní příslušnosti stanovená nařízením č. 44/2001 v oblasti smluv o prodeji zboží a poskytování služeb*

⁹¹ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Peter Rehder v. Air Baltic Corporation, ze dne 9. 7. 2009, C-2004/08.

⁹² Věc Rehder bod 29.

⁹³ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Color Drack GmbH v. Lexx International Vertriebs GmbH, ze dne 3. 5. 2007, C-386/05.

⁹⁴ Věc Color Drack bod 36 a 38.

totiž mají stejnou genezi, sledují stejný cíl a zaujímají stejné místo v systému stanoveném tímto nařízením. K cílům úzkého vztahu a předvídatelnosti, které jsou naplňovány prostřednictvím koncentrace soudní příslušnosti do místa poskytování služeb na základě dané smlouvy a prostřednictvím určení jednotné soudní příslušnosti pro veškeré nároky vycházející z této smlouvy, nelze v případě více míst poskytování dotčených služeb v několika členských státech přistupovat odlišně. Takovéto rozlišování – nehledě na to, že pro něj neexistuje opora v ustanovení nařízení č. 44/2001– by totiž bylo v rozporu s cílem, který předcházal přijetí tohoto nařízení, které, sjednocením pravidel pro určení příslušnosti v občanských a obchodních věcech, přispívá k rozvoji prostoru svobody, bezpečnosti a práva, jakož i k řádnému fungování vnitřního trhu uvnitř Společenství. V důsledku toho v případě více míst poskytování služeb v několika členských státech je třeba rovněž najít místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi dotčenou smlouvou a příslušným soudem, zejména místo, kde podle této smlouvy musí docházet k hlavnímu poskytování služeb“⁹⁵

SDEU dále v rozhodnutí Rehder v bodech 40 – 45 uvedl, kde se nachází místo příslušného soudu v případě uzavřené smlouvy o letecké přepravě osob mezi cestujícími a leteckým dopravcem:

„Službami, jejichž poskytování odpovídá plnění závazků vyplývajících ze smlouvy o letecké přepravě osob, jsou registrace, jakož i nástup cestujících a jejich přijetí na palubě v místě odletu sjednaném v příslušné smlouvě o přepravě, odlet letadla ve stanovenou hodinu, přeprava cestujících a jejich zavazadel z místa odletu do místa přiletu, zaopatření cestujících během letu a nakonec jejich bezpečný výstup v místě přistání a v hodinu sjednanou v této smlouvě. Z tohoto hlediska nemají dostatečnou vazbu s hlavními službami vyplývajících z uvedené smlouvy ani případná mezipřistání letadla. Jedinými místy, která mají přímou vazbu s uvedenými službami poskytovanými v rámci plnění závazků souvisejících s předmětem smlouvy, jsou přitom místa odletu a přiletu letadla, přičemž pojmy „místo odletu a přiletu“ musejí být chápány jakožto místa sjednaná v příslušné smlouvě o přepravě uzavřené s jedinou leteckou společností, která je skutečným dopravcem.

⁹⁵ Věc Rehder bod 36,37,38.

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

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

3.1.1 Příklad z praxe

Autor si dovolí v souvislosti s určováním příslušnosti soudu dle Nařízení 261/2004 uvést konkrétní příklad z roku 2014, se kterým se setkal při své praxi.

Cestující si zakoupili u cestovní kanceláře zájezd, jehož součástí byla i letecká přeprava na trase Praha – Tabarka (Tunis) s leteckým dopravcem Nouvelair Limited Company. V den odletu se cestující řádně dostavili na letiště, kde zjistili, že jejich let bude opožděn. Ke skutečnému odletu z letiště Václava Havla došlo o více než 3 hodiny později. Po návratu z dovolené se rozhodli uplatnit svůj nárok dle čl. 7 Nařízení 261/2004, jelikož na jejich případ se Nařízení 261/2004 vztahuje⁹⁶. Cestující proto písemně vyzvali leteckého dopravce k plnění, ten jim ovšem odpověděl, že zpoždění bylo způsobeno technickými problémy, které zakládají mimořádné okolnosti s tím, že nárok na náhradu škody dle Nařízení 261/2004 nemají. Cestující se rozhodli vymáhat svůj nárok soudní cestou a podali prostřednictvím svého právního zástupce žalobu k Obvodnímu soudu pro Prahu 6⁹⁷. Místní příslušnost byla žalobcem v žalobě dovozena dle čl. 4 Nařízení Brusel I ve spojení s § 6 odst. 1 zákona č. 91/2012 Sb. o mezinárodním právu soukromém a ve

⁹⁶ Čl. 3 odst. 1 Nařízení 261/2004 – Nařízení 261/2004 se vztahuje na cestující, kteří odlétají z letiště na území EU.

⁹⁷ Řízení vedeno pod sp. zn. 27 C 50/2014.

spojení s ustanovením § 87 odst. 1 písm. b) o. s. ř. Obvodní soud pro Prahu 6 se nicméně neztotožnil s názorem žalobců, kterým dovodili příslušnost soudu v České republice a řízení usnesením zastavil pro svoji místní nepříslušnost. Autor si dovolí citovat z odůvodnění usnesení o zastavení řízení Obvodního soudu pro Prahu 6: *„Ustanovení § 87 písm. b) o.s.ř. podle kterého vedle obecného soudu žalovaného je k řízení příslušný také soud, v jehož obvodu došlo ke skutečnosti, která zakládá právo na náhradu újmy (škody), se na daný případ nepoužije, neboť nejde o nárok z titulu náhrady škody, ale o nárok na plnění jednotné a paušální náhrady dle nařízení č. 261/2004 a tedy o nárok podřízený odlišnému právu“.*

Dle názoru autora Obvodní soud pro Prahu 6 nesprávně dovodil, že je nepříslušný k projednání věci a zásadní zde dle autora je posouzení nároku dle Nařízení 261/2004, jakožto nároku plynoucího z titulu náhrady škody.

K uvedenému se explicitně vyjádřil SDEU v již zmíněném rozsudku ve věci Rehder, kde v bodě 47 uvedl, že *„článek 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a soudních věcech musí být vykládán v tom smyslu, že v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do jiného členského státu uskutečňované na základě smlouvy uzavřené s jedinou leteckou společností, která je skutečným dopravcem, je soudem příslušným k rozhodnutí o návrhu na náhradu škody – který se zakládá na této smlouvě o přepravě a nařízení 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. 259/91 – na základě volby žalobce soud, jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo přiletu letadla, která jsou sjednána v uvedené smlouvě.“.* Dále Soudní dvůr v uvedeném rozhodnutí v bodě 14 konstatuje, že Nařízení 261/2004, *stanoví zásadu náhrady škody cestujícím v rámci mezinárodní letecké přepravy v případě zrušení letů“.* Je tak zřejmé, že podle SDEU jsou náhrady přiznané Nařízením 261/2004 chápány jako nároky z titulu náhrady škody.

Obvodní soud pro Prahu 6 ve výše popsané situaci nerespektoval toto rozhodnutí SDEU, když odmítl na daný případ aplikovat ustanovení § 87 písm. b) o.s.ř. ve spojení s ust. § 6 odst. 1 zákona č. 91/2012 Sb. o mezinárodním právu soukromém, které stanoví, že *„pravomoc českých soudů je dána, jestliže je podle procesních předpisů pro řízení místně příslušný soud na území České republiky, pokud z ustanovení tohoto zákona nebo jiného právního předpisu nevyplývá něco jiného“*. Místní příslušnost Obvodního soudu pro Prahu 6 tak dle autora explicitně vyplývá z již zmíněného § 87 písm. b) o.s.ř., přičemž není možné dovodit příslušnost jiného soudu, když ke zpoždění letu došlo na letišti Václava Havla v Praze, tedy událost, která založila právo na náhradu škody, resp. právo na plnění dle Nařízení 261/2004, nastala v obvodu Obvodního soudu pro Prahu 6.

Závěry, které autor učinil výše, potvrdil i Městský soud v Praze, který rozhodoval v projednávané věci o odvolání. Městský soud v Praze napadené usnesení, kterým bylo řízení zastaveno, změnil a rozhodl, že řízení se nezastavuje a Obvodní soud pro Prahu 6 má pokračovat v řízení. Dne 30. 9. 2015 Obvodní soud pro Prahu 6 vydal rozsudek, kterým přiznal žalobcům jejich nárok, plynoucí z čl. 7 Nařízení 261/2015.

Mezinárodní právo soukromé (konkrétně Nařízení Brusel I) v případě pravidel pro určování příslušnosti u nároků z titulu náhrady škody rozlišuje, zda se jedná o škodu (újmu) vzniklou ve spojitosti s porušením smlouvy, resp. smlouvy o přepravě osob, nebo o újmu vzniklou z porušení jiné povinnosti.

S výše uvedeným rozlišením však ustanovení § 87 písm. b) o. s. ř. nepracuje, když pouze uvádí, že místně příslušným je soud, *v jehož obvodu došlo ke skutečnosti, která zakládá právo na náhradu újmy*. Uvedené ustanovení dále nerozlišuje situace, kdy je náhrada újmy spojena s porušením smlouvy anebo s porušením jiné povinnosti. Dané rozlišení není možné dovodit ani z ustanovení § 2894 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Literatura k § 87 písm. b) o.s.ř. uvádí, že „pro založení této na výběr dané místní příslušnosti je nerozhodné, o jaký hmotněprávní předpis (důvod) se nárok opírá; může jít stejně dobře např. o občanskoprávní nárok na náhradu škody z dopravní nehody, jako o pracovněprávní nárok na náhradu škody z odpovědnosti za schodek na svěřených hodnotách. Pro zkoumání místní příslušnosti (§ 105 odst. 1) je i zde rozhodující vyličení rozhodných skutečností o náhradě škody obsažené v žalobě.“⁹⁸

3.2 Vnitrostátní (národní) orgán odpovědný za dodržování a prosazování Nařízení 261/2004

Dle čl. 16 Nařízení 261/2004 je odpovědným orgánem za jeho dodržování a prosazování na území České republiky Úřad pro civilní letectví.⁹⁹ Na webových stránkách Úřadu pro civilní letectví je pro cestující k dispozici formulář¹⁰⁰, kterým mohou uplatnit svoji stížnost u leteckého dopravce, pokud dojde k situaci předpokládané Nařízením 261/2004. Tuto stížnost zasílá cestující přímo leteckému dopravci a letecký dopravce má lhůtu 6 týdnů, aby stížnost vyřídil. Pokud cestující není spokojen s odpovědí, kterou mu letecký dopravce poskytl či mu jeho nárok byl zamítnut, zašle stížnost na adresu Úřadu pro civilní letectví, který převezme iniciativu a stížnost prošetří. Působnost Úřadu pro civilní letectví je omezena na případy, které se týkají českých leteckých dopravců.¹⁰¹

Úřad zahájí správní řízení a uloží dopravci sankci, pokud shledá pochybení. V případě, že pochybení v dané věci neshledá, informuje o tom cestujícího, který má možnost obrátit se se svým nárokem na soud. Autor se v praxi několikrát osobně setkal s lidmi, kteří se pokoušeli uspět se svou stížností u Úřadu pro civilní letectví,

⁹⁸ Drápal, L., Bureš, J. a kol. Občanský soudní řád I, II Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 569.

⁹⁹ Informace dostupná z webových stránek Ministerstva dopravy České republiky. Dostupné na WWW: http://www.mdcz.cz/cs/Letecka_doprava/uzitecne_informace/aktuality_v_letecke_doprave/zmena_narodniho_subjektu_nar_261.htm.

¹⁰⁰ Formulář je k dispozici v české i anglické verzi.

¹⁰¹ Úřad pro civilní letectví - Formulář stížnosti cestujících v letecké dopravě. Dostupné na WWW: <http://www.caa.cz/cestujici/formular-stiznosti-cestujicich-v-letecke-doprave>.

nicméně ani jeden z nich se svého práva nedomohl. Několik z nich svůj nárok dále uplatňovalo u soudu a byli úspěšní – nárok na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení 261/2004 jim byl přiznán.

Se stížnostmi na letecké dopravce z jiných členských států EU se cestující může obracet také na Evropské spotřebitelské centrum pro ČR, které jim pomůže zdarma spor vyřešit. Evropské spotřebitelské centrum ČR působí při České obchodní inspekci.¹⁰²

Pokud nedojde k smírnému řešení sporu, letecký dopravce odmítne cestujícímu nahradit škodu dle Nařízení 261/2004 a Úřad pro civilní letectví věc prošetří, ale zjistí, že k pochybení ze strany leteckého dopravce nedošlo, nezbývá cestujícím jiná možnost než podat žalobu a hájit svá práva u soudu. Vzhledem k výše uvedenému si autor dovolí polemizovat o řádném fungování Úřadu pro civilní letectví, jako dohledovému orgánu nad dodržování Nařízení 261/2004.

3.3 Žalobní návrh ve věci

Pokud je ověřeno, že se na případ vztahuje Nařízení 261/2004 a je zjištěna příslušnost soudu, musí se dále posoudit, zda podat klasickou žalobu na zaplacení nebo podat návrh dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 861/2007 ze dne 11. července 2007, kterým se zavádí evropské řízení o drobných nárocích¹⁰³. Autor uvádí, že důležitým faktorem pro rozhodnutí, jaký žalobní návrh ve věci podat, je zda letecký dopravce má v České republice zřízenou organizační složku. Pokud organizační složku v ČR má, je lepší dle názoru autora přistoupit k podání klasické žaloby na zaplacení s návrhem na vydání platebního rozkazu nebo podání návrhu na vydání elektronického platebního rozkazu, jelikož řízení o vydání platebního rozkazu je rychlé a ve většině případů, soudy platební rozkazy vydávají. Nevýhodou ovšem je, že dle ustanovení § 172 odst. 2 písm. b) zákona č. 99/1963 Sb. občanský soudní

¹⁰² Rozsudek SDEU: při zpoždění letu o 3 hodiny máte nárok na náhradu škody, dostupný na WWW: <http://www.evropskyspotrebitel.cz/novinky/rozsudek-sdeu-pri-zpozdeni-letu-o3-hodiny-mate-narok-na-nahradu-skody#sthash.fq28MwTP.dpuf>.

¹⁰³ Dále též jen Nařízení o EDN.

řád¹⁰⁴, nemůže být platební rozkaz doručován do ciziny, a tudíž musí soud ve věci vydat rozsudek ve smyslu ustanovení § 152 o.s.ř., což s sebou přináší větší časovou náročnost. Proto v případě, že organizační složku na území ČR nemá, ale má bydliště (sídlo) v některém členském státě EU, je lepší volit podání návrhu dle Nařízení o EDN, neboť řízení je zpravidla velmi rychlé.

Cílem Nařízení o EDN je zjednodušit a urychlit přeshraniční soudní spory o drobné nároky v občanských a obchodních věcech a snížit náklady na ně a to tím, že „vedle možností existujících v rámci práva členských států, jež zůstanou nedotčeny, nabídne další volitelný nástroj.“¹⁰⁵ Za drobný nárok se považuje nárok, který nepřekročí výši 2 000 EUR bez příslušenství, K tomu je třeba dodat, že „hodnotový práh, který tvůrci Nařízení zvolili pro vymezení drobné pohledávky, není vnímán zcela pozitivně. Ve vnitrostátních úpravách řízení o bagatelních nárocích se tato hodnota značně liší (od 600 EUR v Německu až po 8.234 EUR v Anglii). Zatímco v národních právních řádech jsou tato řízení určena primárně k vymáhání spotřebitelských pohledávek a dalších nároků fyzických osob, lze se domnívat, že cílovou skupinou Řízení, určeného k vymáhání přeshraničních nároků, by měli být spíše malí a střední podnikatelé než jednotlivci. Z tohoto pohledu bude hodnotový práh drobné pohledávky, alespoň v jeho současné podobě, často spíše překážkou. Lze nicméně doufat, že v budoucnu dojde k jeho zvýšení, stejně jako v národních právních řádech evropských zemí, kde již nyní převládá tendence tento limit zvyšovat“¹⁰⁶.

Uvažujeme-li například let Praha – Londýn, který je z Prahy o více než 3 hodiny opožděn s leteckým dopravcem, který v ČR nemá zřízení organizační složku, dovodíme příslušnost českého soudu dle Nařízení Brusel I bis čl. 7 bodu 1 písm. b) druhé odrážky – místo, kde měly být dle smlouvy o přepravě uzavřené mezi leteckým dopravcem a cestujícím poskytnuty služby. Návrh dle Nařízení o EDN

¹⁰⁴ Těž jen o.s.ř.

¹⁰⁵ Odůvodnění Nařízení o EDN, bod 8.

¹⁰⁶ Szabová A., Šerá M. Evropské řízení o drobných nárocích. 2009. Dostupné na WWW: <http://www.epravo.cz/top/clanky/evropske-rizeni-o-drobnych-narocich-55592.html>.

může cestující v takovém případě podat k soudu v Praze, samozřejmě za předpokladu, že budou splněny další podmínky stanovené v Nařízení o EDN¹⁰⁷.

Nařízení o EDN se vztahuje na případy, kde je přítomen mezinárodní prvek. Dle čl. 3 Nařízení o EDN je potřebné, aby alespoň jedna ze stran měla bydliště nebo místo obvyklého pobytu v jiné zemi EU, než je členský soud, u něhož byla podána žaloba.

Řízení podle Nařízení o EDN má svá specifika, je založeno převážně na písemných podáních účastníků na vzorových formulářích a krátkých lhůtách, během nichž je rozhodováno. Příslušný soud v řízení postupuje dle legis fori, tedy dle procesního práva státu, u kterého byl žalobní návrh podán. Řízení se zahajuje na návrh v den, kdy dojde soudu. Návrh je podáván na formuláři - Formulář A¹⁰⁸ - a jsou v něm uvedeny informace o účastnících (žalobce a žalovaný), podrobnosti o nároku (jistina, zda je požadováno příslušenství, náklady na právní zastoupení), též musí být uvedeno, v čem žalobce spatřuje mezinárodní prvek a jak odůvodňuje příslušnost soudu. Žalobce svá tvrzení uvedená v návrhu musí podložit důkazy. Tyto důkazy tvoří přílohovou část žalobního návrhu.

Po zaslání návrhu příslušnému soudu soud nejprve posoudí, zda se na případ Nařízení o EDN vztahuje. Pokud soud dospěje k závěru, že Nařízení o EDN aplikovat nelze, vyrozumí o tom žalobce s tím, že pokud nevezme svůj návrh zpět, projedná soud žalobu ve standardním sporném řízení. Soud také může žalobce pomocí Formuláře B, vyzvat, aby svůj žalobní návrh ve stanovené lhůtě doplnil. Pokud žalobce na výzvu nereaguje a žalobní návrh ve lhůtě nedoplní, soud žalobu odmítne. V pravomoci soudu je též odmítnout žalobu, pokud se návrh jeví zcela neopodstatněným či je žaloba považována za nepřipustnou.¹⁰⁹

¹⁰⁷ Spor týkající se občanských či obchodních věcí, výše nároku do 2 000 EUR.

¹⁰⁸ Formulář A tvoří přílohu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 861/2007 ze dne 11. července 2007.

¹⁰⁹ Szabová A., Šerá M. Evropské řízení o drobných nárocích. 2009. Dostupné na WWW: <http://www.epravo.cz/top/clanky/evropske-řízení-o-drobných-nárocích-55592.html>.

Pokud žalobní návrh splňuje všechna kritéria dle nařízení o EDN soud informuje žalovaného o podaném žalobním návrhu a stanoví mu 30 denní lhůtu pro vyjádření.

Soud musí o nároku rozhodnout do 30 dnů od chvíle, kdy mu bylo doručeno vyjádření žalovaného (případně žalobce, pokud se jedná o vzájemný nárok¹¹⁰). Soud může požádat o doplňující informace do 30 dnů a může provést dokazování nebo nařídí ve věci jednání, ke kterému předvolá zúčastněné strany. Jednání by se mělo nařizovat pouze ve výjimečných případech, kdy to za nutné považují účastníci i soud a koná se do 30 ti dnů od předvolání. Soud má pro vydání rozhodnutí stále 30 dní, ale tato lhůta se počítá až od chvíle, kdy má soud všechny potřebné informace pro rozhodnutí. V rozhodnutí soud rozhodne o samotném nároku i o nákladech řízení. Náklady řízení je povinen hradit účastník, který neměl v projednávané věci úspěch. Jelikož mezi hlavní cíle Nařízení o EDN patří snížení nákladů řízení, nemusí soud úspěšnému účastníku přiznat náklady, které nebyly ve věci účelně vynaloženy.¹¹¹

Proti rozhodnutí soudu je možné podat opravné prostředky. Opravnými prostředky proti rozhodnutí soudu o návrhu podle Nařízení o EDN jsou opravné prostředky dostupné v zemi, kde bylo rozhodnuto¹¹², nebo je předpokládá samotné Nařízení o EDN. Takovým opravným prostředkem, který Nařízení o EDN předpokládá, je přezkum rozhodnutí dle čl. 18, který „dává žalovanému možnost požádat neprodleně o přezkum rozhodnutí příslušným soudem členského státu, v němž bylo rozhodnutí vydáno. Rozsah přezkumu je ale omezen pouze na posouzení, zda v řízení, které předcházelo vydání rozhodnutí, byly dodrženy všechny nezbytné aspekty práva žalovaného být slyšen. Shledá-li soud, že tomu tak nebylo, rozhodnutí je od počátku neplatné; v opačném případě zůstává v platnosti.“¹¹³

¹¹⁰ Dle bodu 16 odůvodnění Nařízení o EDN se vzájemným nárokem rozumí nárok, týkající se stejné smlouvy nebo stejné skutečnosti jako původní nárok.

¹¹¹ Shrnutí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 861/2007 ze dne 11. července 2007, dostupné na WWW: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=URISERV:116028>.

¹¹² Tamtéž.

¹¹³ Szabová A., Šerá M. Evropské řízení o drobných nárocích. 2009. Dostupné na WWW: <http://www.epravo.cz/top/clanky/evropske-řízení-o-drobných-nárocích-55592.html>.

Výkon rozhodnutí probíhá v souladu s právními předpisy země, ve které se rozhodnutí vykonává. Rozhodnutí musí být přeloženo do jazyka země, ve kterém má být vykonáno a musí být také osvědčeno – Formulář D¹¹⁴.

3.4 Náklady řízení

Ohledně nákladů řízení již v minulosti několikrát rozhodoval Ústavní soud České republiky¹¹⁵. Autor v souvislosti s tématem práce považuje za nutné uvést zcela nové rozhodnutí Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 935/15 ze dne 25. června 2015¹¹⁶, které se zabývá posouzením, zda žaloby, kterými jsou vymáhány nároky cestujících od leteckých dopravců, jsou formulářovými žalobami s ohledem na náklady řízení.

Ústavní stížnost v uvedené věci podal stěžovatel Jiří Palacký. Stěžovatel se návrhem na vydání elektronického platebního rozkazu domáhal po leteckém dopravci Swiss International Air Lines AG zaplacení částky ve vší 250 EUR z titulu náhrady škody dle čl. 7 Nařízení 261/2004, mimo to také požadoval přiznání nákladů řízení ve výši 6.934,- Kč za poskytování právních služeb. Obvodní soud pro Prahu 6, který rozhodoval jako soud I. stupně, rozhodl rozsudkem pro zmeškání a ve výroku I přiznal žalobci finanční náhradu za zrušený let ve výši 250 EUR. Ve výroku II poté rozhodl soud o nákladech, kde uložil povinnost žalovanému uhradit náklady řízení ve výši 1.489,- Kč. Jak vyplývá z odůvodnění napadeného rozsudku, byl pro určení výše nákladů použit § 14b advokátního tarifu¹¹⁷. Stěžovatel namítá, že byla porušena rovnost mezi účastníky řízení a byl nesprávně aplikován § 14b advokátního tarifu, jelikož žaloba nenaplnňovala znaky tzv. formulářové žaloby dle § 14b odst. 1 advokátního tarifu (konkrétně z důvodu, že nebyl naplněn znak totožného žalobce). Ústavní soud se neztotožnil s názorem stěžovatele, že se nejedná o formulářovou

¹¹⁴ Těž příloha nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 861/2007.

¹¹⁵ Dále jen Ústavní soud.

¹¹⁶ Usnesení Ústavního soudu České republiky sp. zn. III. ÚS 935/15 ze dne 25. 6. 2015, dostupné na WWW: www.nalus.usoud.cz.

¹¹⁷ Vyhláška č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (dále též jen „advokátní tarif“).

žalobu, jelikož návrh na vydání elektronického platebního rozkazu naplňuje znaky formulářové žaloby. Znaky formulářové žaloby vymezil Ústavní soud v nálezu sp. zn. I ÚS 3923/11 ze dne 29. března 2012¹¹⁸, jako „*návrh mající podobu využitého vzoru, jenž se od něj bude odlišovat jen v minimální míře, a to právě takové, aby mohl být návrh co do určitosti osob účastníků a předmětu řízení dostatečně individualizován; základ právní argumentace včetně její stylizace a formálního vyjádření však bude totožný či jen s drobnými odchylkami. Soudy prvního stupně jej "odhalí" i díky jednotě v osobě žalobce, jejího právního předchůdce anebo jejího advokáta. Z takových okolností je nutné uzavřít, že sepsání tzv. formulářové žaloby představuje spíše administrativní úkon než provedení úkonu právní služby.*“¹¹⁹ Ústavní soud dále uvedl, že chybějící znak stejného žalobce nemůže vyloučit označení žalobního návrhu jako formulářovou žalobu.

Usnesení Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 935/15 považuje autor za velice zásadní v oblasti vymáhání nároku od leteckých dopravců podle Nařízení 261/2004. Cestující mnohdy nevědí, jak postupovat při vymožení svého nároku a obracejí se na společnosti vymáhající nároky od leteckých dopravců¹²⁰, kteří spolupracují s advokátními kancelářemi či se obrací přímo na advokáty. Odměnu advokáta zpravidla tvoří vymožené náklady v soudním řízení. S ohledem na tyto skutečnosti je nutné položit otázku, jak bude na vymáhání nároků od leteckých dopravců ze strany advokátních kanceláří či samostatných advokátů nahlíženo. Autor v této souvislosti souhlasí s názorem JUDr. Martina Vychopně, předsedy České advokátní komory, že „*bude na advokacii, aby vytrvalým a soustředěným jednáním a vyjednáváním přispěla k dosažení rozumné a potřebné úpravy advokátního tarifu, aby ekonomické nastavení nákladovosti vymáhání pohledávek (a nejen bagatelních) bylo takové, aby tyto spory bylo možno vést, aby ve své podstatě neznamenal existenční likvidaci jedné či druhé strany sporu*“.¹²¹ Advokátní tarif by v tomto ohledu měl být nastaven

¹¹⁸ Nález Ústavního soudu české republiky sp. zn. I. ÚS 3923/11 ze dne 29. 3. 2012, dostupné na WWW: www.nalus.usoud.cz.

¹¹⁹ Tamtéž, bod 28.

¹²⁰ Např. společnost Click2Claim s.r.o.

¹²¹ Vychopeň M. Projev předsedy ČAK JUDr. Martina Vychopně na oslavách 25 let obnovení nezávislosti české advokacie. Bulletin advokacie. ročník 2015, č. 10, str. 3.

tak, aby advokátům, kteří se zabývají vymáháním nároků (nejen od leteckých dopravců), byly přiznány náklady ve výši reálně pokrývající jejich náklady.

V případě, že tomu tak nebude, budou sice stanovena pravidla, která cestujícím založí právo na náhradu škody, jež jim vznikne odepřením nástupu na palubu letadla, zrušením letu či významným zpožděním, ale nebude již v jejich silách se svého nároku dovolat. Dle názoru autora dochází výše uvedeným usnesením Ústavního soudu k poškozování slabší strany - cestujícího, jelikož ten se sám nedomůže svých práv dle Nařízení 261/2004 a nebude tak naplněn hlavní účel Nařízení 261/2004, zajistit vysokou ochranu práv cestujících.

Autor se osobně setkal s rozhodnutím Okresního soudu pro Prahu 6, kterým byly advokátovi, který zastupoval cestujícího při vymáhání nároku od leteckého dopravce, přiznány náklady za zastupování podle § 14b advokátního tarifu. Výrok ohledně nákladů řízení byl Obvodním soudem pro Prahu 6 odůvodněn následovně: *„Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ustanovením § 142 odst. 1 o.s.ř. Jejich výše se skládá z odměny advokáta ve výši 300 Kč za úkon právní služby učiněný do podání žaloby dle ustanovení § 14b vyhl. č. 177/1996 Sb., které soud použil dle závěrů usnesení Ústavního soudu III. ÚS 935/15 ze dne 25.6.2015, neboť se jedná o typ žaloby, která je podávána týměž zástupcem na ustáleném vzoru a jde o skutkově i právně obdobné věci, dále z náhrady hotových výdajů advokáta ve výši 100 Kč dle § 14b vyhl. č. 177/1996 Sb., za úkony do podání žaloby převzetí a příprava, podání žaloby, ze zaplaceného soudního poplatku ve výši 1.000 Kč a z DPH. Celková výše tak činí 1.968 Kč”¹²².*

Od výše uvedeného případu, který ve svém rozhodnutí pod sp. zn. III. ÚS 935/15 řešil Ústavní soud, se případ, o kterém rozhodoval Obvodní soud pro Prahu 6, lišil. Odlišnosti autor spatřuje zejména v tom, že se nejednalo o návrh na vydání elektronického platebního rozkazu, ale o návrh dle Nařízení o EDN, který obsahoval mimo samotného formuláře na vložených listech vyčerpávající informace popisující skutkový stav. Žalobní návrh, včetně jeho doplnění byl přeložen do anglického

¹²² Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6, sp. zn. 28 C 230/2015.

jazyka¹²³. K překladu bylo přistoupeno též z důvodu urychlení řízení, snížení administrativní zátěže soudu a v neposlední řadě snížení nákladů státu na zajištění tlumočnicka, jelikož náklady na tlumočnicka, pokud by návrh nebyl přeložen do anglického jazyka, nese stát¹²⁴. Autor se v této souvislosti nemůže ztotožnit se závěry Ústavního soudu, že sepsání takové žaloby je pouze administrativní úkon, nikoli úkon právní služby. Za pouhý administrativní úkon není zcela jistě možno považovat překlad žalobního návrhu do anglického jazyka, neboť je k tomu zapotřebí odborné znalosti anglického jazyka, a to na vysoké úrovni.

Legální definice formulářové žaloby nalezneme v § 14b advokátního tarifu, jedná se o návrh podaný na ustáleném vzoru uplatněný opakovaně tímž žalobcem ve skutkově i právně obdobných věcech. Je evidentní, že úprava formulářových žalob mířila primárně na bankovní instituce, telefonní operátory, pojišťovny, tedy subjekty, které podávají desítky žalob ročně. Nicméně dopad, jaký má zakotvení formulářových žalob v právním řádu České republiky je mnohem širší a zde si autor dovolí polemizovat, zda to bylo zamýšleným cílem zákonodárce.

3.5 Shrnutí

V této kapitole autor přiblížil postup při vymáhání práv cestujících dle Nařízení 261/2004. Zejména se věnoval určování příslušnosti soudu dle Nařízení 261/2004 a uvedl příklad z praxe, na kterém demonstroval získané teoretické poznatky z Nařízení Brusel I bis, Nařízení 261/2004 a judikatury SDEU. Prostor byl věnován i Nařízení o EDN a autor přiblížil postup při uplatňování drobných nároků. Za důležité autor považoval zmínit i postoj Ústavního soudu České republiky k náhradě nákladů řízení, který uvedl v souvislosti s nedávným rozhodnutím Ústavního soudu.

¹²³ Dle doporučení pracovnice Obvodního soudu pro Prahu 6.

¹²⁴ Viz rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. (Rc) 1 Cz 15/84 ze dne 28. 4. 1984. Právní věta: „Náhradu nákladů spojených s přibráním tlumočnicka k tomu, aby účastník mohl v občanském soudním řízení jednat ve své mateřštině, nelze účastníku řízení uložit“.

4. Společnosti zabývající se vymáháním nároků od leteckých dopravců

4.1 Obecně o společnostech vymáhající nároky

Na českém trhu působí několik společností, které se zabývají vymáháním nároků od leteckých společností dle Nařízení 261/2004. Jako první byla v roce 2010 založena společnost Click2Claim s.r.o. Mezi její největší konkurenty na trhu patří Nahrady.cz, které prostřednictvím webových stránek provozuje společnost Transplan s.r.o. či Vašenároky.cz¹²⁵.

Služby všech zmíněných společností jsou velice podobné, všechny nabízejí produkty pro individuální cestující. Click2Claim a Nahrady.cz nabízí dále služby i pro cestovní kanceláře. U Nahrady.cz individuální klient nehradí žádný administrativní poplatek a provize společnosti činí 27% z vymožené částky. Autor tedy může konstatovat, že i ceny za poskytované služby jsou u společností obdobné¹²⁶. Společnost Nahrady.cz je stejně jako Click2Claim s.r.o. online firma, která se co nejvíce dokáže přizpůsobit klientovi, jelikož veškerá komunikace probíhá elektronicky. Klient u společnosti Nahrady.cz vyplní online formulář (uvede, zda se jedná o zpoždění letu, zrušení letu či odepření nástupu na palubu) a následuje posouzení jeho žádosti. Pokud je jeho nárok vyhodnocen jako oprávněný, je mu zaslána smlouva, na základě které společnost Nahrady.cz dále vymáhá jeho nárok.¹²⁷

Cílem obou společností, které vymáhají pro klienty nároky od leteckých dopravců dle Nařízení 261/2004 je pomoci cestujícím domoci se svých práv. Pro samotného cestujícího je mnohdy složité přímo uplatnit svůj nárok u leteckého dopravce. Pomineme-li snahu leteckého dopravce nárok cestujícímu nevyplatit a snahu ospravedlnit zpoždění či zrušení letu mimořádnými okolnostmi, tak uplatnění nároku s sebou nese i velké administrativní zatížení samotného cestujícího. Zpravidla je nutné komunikovat s leteckými dopravci v cizím jazyce, zjistit přesné sídlo

¹²⁵ Webová stránka www.vasenaroky.cz.

¹²⁶ Ohledně cen za služby společnosti Click2Claim více viz podkapitola 4.2.5. této práce Ceník C2C.

¹²⁷ Informace dostupné z WWW: www.nahrady.cz.

doprovodce a informace, na koho se svým nárokem obrátit. Společnosti vymáhající nároky jsou připraveny převzít odpovědnost a udělat maximum pro to, aby cestujícímu byla vyplacena náhrada škody, která mu za splnění podmínek dle Nařízení 261/2004 náleží.

Autor má osobní zkušenosti se společností Click2Claim s.r.o., jelikož se v praxi setkává s případy a klienty této společnosti a je tak seznámen s vnitřním fungováním společnosti i s jejím interním systémem. Vzhledem k výše uvedenému si autor dovolí v následujících kapitolách zaměřit svoji pozornost podrobněji na společnost Click2Claim s.r.o.

4.2 Společnost Click2Claim s.r.o.

Click2Claim je společnost, která se zabývá uplatňováním nároků cestujících vůči leteckým dopravcům na odškodné (kompenzace) za nepravdelnosti v letecké přepravě podle Nařízení 261/2004. Byla založena Ing. Františkem Herynkem a na jejím fungování se podílí odborníci, kteří mají zkušenosti v oblasti letectví a jsou mnohdy bývalými zaměstnanci leteckých společností.¹²⁸ Společnost má zastoupení nejen v České republice, ale i na Slovensku, v Polsku a v Rakousku. K dnešnímu dni C2C vyřídila několik tisíc žádostí o odškodnění dle Nařízení 261/2004 a vymohla pro svoje klienty odškodnění v řádech několika milionů korun. Jedná se především o on-line firmu, která nemá žádné kamenné pobočky, její sídlo je v Praze a skládá se z týmu několika spolupracovníků. Autor měl možnost s několika z nich se osobně setkat, vč. pana jednatele Ing. Františka Herynka. Ten byl tak laskav a poskytl autorovi v souvislosti s touto prací osobní rozhovor. Setkání s ním autor hodnotí velice kladně, jedná se o profesionála na svém místě, který dané problematice zcela rozumí. Ing. Herynk uvedl, že klientelu C2C tvoří turisté, kteří cestují na vlastní „pěst“, klienti cestovních kanceláří a též samotné cestovní kanceláře¹²⁹.

¹²⁸ Informace dostupné z webových stránek společnosti www.click2claim.eu.

¹²⁹ Např. Cestovní kancelář Inex, Cestovní kancelář Travel servis.

4.2.1 Nabídka služeb pro cestovní kanceláře

Pro cestovní kanceláře C2C připravila balíček Travel Standard, jehož prostřednictvím je klientům cestovní kanceláře nabídnuta individuální péče při řešení jejich problémů. Nespokojený klient se v případě problému s letem často obrací na cestovní kancelář, neboť si zájezd zakoupil jako celek a domnívá se, že cestovní kancelář je za let odpovědná. V tomto případě může cestovní kancelář spolupracující s C2C nasměrovat svého klienta k jednoduchému a kvalitnímu řešení jeho případu. Po ověření oprávněnosti klientova nároku je s ním uzavřena mandátní smlouva a je zahájeno vymáhání jeho nároku. V případě, že je případ úspěšně vyřešen, získává klient kompenzaci a z té je odvedena provize za úspěšné vyřešení nároku. Spolupracující kanceláři poté náleží provizní odměna.¹³⁰

4.2.2 Travel Asistent

Dalším z produktů C2C je Travel Asistent. Jedná se o službu, kdy cestující získá ověření oprávněnosti nároku, komplexní proces zajištění kompenzace ve státech EU, kompletní bezplatné právní služby spolupracující advokátní kanceláře a nejnižší provizi, kterou si C2C účtuje. Pokud cestujícího potkají nepříjemnosti, které zakládají odpovědnost leteckého dopravce podle Nařízení 261/2004, tak klient vyplní pouze formulář na webových stránkách C2C www.click2claim.eu a uvede číslo svého zakoupeného Travel Asistenta.¹³¹ V tu chvíli začíná naplno pracovat C2C, která neustále případ sleduje a kontaktuje leteckého dopravce. C2C nabízí svou službu Travel Asistent např. na webovém serveru Letuska.cz, kdy se po vložení letenek do košíku zobrazí možnost zakoupit tuto službu za 49 Kč (2 EUR). Travel Asistent je nabízen též cestovními kancelářemi, u kterých si cestující kupují kompletní zájezd vč. letenek. Se službou Travel Asistent získají cestující možnost kontaktovat 24 hodin denně pracovníka C2C a konzultovat s ním nastalé problémy. Dle Ing. Herynka může být pracovník C2C velice nápomocen, jelikož cestujícím mj.

¹³⁰ Clic2Claim s.r.o., Nabídka pro cestovní kanceláře, dostupné na WWW: http://www.click2claim.eu/data/C2C-CK_Travel_sheett.pdf.

¹³¹ Click2claim s.r.o., Co je Travel Asistent, informace dostupné na WWW: http://click2claim.eu/data/Asistent_Ama_odkaz_cs.pdf.

poradí, jaké dokumenty si opatřit či na koho se obrátit. Zpravidla to má za následek, že případ je podchycen od samého začátku, a pokud se nárok po bližším zkoumání ukáže jako oprávněný, vede to zpravidla k jeho úspěšnému vyřešení.

4.2.3 Systém C2C

C2C pro svoji práci využívá velice kvalitní a propracovaný systém, který je především založen na pečlivém sledování leteckého provozu. V případě, že je některý z letů, který přistává na Letišti Václava Havla v Praze¹³² opožděn při svém přiletu, C2C již tuto informaci zpracovává. Fungování je založeno nejen na pasivním principu, kdy klient sám vyhledá služby C2C, ale i na aktivním oslovení klientů dotčených letů. Nicméně Ing. Herynk k výše uvedenému dodává, že „většina klientů společnost C2C osloví sama, jelikož se již dostala do povědomí lidí a uplatnění nároku je velice jednoduché.“ Autor si dovolí navázat na slova Ing. Herynka a pokusí se jednoduše přiblížit postup při řešení případů C2C.

4.2.4 Postup při řešení případů C2C

Pokud se individuální cestující setká při svém letu s potížemi, které mu zakládají nárok na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení 261/2004 stačí, aby jednoduše vyplnil webový formulář na stránkách C2C. Ihned po odeslání formuláře začínají na případu pracovat zaměstnanci společnosti C2C. Je opravdu úctyhodné, že jsou nepřetržitě online a připraveni řešit pro cestující velice nepříjemné situace. C2C po ověření oprávněnosti nároku vyzve leteckého dopravce k dobrovolnému plnění a stanoví mu lhůtu¹³³. Pokud letecký dopravce dobrovolně neplní, předává případ spolupracující advokátní kanceláři. Advokátní kancelář připraví žalobu - zde je důležité zmínit, že soudní poplatky hradí C2C - ne klient. Po podání žaloby, advokátní kancelář kontaktuje leteckého dopravce s informací, že v dané věci byla podána žaloba a vyzve naposledy leteckého dopravce k dobrovolnému plnění. Z vlastní zkušenosti může autor uvést, že někteří letečtí dopravci¹³⁴ po takovéto poskytnuté informaci dobrovolně nárok klienta uznají a plnění poskytnou. Naopak

¹³² Těž na letišti v Bratislavě nebo např. ve Vídni.

¹³³ Zpravidla 21 dní.

¹³⁴ Např. letecká společnost Ryanair.

někteří letečtí dopravci volí taktiku „mrtvého brouka“ a s advokátní kanceláří nekomunikují. Soud tak provede v dané věci řízení a vydá rozsudek či platební rozkaz¹³⁵, kterým povinnost nahradit cestujícímu škodu zpravidla uloží a následně letecký dopravce cestujícímu škodu prostřednictvím advokátní kanceláře vyplatí. Z praxe autor uvádí, že může nastat i situace, kdy letecký dopravce má zájem se domluvit a nabídnout kompenzaci nižší, než stanoví Nařízení 261/2004. V takovém případě záleží na rozhodnutí C2C, která posoudí a zhodnotí každý případ individuálně.

4.2.5 Ceník C2C

Cestující, který se sám obrátí na společnost C2C, nehradí v případě standardních služeb žádný administrativní poplatek a C2C náleží dle smlouvy uzavřené s klientem provize ve výši 27% z vymožené částky. Provize společnosti C2C tedy náleží pouze v případech, kdy úspěšně nárok klienta vymohla. Pokud je vymáhán nárok klienta soudní cestou, náklady na právní zastoupení nese C2C, nikoli klient.

4.3 Shrnutí

Z uvedeného vyplývá, že jedním ze způsobů, jak cestující mohou uplatnit svá práva, která jim přiznává Nařízení 261/2004, je možnost využít společnosti, zabývajících se vymáháním nároků od leteckých dopravců. Otázkou zůstává, do jaké míry jsou cestující o svých právech a možnostech dle Nařízení 261/2004 informováni. Povědomím lidí o Nařízení 261/2004 se autor dále zabývá v kapitole 5 této práce.

¹³⁵ Blíže viz podkapitola 3.3 Žalobní návrh.

5. Povědomí lidí o Nařízení 261/2004 – průzkum pomocí dotazníkového šetření

5.1 Metodika průzkumu

Dotazníkové šetření bylo provedeno za účelem zjištění aktuálního právního povědomí cestujících v letecké dopravě¹³⁶. Podmínkou pro zařazení do základního souboru bylo dosažení věku 18 let, občanství ČR a zkušenost s cestováním v letecké dopravě. Vzhledem k cíli průzkumu nebyla zohledňována sociologická, demografická ani genderová hlediska. Hlavním cílem autora nebylo provést kompletní sociologický výzkum, nýbrž získat přehled o povědomí lidí o Nařízení 261/2004 a o možnosti, za splnění stanovených podmínek, získat finanční odškodnění dle čl. 7.

Dotazníkové šetření probíhalo formou přímého dotazování metodou face to face, založenou na osobním kontaktu tazatele s dotazovanými, kteří samostatně dotazník v přítomnosti tazatele vyplňovali, případně byly otázky čteny a odpovědi tazatelem zaznamenávány. Pro získání efektivní výpovědní hodnoty byla použita úsporná forma polostrukturovaného dotazníku se standardizovanými uzavřenými otázkami typu ano – ne, doplněnými otázkami otevřenými, poskytujícími možnost jiného vyjádření.

Vlastní průzkum byl autorem realizován na území hlavního města Prahy v období červen - říjen 2015.

¹³⁶ Dotazník tvoří Přílohu č. 1 této práce.

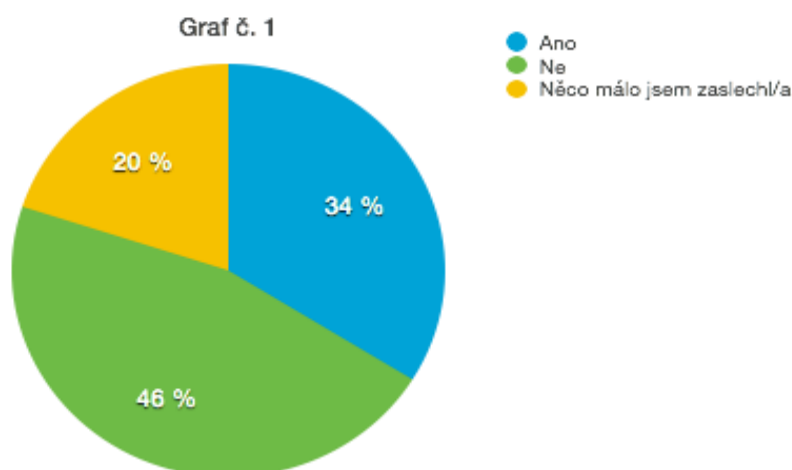
5.2 Výsledky průzkumu

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 65 respondentů (dále též „dotazovaných“), kteří odpovídali celkem na šest otázek. Jelikož se autor snažil, aby byl co nejvíce naplněn účel průzkumu, tedy zjistit jaké je povědomí lidí o Nařízení 261/2004, byly otázky řazeny tak, aby nejdříve poskytly údaj o tom, zda cestující o Nařízení 261/2004 vědí a až následně bylo zjišťováno, zda se s některou ze situací, kterou Nařízení 261/2004 předpokládá, setkali. Odpovědi na každou z otázek byly autorem, pro lepší orientaci, zaznamenány do tzv. výsečových či sloupcových grafů.

5.2.1 Otázka č. 1

Na otázku č. 1 ve znění: *„Slyšel/a jste někdy o možnosti získat za zpožděný let o více jak 3 hodiny, zrušený let či situaci, kdy Vám byl odepřen nástup na palubu letadla finanční kompenzaci až do výše 600 EUR dle nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004?“* odpovědělo z 65 dotazovaných kladně 34%, záporně 46%, zbývajících 20% vybralo možnost *„něco málo jsem zaslechl/a“*. Z odpovědí je tedy patrné, že absolutní neznalost výše uvedeného nařízení uvádí téměř polovina dotázaných.

Odpovědi respondentů	Počet respondentů
Ano	22
Ne	30
Něco málo jsem zaslechl/a	13

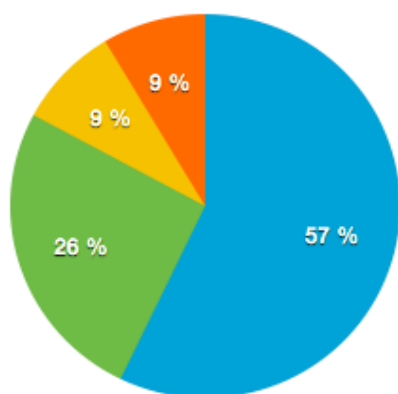


5.2.2 Otázka č. 2

Druhou otázkou: „*Odkud jste se o nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 dozvěděl/a?*“ autor zjišťuje původ informací, vedoucích ke znalosti práv cestujících. Převážná většina z 35 dotazovaných, kteří odpověděli na první otázku „*ano*“, případně „*něco jsem zaslechl/a*“, přesně pak 57,1% jako zdroj uvádí média (internet, tisk, televize), 25,7% dotazovaných je informováno z doslechu od kamarádů, kolegů či známých, 8,6% získalo informace přímo od cestovní kanceláře, od které si zakoupilo zájezd. Poslední z možností – získání informací z reklamy společností, které vymáhají pro cestující nárok od leteckých dopravců (např. společnost Click2Claim, s.r.o.), označilo jako svoji odpověď 8,6% dotazovaných.

Graf č. 2

Odpovědi respondentů	Počet respondentů
z médií (internet, tisk, televize)	20
z doslechu od kamarádů, kolegů, známých	9
od cestovní kanceláře, u které jsem si zakoupil/a zájezd	3
z reklamy společností, které vymáhají pro cestující nároky od leteckých dopravců	3



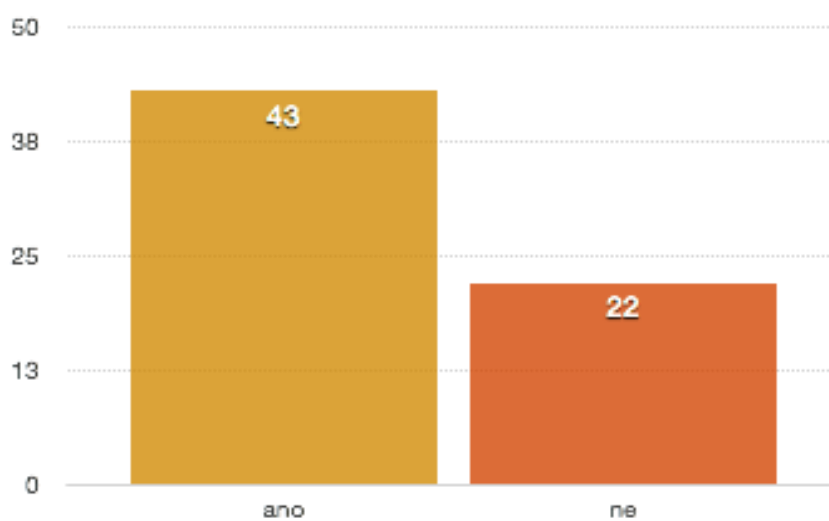
- z médií (internet, tisk, televize)
- z doslechu od kamarádů, kolegů, známých
- od cestovní kanceláře, u které jsem si zakoupil/a zájezd
- z reklamy společností, které vymáhají pro cestující nároky od leteckých dopravců

5.2.3 Otázka č. 3

Třetí otázka se zaměřuje na konkrétní situace, při kterých cestujícím v letecké dopravě vzniká nárok na finanční odškodnění. Zde se autor táže: „*Zažil/a jste někdy zpoždění letu o více než 3 hodiny, zrušení letu či situaci, kdy Vám byl odepřen nástup na palubu letadla?*“. Tato otázka je položena celému souboru 65 dotazovaných. Některou z výše uvedených situací již zažilo 22 dotazovaných, kteří představují 34% z celkového počtu dotázaných. S žádnou z těchto situací se dle průzkumu nesešlo 43 dotazovaných, kteří představují 66% z celkového počtu.

Graf č. 3

Odpovědi respondentů	Počet respondentů
ano	43
ne	22

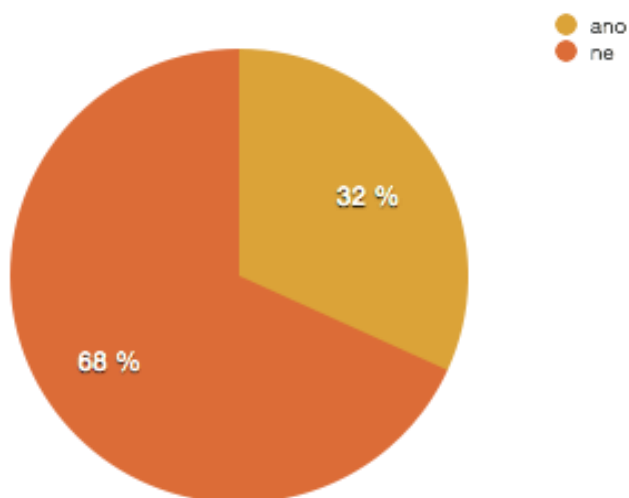


5.2.4 Otázka č. 4

Na otázku č. 4 ve znění: „*Získal/a jste od leteckého dopravce finanční odškodnění za zpoždění letu o více než 3 hodiny, zrušení letu nebo odepření nástupu na palubu letadla?*“ odpovědělo celkem 22 dotazovaných, kteří v předchozí otázce č. 3 uvedli svoji zkušenost s některou z výše uvedených situací. Odpověď „ano“ označilo 32% dotázaných, odpověď „ne“ pak 68% dotázaných. Tyto odpovědi jsou zaznamenány v grafu č. 4.1.

Graf č. 4.1

Odpovědi respondentů	Počet respondentů
ano	7
ne	15

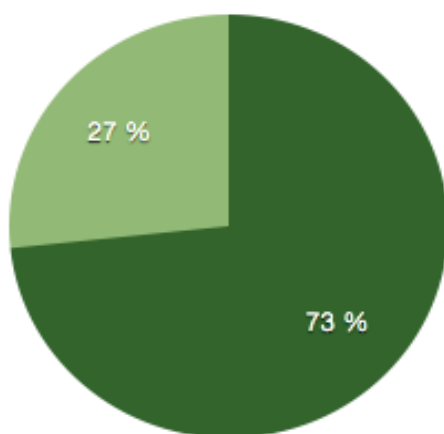


Nyní se objevuje část, která je pro autora z hlediska vzhledu do problematiky právního povědomí cestujících v letecké dopravě velmi zajímavá. Tato část se týká 15 dotazovaných. Z odpovědí vyplývá, že přibližně třetina, přesně 32% dotazovaných cestujících, kteří měli nárok na finanční odškodnění, věděli o něm a uplatnili jej, jej také získala. Zbývajících 68% ve stejné situaci uvedené výše nárok nezískalo. Na doplňující výběr z možností k odpovědi „*ne, nezískal/a, protože: jsem neuplatnil/a svůj nárok*“ odpovědělo 11 z 15 dotázaných, kteří nárok nezískali, tj. 73%. Zde se evidentně promítá skutečnost, uvedená již v hodnocení první otázky, a to že 46% dotazovaných cestujících v letecké dopravě nikdy o možnosti finančního odškodnění neslyšelo. Zbývajících 27% dále uvádí, že finanční odškodnění nezískali z důvodu zamítavé odpovědi leteckého dopravce. Autor odpovědi zaznamenává v grafu č. 4.2.

Graf č. 4.2

Odpovědi respondentů	Počet respondentů
ne nezískal/a, protože jsem neuplatnil/a svůj nárok	11
ne nezískal/a, protože jsem od leteckého dopravce dostal/a zamítavou odpověď	4

- ne nezískal/a, protože jsem neuplatnil/a svůj nárok
- ne nezískal/a, protože jsem od leteckého dopravce dostal/a zamítavou odpověď



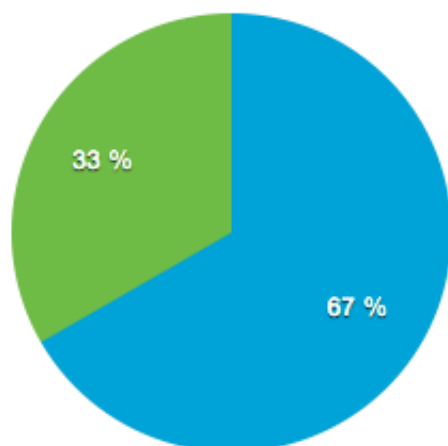
5.2.5 Otázka č. 5

Na otázku č. 5 : „*Jak jste uplatnil/a svůj nárok na finanční odškodnění?*“ odpovídalo 11 dotazovaných, kteří finanční odškodnění získali, a jejich odpovědi reflektuje graf č. 5. Odpověď „*sám/sama přímo u leteckého dopravce*“ označilo 67% dotázaných a 33% volilo odpověď „*prostřednictvím společností, které vymáhají pro cestující nároky od leteckých dopravců (např. společnost Click2Claim, s.r.o.)*.“

Graf. č. 5

Odpovědi respondentů	Počet respondentů
sám/sama, přímo u leteckého dopravce	8
prostřednictvím společností, které vymáhají pro cestující nároky od leteckých dopravců	4

- sám/sama, přímo u leteckého dopravce
- prostřednictvím společností, které vymáhají pro cestující nároky od leteckých dopravců



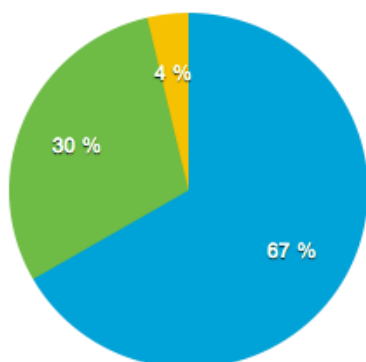
5.2.6 Otázka č. 6

Na poslední otázku č. 6 průzkumu: „*Je Vám známo, na koho byste se měl/a obrátit v případě, že byste chtěl/a svůj nárok na finanční odškodnění od leteckého dopravce vymáhat?*“ odpovídalo 54 dotazovaných. Z nich 67% uvádí možnost „*ne - musel/a bych se poradit nebo si najít informace na internetu*“, 30% volí odpověď „*ano - obrátil/a bych se přímo na leteckého dopravce*“, nejmenší část, přesněji 4% vybírá možnost „*nechtěl/a bych s tím mít starosti a oslovil/a bych společnost, která se zabývá vymáháním nároků od leteckých dopravců (např. společnost Click2Claim s. r. o)*“. Výsledky zobrazuje graf č. 6.

Graf č. 6

Odpovědi respondentů	Počet respondentů
ne, musel/a bych se s někým poradit nebo si najít informace na internetu	36
ano, obrátil/a bych se přímo na leteckého dopravce a uplatnil/a u něj svůj nárok	16
ano, nechtěl/a bych s tím mít starosti a oslovil/a bych společnost, která se zabývá vymáháním nároků od leteckých dopravců	2

- ne, musel/a bych se s někým poradit nebo si najít informace na internetu
- ano, obrátil/a bych se přímo na leteckého dopravce a uplatnil/a u něj svůj nárok
- ano, nechtěl/a bych s tím mít starosti a oslovil/a bych společnost, která se zabývá vymáháním nároků od leteckých dopravců



5.3 Shrnutí průzkumu

Z pohledu autora byl cíl průzkumu, tj. získat náhled na problematiku právního povědomí cestujících v letecké dopravě, týkající se nároku na finanční odškodnění v případech zpoždění letu o více jak 3 hodiny, zrušený let či situaci, kdy byl cestujícímu odepřen nástup na palubu, dosažen. Dotazníkové šetření, prováděné metodou osobního kontaktu s dotazovanými, přineslo navíc nový, původně neplánovaný osvětový rozměr, který přinesl obohacení těm účastníkům průzkumu, pro něž byly informace v dotazníku obsažené novinkou.

Ukázalo se, že téměř polovině dotazovaných nejsou možnosti finančního odškodnění ve výše uvedených případech známy. Pokud už cestující informovaní jsou, tak nejčastěji z médií či doslechu. Jen malé procento dostalo informace od cestovní kanceláře, případně si povšimlo reklamy společností, vymáhajících pro cestující nároky od leteckých společností. I přesto, že má třetina dotazovaných vlastní zkušenost s některou ze situací, kdy lze nárok na finanční odškodnění uplatnit, jen malá část dokáže nárok uplatnit reálně. Většinou sama, přímo u leteckého dopravce, případně prostřednictvím společností, zabývajících se vymáháním nároků od leteckých dopravců. Za povšimnutí stojí odpovědi, kde dotazování uvádí, že při uplatňování nároku obdrželi od leteckého dopravce zamítavou odpověď. Zde si je autor zcela vědom, že v rámci tohoto typu průzkumu nebylo možné tyto případy dále analyzovat a že do problematiky, která byla otevřena, bylo pouze nahlédnuto. Právní povědomí cestujících v letecké dopravě je dle názoru autora téma, které si zasluhuje být předmětem dalšího výzkumu.

Závěr

Jak již bylo uvedeno v úvodu této práce, letecká doprava je nejvíce využívanou dopravou na světě. Je tedy zapotřebí, aby práva cestujících, kterých každoročně přibývá, byla chráněna v co největší možné míře. Pokud už k porušení práv cestujících dojde, je potřebné zajistit pravidla, jak bude porušení práv cestujícím kompenzováno. EU se dle názoru autora k této otázce postavila velice přímo, když přijala Nařízení 261/2004. Nařízení prozatím neplní zcela svůj účel, neboť v průběhu času se ukazuje, co je potřeba dále upravit, zlepšit a upřesnit. V mnoha případech pomohl v interpretaci sporných a nejasných ustanovení Nařízení 261/2004 Soudní dvůr Evropské unie.

Dle autora byl cíl této práce dosažen, jelikož autor poskytl ucelený přehled o Nařízení 261/2004 s ohledem na judikaturu Soudního dvora Evropské unie, stejně tak jako přispěl svými osobními zkušenostmi z praxe, které mu umožnily získat jistý vhled do výše uvedené problematiky. Práci je možné rozdělit na dvě hlavní části, část teoretickou a část praktickou.

V teoretické části využil autor analytickou a srovnávací metodu. Tyto metody využil především v první a druhé kapitole této práce. Autor pomocí uvedených metod podrobil zkoumání jednotlivé úmluvy, které byly přijaty v oblasti mezinárodní letecké přepravy a Nařízení 261/2004. Autor též věnoval prostor zkoumání jednotlivých situací, které zakládají cestujícím nárok na náhradu škody dle Nařízení 261/2004, zejména situace odepření nástupu na palubu letadla, zrušení letu či jeho významného zpoždění. Všechny zmíněné situace byly zasazeny do kontextu judikatury Soudního dvora Evropské unie. Do práce byla zahrnuta i úprava Nařízení 261/2004 *de lege ferenda*. Návrh na změnu Nařízení reaguje především na judikaturu Soudního dvora Evropské unie a vyplňuje mezery, které Nařízení 261/2004 založilo. Autor s ohledem na rozsah práce a obsáhlé téma vybral pouze nejvýznamnější a nejzásadnější rozhodnutí SDEU, která Nařízení 261/2004 ovlivnila.

Pod část praktickou autor zahrnuje především kapitulu třetí Vymáhání nároků dle Nařízení 261/2004, kapitulu čtvrtou Společnosti zabývající se vymáháním nároků od leteckých dopravců a kapitulu pátou nazvanou Povědomí lidí o Nařízení 261/2004 – průzkum pomocí dotazníkového šetření. Do třetí a čtvrté kapitoly autor zahrnul příklady z praxe, se kterými se setkal a demonstruje na nich své teoretické poznatky. Kapitola pátá je zaměřena na výzkum, který autor osobně provedl. Autor si dovolí poznamenat, že jeho cílem nebylo provést kompletní sociologický průzkum, nýbrž zjistit, zda je jeho okolí informováno o možnostech získat za podmínek stanovených Nařízením 261/2004 finanční odškodnění. Průzkumem se potvrdily autorovy domněnky, že povědomí lidí – cestujících – o svých právech v letecké dopravě je minimální. Závěry průzkumu dále potvrdily, že cestující jsou nedostatečně informováni o svých právech ze strany leteckých dopravců a jsou odkázáni převážně na informace z médií.

Vzhledem k omezenému prostoru této práce, nemůže být problematika vymáhání nároků dle Nařízení 261/2004 zkoumána příliš dopodrobna. Téma zahrnuje velmi širokou materii a rozsáhlou judikaturu SDEU. I přesto se autor snažil poskytnout základní náhled na problematiku, která dle něho otevírá nové možnosti studia a zasluhuje v budoucnu hlubší výzkum.

Seznam použité literatury

Literatura

Carr, I. *International trade law*. 4th edition. London: Routledge-Cavendish, 2010. ISBN 978-0-415-45843-6.

Čapek J., Klíma R. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. Vydání. Lexis Nexis CZ. 2005. ISBN 80-861199-95-9.

Drápal, L., Bureš, J. a kol. *Občanský soudní řád I, II Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck. 2009.

Havlíčková K., Králová R. *Cestovní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-267-0.

Horník J. *Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy*. Právník. 2000, roč. 139, č. 3, str. 261.

Kučera, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň - Brno: Aleš Čeněk, 2015. ISBN: 978-80-7380-550-0.

Milde M. *International air law and ICAO*. Eleven International Publishing. 2008. 351 str.

Pauknerová, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-034-8.

Rozeňmalová, N., Valdhans J., Drličková K., Kyselovská T. *Mezinárodní právo soukromé Evropské unie (Nařízení Řím I, Nařízení Řím II, Nařízení Brusel I)*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013. ISBN 978-80-7478-016-5.

Vychopeň, M. *Projev předsedy ČAK JUDr. Martina Vychopně na oslavách 25 let obnovení nezávislosti české advokacie*. Bulletin advokacie. ročník 2015, č. 10.

Internetové články

Bulletin české společnosti pro dopravní právo. K pramenům právní úpravy letecké přepravy, dostupné na WWW: http://www.csdp.cz/files/2002_2.pdf.

E-Bulletin dopravního práva. Odpovědnost v letecké dopravě (Montrealská úmluva 1999), dostupný na WWW: http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2007.pdf.

EUROSKOP.CZ, Doprava v únoru 2014, dostupné na WWW: <https://www.euroskop.cz/13/23714//clanek/doprava-v-unoru-2014/>.

Penize.cz. Zrušený nebo zpožděný let? Nejčastější výmluvy aerolinek, dostupné na WWW: <http://www.penize.cz/zpravy-z-trhu/293409-zruseny-nebo-zpozdeny-let-nejcastejsi-vymluvy-aerolinek>.

Rada Evropské unie. Posílení práv cestujících v letecké dopravě v EU, dostupné na WWW: <http://www.consilium.europa.eu/cs/policies/air-passenger-rights/>.

Rozsudek SDEU: při zpoždění letu o 3 hodiny máte nárok na náhradu škody, dostupný na WWW: <http://www.evropskyspotrebitel.cz/novinky/rozsudek-sdeu-pri-zpozdeni-letu-o3-hodiny-mate-narok-na-nahradu-skody>.

Shrnutí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 861/2007 ze dne 11. července 2007, dostupné na WWW: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=URISERV:l16028>.

Soudní dvůr Evropské unie, Tisková zpráva č. 125/12, dostupné na WWW: <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2012-10/cp120125cs.pdf>

Soudní dvůr Evropské unie, Tisková zpráva č. 18/13, dostupné na WWW: <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2013-02/cp130018cs.pdf>.

Szabová A., Šerá M. *Evropské řízení o drobných nárocích.* 2009. Dostupné na WWW: <http://www.epravo.cz/top/clanky/evropske-rizeni-o-drobnych-narocich-55592.html>.

Vlčková L., Šerá M. Letecký průvodce právy cestujícího. 2011. Dostupné na WWW: <http://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasit-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozdzeni-letu-ci-ztraty-vaseho-zavazadla-76439.html>.

Použité 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.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná v Montrealu dne 28. května 1999.

Nařízení Rady (ES) č. 44/2001, o soudní příslušnosti a uznání a výkonu soudních rozhodnutí ve věcech občanských a obchodních, ze dne 22. prosince 2000.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 861/2007, ze dne 11. července 2007, kterým se zavádí evropské řízení o drobných nárocích.

Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, podepsaná ve Varšavě dne 12.10.1929.

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

Zákon č. 91/2012 Sb. **o mezinárodním právu soukromém**.

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

Vyhláška č. 177/1996 Sb., **o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb**.

Judikatura Soudního dvora Evropské unie

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci *The Queen, na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport*, ze dne 10.1.2006, C – 344/04.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci *Germán Rodríguez Cachafeiro, Martínez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia*, ze dne 4.10.2012, C-321/11.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci *Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A.*, ze dne 28.12.2008, C-549/07.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve spojených věcech C-581/10 *Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG* a C-629/10 *TUI Travel a další v. Civil Aviation Authority*, ze dne 23. 10. 2012.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve spojených věcech *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07) a *Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz proti Air France SA* (C-432/07), ze dne 19. 11. 2009.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci *Air France SA v. H.-G. Folkerts, L.T. Folkerts*, ze dne 26.2.2013, C - 11/11.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci *Denise McDonagh v. Ryanair Ltd.*, ze dne 31.1.2013, C-11/13.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci *Corina van der Lans v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, ze dne 17. 9. 2015, C-257/14.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci *Peter Rehder v. Air Baltic Corporation*, ze dne 9.7.2009, C-2004/08.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci *Color Drack GmbH v. Lexx International Vertriebs GmbH*, ze dne 3.5.2007, C-386/05.

Rozsudky Ústavního soudu České republiky

Usnesení Ústavního soudu České republiky **sp. zn. III. ÚS 935/15**, ze dne 25. 6. 2015.

Nález Ústavního soudu české republiky **sp. zn. I. ÚS 3923/11**, ze dne 29. 3. 2012.

Nález Ústavního soudu České republiky **sp. zn. III. ÚS 2782/14**, ze dne 20. 11. 2014.

Nález Ústavního soudu České republiky **sp. zn. III. ÚS 3808/14**, ze dne 26. 2. 2015.

Rozsudky Nejvyššího soudu České republiky

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky, **sp. zn. 32 Cdo 2244/2008**, ze dne 27. 10. 2010

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR **sp. zn. (Rc) 1 Cz 15/84**, ze dne 28. 4. 1984.

Internetové zdroje

www.beck-online.cz

www.caa.cz

www.click2claim.eu

www.google.com

www.eur-lex.europa.cz

www.epravo.cz

www.nahrady.cz

www.nsoud.cz

www.usoud.cz

www.vasenaroky.cz

Abstrakt

Tématem diplomové práce je vymáhání práv cestujících dle 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. Práce je rozdělena do pěti kapitol.

V první kapitole jsou srovnány jednotlivé úmluvy, které byly v oblasti mezinárodní letecké přepravy přijaty, a které tuto oblast významně ovlivnily, zejména se jedná o Varšavskou a Montrealskou úmluvu.

Druhá kapitola se zaměřuje na samotné Nařízení 261/2004. Jsou popisovány a analyzovány konkrétní situace, které zakládají cestujícím nárok na náhradu škody. Nebyla opomenuta ani problematika spojená s vymezením pojmu „mimořádné okolnosti“. Ustanovení Nařízení 261/2004 jsou interpretována ve světle judikatury SDEU. Závěr druhé kapitoly tvoří pohled do budoucnosti a pohled na Nařízení 261/2004 de lege ferenda.

Třetí kapitola, navazuje na předchozí hmotněprávní úpravu svou procesní stránkou, kdy je popsán způsob vymáhání uplatněného nároku dle Nařízení 261/2004 a skrze Nařízení Brusel I bis. Získané teoretické poznatky jsou následně demonstrovány na konkrétních případech z praxe, a to včetně odkazu na rozhodovací praxi českých soudů.

Čtvrtá a pátá kapitola jsou spojeny s praktickou stránkou uplatňování práv cestujících. Jednak je zde věnován prostor k představení společností, které se zabývají vymáháním nároků od leteckých dopravců, a jednak prostřednictvím průzkumu právního povědomí samotných cestujících ohledně jejich práv spojených s Nařízením 261/2004.

Abstract – International air transport: enforcement of rights of passengers under Regulation (EC) No. 261/2004 in the light of judgments of the European court of Justice

The subject of this thesis is the enforcement of the rights of passengers under the Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. The thesis is divided into five chapters.

In the first chapter the particular conventions which have been concluded in the area of the international air transportation and which have influenced this area greatly are covered, in particular the Warsaw and Montreal Conventions.

The second chapter focuses on the Regulation 261/2004 itself. Particular situations which establish the right for compensation to the passengers are described and analyzed. The issue of the definition of the term “extraordinary circumstances” has not been omitted either. The provisions of the Regulation 261/2004 are interpreted in the light of the SDEU judiciary. The conclusion of the second chapter consists of the future view and the view on the Regulation 261/2004 *de lege ferenda*.

The third chapter follows the substantive regulation by its procedural aspects whereby it describes the means of enforcement of the claim under Regulation 261/2004 and through the Regulation Brussels I bis. The obtained theoretical findings are then presented on the particular practical cases including the reference to the judicial practice of the Czech courts.

The fourth and fifth chapters are connected with the practical aspects of the enforcement of the rights of the passengers. Firstly there is a space for the presentation of the companies which deal with the enforcement of the claims from the air operators and secondly through the survey of the legal conscience of the passengers themselves regarding their rights connected to the Regulation 261/2004.

Klíčová slova

Nařízení 261/2004

Vymáhání nároků v leteckém právu

Náhrada škody v leteckém právu

Zpoždění letu

Key words

Regulation 261/2004

Enforcement of claims in air law

Compensation of damages in air law

Delay of flights

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Dotazník práva cestujících v letecké dopravě