

**Univerzita Karlova v Praze**

**Právnická fakulta**

Martin Škorík

**Práva cestujícího v letecké dopravě**

**Diplomová práce**

Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Ondřej Frinta, Ph.D.

Katedra občanského práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 15. 11. 2017

## **Čestné prohlášení**

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

V Praze, dne 15. 11. 2017

---

Martin Škorík

*Děkuji panu docentu Ondřeji Frintovi za obětavou pomoc  
a cenné rady, které mi poskytl při psaní této práce.*

# Obsah

<b>Obsah .....</b>	<b>4</b>
<b>Seznam použitých zkratk .....</b>	<b>6</b>
<b>Úvod .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Základní pojmy .....</b>	<b>10</b>
1.1 Pojem přeprava .....	10
1.2 Pojem dopravce .....	12
1.3 Letecký dopravce .....	13
1.4 Kategorizace přepravy .....	14
1.5 Letecká přeprava osob .....	15
1.5.1 Vnitrostátní letecká přeprava osob .....	15
1.5.2 Mezinárodní letecká přeprava osob .....	17
1.5.3 Letecká přeprava osob na úrovni EU .....	20
<b>2 Smlouva o přepravě .....</b>	<b>23</b>
2.1 Formální a obsahové náležitosti .....	23
2.2 Pojmové znaky .....	24
2.3 Odlišení od jiných smluvních typů .....	26
2.4 Smlouva o přepravě v německém právním řádu.....	29
2.5 Vznik, zánik a jejich specifika pro leteckou přepravu .....	30
<b>3 Práva cestujících v letecké dopravě .....</b>	<b>34</b>
3.1 Odepření nástupu na palubu .....	36
3.2 Zrušení letu .....	39
3.2.1 Mimořádné okolnosti .....	40
3.3 Zpoždění letu .....	45
3.3.1 Zpoždění letu jako následek střetu s ptákem .....	48
3.4 Další práva a povinnosti dle Nařízení .....	51
3.5 Odpovědnost leteckého dopravce dle Nařízení o odpovědnosti .....	53
<b>4 Procesní uplatnění nároků.....</b>	<b>55</b>
4.1 Obecně k uplatnění nároku dle Nařízení o náhradách .....	55
4.2 Formulář EU pro stížnosti .....	56

4.3	Místní příslušnost a rozhodné právo .....	58
4.4	Procesní uplatnění jiných nároků .....	60
	<b>Závěr .....</b>	<b>62</b>
	<b>Seznam použité literatury a dalších zdrojů .....</b>	<b>67</b>
	<b>Shrnutí v českém jazyce .....</b>	<b>74</b>
	<b>Resume in English .....</b>	<b>75</b>
	<b>Klíčová slova / Keywords .....</b>	<b>77</b>

## Seznam použitých zkratk

<b>Občanský zákoník</b>	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
<b>Občanský zákoník z roku 1964</b>	Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>ES, popř. Společenství</b>	Evropská společenství
<b>Ústava</b>	Ústavní zákon České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>SDEU</b>	Soudní dvůr Evropské unie
<b>BGB</b>	Bürgerliches Gesetzbuch (německý občanský zákoník)
<b>HGB</b>	Handelsgesetzbuch (německý obchodní zákoník)
<b>BGH</b>	Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr)

## Úvod

Tato diplomová práce se zabývá problematikou práv cestujícího v letecké dopravě, které vyplývají z mezi konkrétním cestujícím a leteckým dopravcem uzavřené smlouvy o přepravě, přičemž důraz bude kladen zejména na možnosti uplatnění práv v konkrétních situacích a stěžejní judikaturu v oblasti „přepravního práva“.

Konkrétní závazky leteckého dopravce vůči cestujícímu vyplývají z právního režimu smlouvy o přepravě. I přesto, že je v běžné praxi smlouva o přepravě jedním z nejčastěji uzavíraných smluvních typů, není jí i přes tuto skutečnost dle mého názoru věnována v české právní teorii, literatuře ani praxi dostatečná pozornost. Letecká doprava jako taková je pak dynamicky se rozvíjející oblastí, přičemž se domnívám, že se tento trend v nejbližší době nezmění, a je tudíž nutné, aby i právo dokázalo v této oblasti dynamicky reagovat na aktuální trendy a problémy, jež z této skutečnosti nutně vyplývají. Uvedené se, jak bude blíže rozebráno v následujících kapitolách této diplomové práce, dle mého názoru daří zejména díky komplexní judikatuře Soudního dvora Evropské unie, který v oblasti letecké přepravy osob rozhoduje na základě žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce příslušných soudů jednotlivých členských států. Na základě této skutečnosti proto může judikatura vcelku rychle reagovat na současné aktuální dění, což je stav, na němž je nutné za všech okolností trvat.

V této práci se budu snažit uceleně a komplexně analyzovat problematiku „přepravního práva“, stanovit problematické aspekty právní úpravy a zmínit pro právní praxi podstatné skutečnosti, zejména s důrazem na judikaturu soudů. I vzhledem ke skutečnosti, že práva cestujícího (nejen) v letecké dopravě spadají do oblasti spotřebitelského práva, na kterou je v poslední době na půdě Evropské unie kladen důraz, bude se, co se konkrétních soudních rozhodnutí týče, jednat zejména, avšak nikoli výlučně, o judikaturu Soudního dvora Evropské unie.

Tato práce si tudíž klade za cíl uceleně a komplexně pojednat o aktuálních praktických i teoretických tématech „přepavního práva“ s akcentem na leteckou přepravu osob, o nichž se jak již zmíněno výše dle mého názoru na vnitrostátní úrovni – oproti úrovni evropské – nevede dostatečná diskuze, a tudíž tak nebyla v celé své šíři dosud zpracována. Kromě uvedeného si autor stanovil za cíl také popsat konkrétní práva a povinnosti, jejich právní úpravu, a tuto analyzovat a systematicky zařadit v jednotlivých souvislostech.

Stěžejními zdroji této práce proto, i s ohledem na výše uvedené, budou texty jednotlivých právních předpisů, ať už na vnitrostátní úrovni, či na úrovni EU (z kterých se bude jednat zejména o přímo použitelné sekundární předpisy – nařízení), nebo na mezinárodním poli, přičemž tyto jsou blíže rozebrány v jednotlivých kapitolách této práce, a odborné články a jiná literatura zabývající se určitým fragmentem „přepavního práva“. Co se vnitrostátní úpravy týče, dovolím si z pramenů vypíchnout komentář k občanskému zákoníku a zejména v druhé části této práce nabývá na významu judikatura, a to nejen rozhodnutí českých soudů, ale i soudů německých a zejména Soudního dvora Evropské unie.

Předmětné právní předpisy je nutné interpretovat za použití obvyklých metod výkladu – gramatického, logického, teleologického, systematického, historického, popř. komparativního, přičemž však předmětem této práce není strohý výklad konkrétních právních předpisů a výčet práv cestujících, ale zejména jejich rozbor, analýza, komparace a zařazení do souvislostí s konkrétními událostmi, s nimiž se cestující v praxi setkávají.

Diplomová práce je rozdělena na úvod, čtyři kapitoly, dělí se na další subkapitoly, a závěr. Před vlastním textem lze nalézt seznam zkratk, a za ním pak seznam literatury, shrnutí v českém a anglickém jazyce a pro tuto práci charakteristická klíčová slova rovněž v obou výše zmíněných jazycích.

V úvodní kapitole považuje autor za nutné nejprve představit, definovat a charakterizovat základní pojmy přeprava, doprava, dopravce a letecký dopravce, přičemž následovat bude rozdělení jednotlivých druhů přepravy a úvod do tématu letecké přepravy osob na třech úrovních (vnitrostátní, unijní, mezinárodní) s uvedením základních právních předpisů pro konkrétní oblast,



jakož i podmínek a možností pro aplikaci předmětných právních předpisů. Co se unijní úrovně týče, tvoří podstatnou část první kapitoly rovněž historie společné dopravní politiky v rámci EU s akcentem na leteckou přepravu osob.

Předmětem druhé kapitoly bude smlouva o přepravě osoby v souladu s právním režimem § 2550 a násl. občanského zákoníku, její náležitosti, pojmové znaky, odlišení od jiných smluvních typů, a dále pak komparace právního režimu smlouvy o přepravě v německém právním řádu. V poslední subkapitole se poté budu zabývat procesem vzniku, resp. uzavření smlouvy o přepravě, a jejím zánikem jak v obecné rovině dle obecných ustanovení občanského zákoníku, tak i zvláštností typických pro oblast letecké dopravy.

Třetí kapitola představuje stěžejní část této diplomové práce, přičemž tak pojednává o konkrétních právech cestujícího v letecké dopravě v jednotlivých situacích vyplývajících z předmětných nařízení Evropské unie. Nedochozí však pouze k jejich prostému výčtu, nýbrž se budu zabývat rovněž východiskům a důsledkům, ke kterým v běžné právní praxi zpravidla dochází. Nepostradatelnou součástí třetí kapitoly tvoří analýza judikatury Soudního dvora Evropské unie a aplikace rozhodnutí v konkrétních situacích jak v teoretické, tak zejména praktické rovině.

Poslední, čtvrtá kapitola je věnována procesnímu uplatnění jednotlivých práv, zejména problematice spojené s uplatněním nároků cestujících vůči příslušnému leteckému dopravci, resp. dozorovému orgánu. Dále se v této kapitole budu zabývat místní příslušností a rozhodným právem, přičemž nastíním možná východiska v konkrétních praktických situacích a postupy, kterých by měl cestující využít, aby bylo dosaženo spravedlivého odškodnění.

V závěru pak provedu identifikaci a rozbor v jednotlivých kapitolách této diplomové práce nastíněných problematických aspektů pro oblast letecké přepravy osob, a představím mé poznatky, jež z těchto aspektů a skutečností vyplývají. V rámci úvah *de lege ferenda* rovněž nastíním možnosti směřování „přepravního práva“.

Tato diplomová práce je vypracována podle právních předpisů účinných ke dni 15. listopadu 2017.

# 1 Základní pojmy

## 1.1 Pojem přeprava

Přepravu je v obecném slova smyslu nutné chápat jako ucelený systém sestávající z jednotlivých druhů přepravy. Primárně ji lze z hlediska předmětu přepravy dělit na dvě základní skupiny, a to na přepravu osob a přepravu věcí. Tato diplomová práce se bude, jak je již patrné i z jejího názvu, zabývat zejména první kategorií.

Právní úpravu přepravy regulují, co se týče vnitrostátního práva, ust. § 2550 an. občanského zákoníku (dále také jen „OZ“), který plní funkci obecného právního předpisu soukromého práva, přičemž je tak v oblasti soukromoprávních poměrů vznikajících při přepravě *lex generalis* pro ostatní vnitrostátní právní předpisy. Občanský zákoník však neobsahuje v žádném ze svých ustanovení explicitní legální definici pojmu přeprava, přičemž nejinak tomu bylo i v předchozím občanskoprávním kodexu z roku 1964. Vzhledem k uvedenému proto není překvapením, že se výkladem pojmu přeprava zabývaly soudy a definice pojmu přeprava tak byla utvářena judikaturně. Zásadní význam má v této souvislosti stále rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, ve věci vedené pod sp. zn. 6 A 67/96, jehož rozhodnutí se v meritu věci týkalo § 11 odst. 3 písm. d) zákona č. 238/1991 Sb., o odpadech, spočívající v úpravě sankce za vykonání přepravy nebezpečných odpadů v rozporu s povolením, nebo bez příslušného povolení státní správy. Ve zmíněném rozhodnutí konstatoval Vrchní soud v Praze, že „*sporné ustanovení o „vykonání přepravy“ v § 11 odst. 3 písm. d) zákona nemůže ve smyslu výkladů shora učiněných chápat jinak, než vlastní fyzické přemístění nákladu od místa naložení do místa složení*“.<sup>1</sup>

K obdobnému výkladu pojmu přeprava dojdeme rovněž gramatickou výkladovou metodou pojmových znaků smlouvy o přepravě osoby, jak jsou uvedeny v § 2550 OZ, který přepravu osoby definuje jako službu poskytovanou cestujícím dopravcem, kdy se dopravce zavazuje přepravit cestujícího

---

1      Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, sp. zn. 6 A 67/96

(případně i jeho zavazadla) do místa určení řádně a včas, a cestující se zavazuje zaplatit stanovené jízdné. Z výše uvedeného proto lze stanovit, že se pod pojmem přeprava osob rozumí přemístění osoby z místa výchozího na místo určení.

Od pojmu přeprava ve výše definovaném smyslu je nutné odlišit pojem doprava, a to přestože v právních předpisech není mezi těmito dvěma pojmy zpravidla důsledně rozlišováno, a tyto jsou často používány *promiscue*, resp. bez patrného významového odlišení.<sup>2</sup> Pražský Vrchní soud se mj. důkladně zabýval lingvistickou analýzou a komparací obou pojmů v právních slovnících, přičemž dospěl k závěru, že změnění právě pojmů přeprava a doprava není v současném právu ničím novým.<sup>3</sup> Skutečnost je taková, že si právní slovníky v definici a významu obou pojmů často odporují a právně se z nich proto nedá těžit. Ostatně i Montrealská úmluva, jakožto základní mezinárodní pramen přepravního práva, používá v oficiálním českém překladu v čl. 22 odst. 1 věcně nesprávně pojem „doprava osob“, namísto přesnějšího pojmu „přeprava osob“. Jako příklad, kdy dochází k záměně obou pojmů na vnitrostátní úrovni, lze uvést např. zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, konkrétně jeho § 2 odst. 1, který operuje s pojmem „silniční doprava“ ve smyslu činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých, kdy se jedná o přemístění osoby z místa výchozího na místo určení – tedy přepravu. Rovněž § 2 odst. 10 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (dále jen „Zákon o civilním letectví“), stanoví, že obchodní leteckou dopravou se rozumí doprava osob, zvířat, zavazadel, pošty nebo jiného nákladu letadlem za úplatu, přestože jak uvedeno výše – přemístění osoby či věci by právně korektně mělo být nazýváno přepravou.

Pojem doprava přitom oproti výše uvedenému představuje pouze činnost spočívající v zajištění přemísťování osob a věcí za využití např. dopravních cest, přičemž přeprava je účinkem dopravy, tedy přemísťováním z místa výchozího na místo určení prostřednictvím dopravy. Dalšími možnými výklady pojmu

---

2 Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, sp. zn. 6 A 67/96

3 Tamtéž

doprava jsou technologie, kterých je k přemístění - tj. k přepravě - užito, resp. odvětví národního hospodářství, které se zabývá přepravou.

Zejména z důvodů časté a nesprávné záměny pojmů „přeprava“ a „doprava“ v českém právním řádu považuji za nutné výše uvedené pojmy striktně definovat ve významech, jak jich bude nadále v této diplomové práci užíváno.

## **1.2 Pojem dopravce**

Základním pojmem v oblasti přepravy osob je rovněž pojem dopravce. Ani v případě tohoto obecného pojmu nenalezneme (narozdíl od leteckého dopravce<sup>4</sup>) v právních předpisech explicitní legální definici, a proto dochází až příliš často – opět věcně nesprávně – k záměně pojmů dopravce a „přepравce“. Jak ostatně konstatoval Vrchní soud v Praze, *„Rešerší v platných (výslovně nezrušených) lze zjistit, že existuje více než sto právních předpisů, které užívají právní pojem „dopravce“ nebo „přepравce“, obvykle aniž by tyto pojmy byly uspokojivě (nebo vůbec) definovány aspoň pro obor toho kterého právního předpisu, přičemž jsou často používány promiscue, resp. bez patrného významového odlišení (...). V právu lze nalézt oporu jak pro názor, že „přepравce“ je ten, kdo dopravu objednává či zadává, ale také pro názor právě opačný, že totiž přepравce je ten, kdo přejímá zásilku zboží od odesílatele a odevzdává ji adresátovi.“*<sup>5</sup>

I přes uvedené rozpory teorie z právních předpisů dovodila, a je tak možné stanovit, že dopravcem je osoba, která provozuje dopravní prostředek za účelem přepravy a to jak osob, tak věcí, zatímco přepравce není právní pojem. V nauce o dopravě je poté přepравcem v případech přepravy věci protistrana dopravce, tedy ta osoba, která uzavírá s dopravcem smlouvu o přepravě věci.

---

4 Viz níže, kapitola 1.3

5 Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, sp. zn. 6 A 67/96

### 1.3 *Letecký dopravce*

Vzhledem ke skutečnosti, že tématem této diplomové práce je letecká přeprava osob, považuji za podstatné rovněž definovat pojem „letecký dopravce“. Tento pojem je, oproti v předchozích subkapitolách definovaným pojmům, na vnitrostátní úrovni definován v § 2 odst. 11 zákona o civilním letectví, na úrovni EU pak i v některých přímo použitelných sekundárních pramenech EU<sup>6</sup>.

Zákon o civilním letectví definuje leteckého dopravce jako osobu oprávněnou provozovat obchodní leteckou dopravu na základě licence nebo jiného obdobného oprávnění, zatímco dle čl. 2 písm. a) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, o náhradách a pomoci cestujícím v letecké dopravě (dále jen „Nařízení o náhradách“) se obdobně jedná o podnik zabývající se leteckou dopravou s platnou provozní licencí. V následujících odstavcích § 2 zákona o civilním letectví pak zákonodárce rozlišuje tuzemského leteckého dopravce,<sup>7</sup> leteckého dopravce jiného členského státu s licencí udělenou příslušným orgánem jiného členského státu Evropské unie, jiného státu tvořícího Evropský hospodářský prostor nebo Švýcarské konfederace a leteckého dopravce ze třetí země<sup>8</sup>. Nařízení o náhradách pak rozlišuje mezi výše definovaným leteckým dopravcem a dopravcem Společenství, kterým se rozumí takový letecký dopravce, kterému bylo některým členským státem EU uděleno provozní povolení.

V České republice je správním orgánem, který na základě žádosti podané na standardizovaném formuláři uděluje provozní licence k obchodní letecké dopravě, Úřad pro civilní letectví<sup>9</sup> se sídlem v Praze, který je podřízený Ministerstvu dopravy.

---

6 Např. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, o náhradách a pomoci cestujícím v letecké dopravě

7 Letecký dopravce, kterému byla udělena licence k provozování obchodní letecké dopravy příslušným správním orgánem České republiky

8 Je-li držitelem licence k provozování obchodní letecké dopravy vydaného příslušným orgánem státu, který není členským státem Evropské unie, státem tvořícím Evropský hospodářský prostor nebo Švýcarskou konfederací

9 Úřad pro civilní letectví (Civil Aviation Authority), K letišti 1149/23, 160 08 Praha 6

#### **1.4 Kategorizace přepravy**

Jak již zmíněno v úvodní kapitole této diplomové práce, z hlediska předmětu přepravy lze primárně přepravu jako takovou dělit na přepravu osob a přepravu věcí. Základním dělením je pak kromě výše uvedeného rovněž odlišení jednotlivých druhů přepravy z hlediska druhu použitého dopravního prostředku, a sice na přepravu drážní, silniční, vodní a leteckou. Zvláštní kategorií z hlediska tohoto dělení představuje přeprava kombinovaná, tedy přeprava, při níž je užito alespoň dvou různých druhů dopravního prostředku. Pro účely této diplomové práce jsou zásadní právě tato členění, kdy z výše uvedených bude prostor věnován zejména právnímu režimu letecké přepravy osob.

Jen pro úplnost si však dovoluji podotknout, že uvedená dělení samozřejmě nejsou jedinými možnými kategoriemi přepravy, neboť přepravu lze dále dělit i dle rozsahu provozu na vnitrostátní a mezinárodní, popř. unijní; dle kapacity dopravních prostředků na přepravu individuální a hromadnou; dle veřejné přístupnosti na přepravu veřejnou a neveřejnou; a konečně ve smyslu § 2553 OZ dle způsobu provozu na přepravu pravidelnou a nepravidelnou.

Výše uvedená kategorizace je podstatná pro právní praxi, a to zejména kvůli zásadním rozdílům mezi jednotlivými druhy přepravy a přepravními řády, které specifikují závazky ze smluv o přepravě jednotlivých druhů přeprav. Občanský zákoník totiž, ve shodě s dosavadní právní úpravou, přepravu osob upravuje pouze rámcově, přičemž v podrobnostech ponechává řešení jednotlivých dílčích právních otázek nejen na příslušných speciálních právních předpisech, ale zejména na podzákoných normách, tj. na přepravních řádech, a v jejich rámci na smluvních přepravních podmínkách.<sup>10</sup>

Na tomto místě je nicméně nutné stanovit, že přepravní řády neexistují ve všech kategoriích přepravy, přičemž právě v oblasti letecké přepravy takový přepravní řád nenajdeme. Této skutečnosti se budu nicméně blíže věnovat v následující subkapitole a pak také v závěru této diplomové práce.

---

10 HORÁČEK, Tomáš: Komentář k § 2550. In: Švestka J.; Fiala J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, str. 44

## **1.5 Letecká přeprava osob**

### **1.5.1 Vnitrostátní letecká přeprava osob**

Klíčovým právním předpisem v oblasti vnitrostátní letecké přepravy je zákon o civilním letectví (v této subkapitole dále jen „Zákon“), který zpracovává příslušné předpisy EU (směrnice), a zároveň navazuje na její přímo použitelné předpisy (nařízení), přičemž v záležitostech civilního letectví reguluje dle § 1 odst. 1 písm. g) kromě jiného podmínky provozování leteckých činností. Ze systematiky zákona pak vyplývá, že nejdůležitější leteckou činností je obchodní letecká doprava, tedy přeprava osob, zvířat, zavazadel, pošty nebo jiného nákladu letadlem za úplatu, přičemž tuto zákon explicitně dělí podle způsobu provozování na přepravu pravidelnou a nepravidelnou, a podle rozsahu na přepravu vnitrostátní a mezinárodní.

Jako další leteckou činnost Zákon dále zmiňuje letecké práce. V souladu s § 73 Zákona je nutné pod tímto pojmem rozumět takové letecké činnosti, při nichž letecký provozovatel využívá letadlo k pracovní činnosti za úplatu a dále pak vyhlídkové lety, využití letadla leteckým provozovatelem při výuce v leteckých školách a činnost leteckých škol. Ze zmíněného ustanovení lze dovodit, že také v oblasti vyhlídkových letů se ocitáme ze soukromoprávního pohledu v právním režimu přepravy osob. Uvedené ostatně dovodila i teorie, přičemž důvodem této skutečnosti je, že i v případě vyhlídkových letů nepochybně dochází k naplnění všech pojmových znaků smlouvy o přepravě osoby stanovených OZ. Nikde totiž není stanoveno, že by místo určení nutně muselo být odlišné od místa, odkud je přeprava zahájena.

Uvedené platí i přesto, že z hlediska Zákona je vyhlídkový let leteckou prací a nikoli obchodní leteckou dopravou. Východiskem pro platnost uvedeného tvrzení je základní výkladové pravidlo soukromého práva, zakotvené v § 555 odst. 1 OZ, tedy, že právní jednání se posuzuje podle svého obsahu, a to v souladu s § 556 OZ nikoli doslovně, formálně, se zřetelem na stát a jeho zájem,

ale podle skutečné vůle stran, podle úmyslu jednajícího.<sup>11</sup> *A contrario* tedy nikoli podle svého označení.

Jak již uvedeno výše, *lex generalis* pro soukromoprávní poměry vznikajících při přepravě osob, představuje občanský zákoník, konkrétněji jeho ust. § 2550 an. Vycházeje ze struktury je na místě podotknout, že občanský zákoník v dílu týkajícím se závazků ze smluv o přepravě poněkud nesystematicky upravuje nejprve speciální ustanovení přepravy osob, aby se následně přes specifika přepravy věci zákonodárce vrátil k obecným ustanovením společným pro oba předměty přepravy. V tomto ohledu současná právní úprava v zásadě kopíruje obdobnou nesystémovost, která byla obsažena již v OZ z roku 1964.<sup>12</sup> Společná ustanovení pro přepravu osob a věcí jsou následně regulovány § 2578 a následujících občanského zákoníku, přičemž právě § 2578 OZ odkazuje na podzákoné právní normy ve formě vyhlášek, tj. přepravní řády, které se s ohledem na převažující dispozitivnost konkrétních norem, mohou od ustanovení zákona i odchýlit, pokud takovou možnost zákon výslovně nevylučuje, či pokud nejde o kogentní ustanovení zákona.<sup>13</sup>

Problematická je nicméně skutečnost, že v oblasti letecké přepravy takový přepravní řád chybí, neboť s nabytím účinnosti nového občanského zákoníku došlo ke zrušení vyhlášky Ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění pozdějších předpisů.<sup>14</sup> V souladu s předmětným ustanovením proto stanoví podrobnější úpravu v právním režimu letecké přepravy osob přímo použitelné předpisy Evropských společenství, kterými se budu blíže zabývat v následujících kapitolách této diplomové práce.

Vzhledem k uvedenému je proto možné uzavřít, že se na právní režim letecké přepravy osob aplikují specifická ustanovení pro přepravu osob, jakož i ustanovení společná pro přepravu osob i věcí dle OZ, přičemž se v tomto případě

---

11 Michaela Zuklínová: *Výklad právních jednání* [online]. [cit. 10. 10. 2017]. Dostupné z: <http://www.pravniprostor.cz/clanky/rekodifikace/vyklad-pravnich-jednani>

12 HORÁČEK, Tomáš: Komentář k § 2550. In: Švestka J.; Fiala J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, str. 44

13 HORÁČEK, Tomáš: Komentář k § 2578. In: Švestka J.; Fiala J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, str. 104

14 Bod č. 226 zrušovacího ustanovení § 3080 OZ



jedná o úpravu generální, a dále ustanovení Zákona a právní předpisy evropského, popř. mezinárodního práva ve smyslu čl. 10 Ústavy ČR, tedy předpisy mající aplikační přednost před zákonem. Normami evropského práva se v oblasti letecké přepravy osob rozumí přímo použitelné sekundární prameny práva EU, zejména Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (dále jen „Nařízení o odpovědnosti“) a Nařízení o náhradách, a v oblasti práva mezinárodního pak především Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsaná v Montrealu 28. května 1999 (dále jen „Montrealská úmluva“).

Podstatnou součástí, a to nejen s ohledem na současnou absenci přepravního řádu, představují v oblasti letecké přepravy osob rovněž přepravní podmínky a případné další dokumenty, jež jsou součástí *inter partes* uzavřené smlouvy o přepravě. Uvedené potvrzuje rovněž judikát Nejvyššího soudu České republiky, který konstatoval, že „za situace, kdy neexistuje přepravní řád, je třeba, pokud jde o stanovení práv cestujícího vůči dopravci v souvislosti s nesplněním smluvní povinnosti dopravce, vycházet z přepravních podmínek žalované, jež jsou součástí smlouvy o přepravě.“<sup>15</sup>

### **1.5.2 Mezinárodní letecká přeprava osob**

Základním pramenem v oblasti mezinárodní letecké přepravy osob je již výše zmíněná Montrealská úmluva (v této kapitole dále jen „Úmluva“), která je s účinností k 4. listopadu 2003 pro Českou republiku závazná. Primárním cílem Úmluvy bylo sjednotit roztržitou právní úpravu letecké přepravy na území signatářských států do jediného dokumentu a modernizovat ji v oblasti přepravy osob, zavazadel a nákladu.

Z úvodních ustanovení Úmluvy vyplývá, že především upravuje mezinárodní leteckou přepravu osob, zavazadel a nákladu<sup>16</sup>, prováděnou za

15 Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 30. 10. 2008, sp. zn. 33 Odo 1052/2006

16 MÜLLER, Milan: Mezinárodní přepravní smlouva a její právní regulace. In: *Pocta prof. JUDr. Květoslavu Růžičkovi, Csc., k 70. narozeninám*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, str. 275

úplatu. Ve stejném rozsahu se však použije také na bezplatnou leteckou přepravu, kterou provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou. Mezinárodní přepravou osob se pak podle čl. 1 odst. 2 Úmluvy rozumí jakákoli přeprava, při níž podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď na území dvou smluvních stran, anebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i když tento stát není smluvní stranou Úmluvy. *A contrario*, přeprava mezi dvěma místy na území jedné smluvní strany bez dohodnuté zastávky na území jiného státu se za mezinárodní přepravu ve smyslu Úmluvy nepovažuje<sup>17</sup>. Zásadní význam příkládám rovněž čl. 1 odst. 3 Úmluvy, který stanoví, že přeprava, která má být provedena postupně několika dopravci, se pro účely Úmluvy považuje za jednu nepřerušenu přepravu, pokud byla stranami zamýšlena jako jediný výkon, a to bez ohledu na skutečnost, zda byla sjednána ve formě jediné smlouvy, anebo několika smluv. Taková přeprava proto nepozbývá své mezinárodní povahy pouze jen tím, že by došlo k plnění jedné smlouvy nebo několika smluv zcela v rámci území jednoho státu. Ve smyslu tohoto ustanovení podléhá podle čl. 36 odst. 1 Úmluvy každý dopravce, který přijme cestující, zavazadla nebo náklad, pravidlům stanoveným Úmluvou a je považován za jednu ze stran přepravní smlouvy do té míry a v tom rozsahu, na jakou část přepravy jemu svěřené se přepravní smlouva vztahuje.

Je nutné zdůraznit, že ustanovení Úmluvy mají kogentní charakter, a to jak co se týče ujednání v přepravní smlouvě, tak i ve všech zvláštních smlouvách uzavřených před vznikem škody, v nichž se strany záměrně zavazují nedodržovat předpisy a pravidla stanovená v Úmluvě ať již způsobem, který by vedl k vyloučení užití Úmluvy, popř. kterým by byla sjednána platnost jiných zákonů, či tím, že by ve smlouvě došlo ke změně pravidel týkajících se určení soudních pravomocí.

Taková ujednání smluvních stran jsou dle čl. 49 Úmluvy neplatná a právně neúčinná. Rovněž neplatné a neúčinné by bylo v souladu s čl. 47 Úmluvy

---

17 Tamtéž

jakékoli smluvní ujednání, které by zbavovalo smluvního nebo skutečného dopravce odpovědnosti stanovené Hlavou V Úmluvy anebo by stanovovalo nižší limity odpovědnosti.<sup>18</sup> Zmíněný článek Úmluvy taktéž stanoví, že v takovém případě nevyplývá z neplatnosti konkrétního ujednání neplatnost celé smlouvy, která zůstává jako celek nadále platná. Neplatné by pak bylo i takové smluvní ujednání, které by v neprospěch cestujícího upravovalo Úmluvou stanovenou odpovědnost dopravce. V souladu s článkem 17 Úmluvy odpovídá navíc dopravce mj. za škody způsobené zpožděním. Tato odpovědnost je subjektivní, dopravce se tak této odpovědnosti může zprostit pouze v případě, prokáže-li, že on sám a jeho zaměstnanci, popř. agenti učinili veškerá možná opatření, která na nich lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, popř. že nebylo v jejich silách, aby tak učinili.<sup>19</sup> Oproti tomu, co se týče poškození či ztráty/zničení přepravovaného nákladu, přichází Úmluva oproti svému předchůdci – Varšavské úmluvě<sup>20</sup> – s koncepcí odpovědnosti objektivní. Aby se dopravce odpovědnosti zprostil, musí prokázat, že škoda byla způsobena některým z taxativně uvedených liberačních důvodů.<sup>21</sup> Co se týče nároků na náhradu škody ve vztahu k jejich promlčení, stanoví čl. 35 Úmluvy, že žaloba musí být podána ve lhůtě dvou let, která začíná plynout ode dne příletu na místo určení, popř. ode dne, kdy mělo letadlo doletět, nebo ode dne zastavení dopravy. Určení způsobu výpočtu této lhůty ponechává Úmluva na právním řádu soudu, který bude případ projednávat.<sup>22</sup>

Je však nutné připomenout, že i přes kogentní charakter některých ustanovení Úmluvy se stále jedná o soukromoprávní vztah mezi dopravcem a cestujícím. Z uvedeného proto důvodně vyplývá možnost dopravce se v souladu s čl. 27 Úmluvy svobodně rozhodnout, zda uzavře s cestujícím smlouvu o

---

18 MÜLLER, Milan: Mezinárodní přepravní smlouva a její právní regulace. In: *Pocta prof. JUDr. Květoslavu Růžičkovi, Csc., k 70. narozeninám*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, str. 280

19 Tamtéž, str. 276

20 Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšava, 12. října 1929) č. 243/1933 Sb. z. a n. a 15/1935 Sb.

21 Pauknerová, Monika: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Praha: Academia, 1985, str. 63

22 MÜLLER, Milan: Mezinárodní přepravní smlouva a její právní regulace. In: *Pocta prof. JUDr. Květoslavu Růžičkovi, Csc., k 70. narozeninám*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, str. 280

přepřavě, resp. žádné konkrétní ustanovení obsažené v Úmluvě nebrání, aby dopravce odmítl uzavřít jakoukoli přepravní smlouvu, aby se vzdal jakékoli obrany umožněné mu Úmluvou nebo aby stanovil podmínky, které nejsou v rozporu s ustanoveními Úmluvy.

### **1.5.3 Letecká přeprava osob na úrovni EU**

Jak již bylo naznačeno v předcházejících subkapitolách, vzhledem ke skutečnosti, že je ust. § 2578 OZ blanketní právní normou, stanoví podrobnější úpravu pro oblast letecké přepravy osob přímo použitelné předpisy – nařízení – Evropských společenství. Takovými nařízeními jsou pak kromě již zmíněných Nařízení o odpovědnosti a Nařízení o náhradách, s nimiž bude v této diplomové práci primárně pracováno, rovněž nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008, o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006, o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě.

Z historického hlediska vytyčily základ pro možnost rozvoje společné dopravní politiky v rámci EU již tzv. Římské smlouvy z roku 1957<sup>23</sup>, konkrétně pak čl. 84 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství. Problémem nicméně zůstávala skutečnost, že s ohledem na dikci druhého odstavce předmětného článku mohla Evropská rada rozhodovat a přijímat opatření v oblasti letecké (a námořní) přepravy osob pouze jednomyslně. Uvedené samozřejmě vedlo v konečném důsledku k tomu, že opatření týkající se letecké dopravy nebyla, i s ohledem na národní zájmy členských států, přijímána. Zlom ve vnímání letecké dopravy nastal rozhodnutím Soudního dvora EU ze dne 30. 04. 1986<sup>24</sup>, ve kterém Soudní dvůr EU výslovně konstatoval, že je použití pravidel ochrany hospodářské soutěže nutné aplikovat

---

23 Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství a Smlouva o založení Evropského společenství pro atomovou energii, podepsané 27. března 1957 v Římě

24 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 30. 04. 1986, spojené věci 209-213/84 (Nouvelles Frontières)

také na leteckou dopravu uvnitř Společenství. Přestože se jednalo primárně o rozhodnutí v oblasti soutěžního práva, stanovil Soudní dvůr EU výslovně, že leteckou dopravu je nutno chápat jako službu<sup>25</sup>, tedy včetně všech aspektů z volného pohybu služeb vyplývajících. I na základě výše uvedeného rozsudku je letecká doprava za službu považována dodnes, je však rovněž prostředkem pro výkon dalších základních svobod – volného pohybu osob, popř. zboží.

Jednotný evropský akt<sup>26</sup>, který vstoupil v platnost 1. července 1987, pak ve čl. 16 stanovil, že v případech vnitřního trhu není dále nutná jednomyslnost rozhodnutí, ale k přijetí opatření postačí kvalifikovaná většina. Pro oblast harmonizace letecké dopravy na úrovni jednotného trhu se jednalo o stěžejní milník.

Významný posun byl nicméně zaznamenán až následně, a sice Maastrichtskou smlouvou<sup>27</sup>, jež vstoupila v platnost 1. listopadu 1993. Jako nejvýznamnější změny jsou vnímány zákaz diskriminace nedomácích dopravců, přijetí opatření zabezpečujících hospodářskou soutěž, zavedení politiky Jednotného evropského nebe a posílení práv cestujících.<sup>28</sup> V kontextu volného pohybu služeb je současně právě díky uvedenému možné provozovat leteckou dopravu nejen v režimu usazení představující nutnost usadit se v konkrétním členském státě, ve kterém má být licence udělena, ale i v častěji využívaném režimu přeshraničního poskytování služeb, což znamená, že letečtí dopravci, kterým byla v jednom členském státě udělena licence pro provozování letecké dopravy, mohou tyto služby vykonávat i v kterémkoli jiném členském státě.

V současné době vykonává, co se formy týče, funkci občanským zákoníkem zrušeného leteckého přepravního řádu Nařízení o odpovědnosti, které provádí některá ustanovení Montrealské úmluvy a zejména Nařízení o náhradách, které v čl. 3 odst. 1 stanovuje oblast působnosti, a sice nejen a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se

---

25 LAU, Claus: Flughäfen und Wettbewerb: 1. Ordnungspolitische Voraussetzungen. In: *Betriebswirtschaftslehre und betriebliche Praxis: Festschrift für Horst Seelbach zum 65. Geburtstag*

26 Jednotný evropský akt, podepsaný dne 17. února 1986

27 Smlouva o Evropské unii, podepsána v Maastrichtu dne 7. února 1992

28 FOJTÍKOVÁ, Lenka, LEBIEDZIK, Marian: Společné politiky Evropské unie. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2008, str. 141

vztahuje Smlouva o založení ES (popř. SFEU), ale i b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva o založení ES (popř. SFEU), pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství. Uvedené však platí pouze za předpokladu alternativního splnění jedné ze dvou podmínek, přičemž první nastává v případě, že cestující mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a vyjma případů zrušení letu podle článku 5 se přihlásí k přepravě, a to leteckým dopravcem písemně předem stanoveným způsobem a v čase jím uvedeném, přičemž za písemné oznámení se pro účely tohoto ustanovení rozumí i oznámení elektronickými prostředky. V případě, že leteckým dopravcem není uveden čas pro přihlášení se k přepravě, platí, že cestující je povinen se přihlásit nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu. Druhá podmínka nastává v případě, kdy jsou cestující leteckým dopravcem bez ohledu na důvod převedeni na jiný let z letu, který měli rezervovaný.

Negativní vymezení aplikace Nařízení o náhradách pak reguluje čl. 3 odst. 3, který stanoví, že se toto nařízení nepoužije mj. v případech, kdy cestující cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo, popř. nepřímo, dostupné. Rovněž je na tomto místě nutné podotknout, že se Nařízení o náhradách dle čl. 3 odst. 4 vztahuje pouze na cestující, kteří jsou přepravováni motorovými letadly s pevnými křídly, tedy nikoli např. na vrtulníky.

Nepochybně velkou výhodou pro cestující představuje skutečnost, že Nařízení o náhradách rozšiřuje ochranu také na nepravidelné lety, a to včetně těch, které jsou pouze součástí souborných služeb, jakými jsou např. zájezdy. Dle pátého bodu odůvodnění přijetí Nařízení o náhradách je důvodem pro rozšíření ochrany skutečnost zmenšování rozdílů mezi pravidelnou a nepravidelnou leteckou dopravou v poslední době. Uvedené nicméně neplatí – ochrana dle dikce Nařízení o náhradách tak není cestujícím poskytnuta – došlo-li ke zrušení souborných služeb (např. zájezdu) z jiného důvodu než je zrušení letu.

## 2 Smlouva o přepravě

Vzhledem ke skutečnosti, že jsou závazky ze smluv o přepravě explicitně upraveny v OZ, je smlouva o přepravě řazena mezi smlouvy nominátní. Legální úpravu přepravy osob nalezneme v § 2550 an., systematicky v části čtvrté, hlavě druhé, dílu sedmém, oddílu prvním, pododdílu prvním. Následuje přeprava věcí, náložný list a jak již zmíněno, poněkud nesystematicky ve čtvrtém pododdílu ustanovení, která jsou společná přepravě osob i věcí.

Občanský zákoník převzal v oblasti smlouvy o přepravě osob bez podstatných změn úpravu občanského zákoníku z roku 1964, což lze s ohledem na ustálenou judikaturu, zavedenou praxi konkrétních subjektů v této oblasti, jakož i existenci velkého množství zavazujících mezinárodních, popř. Evropských právních předpisů, nepochybně kvitovat.

### 2.1 Formální a obsahové náležitosti

Smlouvu o přepravě osoby (v této a následujících subkapitolách dále jen „Smlouva“) mezi sebou uzavírají cestující a dopravce, přičemž z dikce § 2550 OZ vyplývá, že Smlouva spočívá primárně v povinnosti dopravce přepravit cestujícího do místa určení, synallagma potom dokonává povinnost cestujícího zaplatit jízdné. Mezi pojmové znaky Smlouvy tudíž patří přeprava osoby (cestujícího), přeprava do místa určení a zaplacení jízdného. Aby se tak v obecné rovině mohlo jednat o smlouvu o přepravě, musí být uvedené znaky v konkrétní Smlouvě obsaženy, přičemž všechny další náležitosti budou vyplývat především z přepravních řádů a případně též ze smluvních přepravních podmínek.<sup>29</sup> Z navazujících ustanovení OZ vyplývá, že takovými dalšími náležitostmi bude zejména závazek dopravce starat se o bezpečnost a pohodlí cestujícího, závazek přepravit spolu s cestujícím (za stanovených podmínek buď společně s ním

---

29 HORÁČEK, Tomáš: Komentář k § 2550. In: Švestka J.; Fiala J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, str. 46

anebo odděleně) též zavazadla a závazek přepravit cestujícího do místa určení včas.

Formu Smlouvy ponechává OZ v souladu s principem bezformálnosti právního jednání plně na ujednání smluvních stran, písemnou formu zákon obligatorně nestanovuje, a i v praxi se dá očekávat spíše uzavírání Smlouvy konkludentním způsobem. Ostatně doposud tomu nebylo jinak, snad jen s občasnými výjimkami při některých nepravidelných přepravách. Je však nutné zmínit, že OZ stanoví pouze obecné předpoklady pro konkrétní právní instituty a nutnost písemné formy může proto v teoretické rovině vyplývat pro konkrétní případy přepravy na základě aplikovatelného přepravního řádu, je-li takový pro oblast konkrétního druhu přepravy dostupný, a rovněž na základě mezi dopravcem a cestujícím *ad hoc* uzavřených smluvních přepravních podmínek.

## **2.2 Pojmové znaky**

Jak již stanoveno výše, Smlouva je tvořena třemi základními pojmovými znaky, které se však dají pro zjednodušení spojit do dvou, a sice se jedná o a) přepravu osoby (cestujícího) do místa určení; b) zaplacení jízdného.

Osobou se pro účely Smlouvy rozumí pouze osoba fyzická, neboť osoby právnické i s akcentem na v současné době preferovanou teorii fikce, tedy skutečnost, že právnické osoby jsou uměle vytvořené útvary, které nejsou nadány svéprávností, a tudíž musí být (na základě zákona či smlouvy) zastoupeny, nemohou být přepravovány. Uzavřít Smlouvu však právnické osoby nepochybně mohou, a to přestože nemohou být samy přepraveny. Takovým příkladem by mohlo být uzavření Smlouvy ze strany zaměstnavatele (právnické osoby) ve prospěch svého zaměstnance, popř. jiné fyzické osoby, o jehož přepravu se bude jednat.

Pro místo určení je rozhodujícím elementem vůle smluvních stran, nicméně dopravce je často limitován zveřejněnými jízdními (letovými) řády. Pro pojmový znak „místa určení“ přitom není rozhodné, zda je místo ukončení



přepravy odlišné od místa zahájení přepravy. Z § 2550 OZ totiž neplyne, že by se muselo jednat o dvě různá místa, a proto se tento smluvní typ v oblasti letecké přepravy nepochybně uplatní i na okružní či vyhlídkové lety, tedy situaci, kdy je cestující přepravován z jednoho na totéž místo. V opačném případě bychom totiž nutně museli dospět k výkladu, že by v případě vzniku újmy během takových letů nebyl dopravce odpovědný za způsobenou újmu dle příslušných výše uvedených právních předpisů o letecké dopravě, což nepochybně nebylo úmyslem zákonodárce.

Z posledního pojmového znaku pak vyplývá, že na základě Smlouvy vzniklý závazek, je závazkem úplatným, což platí i přesto, že nepochybně existují případy, ve kterých je přeprava prováděna bezúplatně, jako je tomu v některých případech přepravy dětí, popř. důchodců. I v těchto případech však dochází mezi cestujícím a dopravcem k uzavření smlouvy o přepravě. Důvodem této skutečnosti je, že bezplatná přeprava je považována za zvláštní druh jízdného. Vzhledem k uvedenému proto lze stanovit, že nikoli ve všech případech bude docházet k provedení přepravy za úplatu, avšak i bezplatnou přepravu nelze vyloučit z právního režimu Smlouvy. Od uvedeného je nicméně nutné odlišit bezplatnou přepravu provedenou, aniž by byla stranami projevena vůle uzavřít mezi sebou smlouvu. Takovým případem může být např. svezení stopaře, přičemž v takových případech samozřejmě k uzavření smlouvy o přepravě nedochází.

Doklad o zaplacení nejčastěji představuje jízdenka, v oblasti letecké přepravy pak letenka. Spornou otázkou, jež je *de lege ferenda* jakýmkoli způsobem vhodné objasnit, představuje povaha letenky, konkrétně otázka, zda se jedná o cenný papír nebo nikoli. Žádný český právní předpis totiž nestanovuje taxativní výčet cenných papírů. Je tudíž nutné vycházet z definice v § 514 OZ, který stanoví, že „*cenný papír je listina, s níž je právo spojeno takovým způsobem, že je po vydání cenného papíru nelze bez této listiny uplatnit ani převést*“. Kromě uvedeného je však nutné, aby bylo vtělené právo s listinou alespoň relativně trvale spjato. Poslední zmíněný definiční znak však nepochybně není znakem letenky, neboť ta se zpravidla vyčerpá použitím. Argumentem proti uvádění jízdenky (letenky) jako cenného papíru je navíc i §

304 odst. 3 zákona o zvláštních řízeních soudních <sup>30</sup>, který stanoví, že jízdenky (oproti cenným papírům) nepodléhají umoření.

Občanský zákoník z roku 1964 definoval ještě čtvrtý pojmový znak, a sice nutnost „použití dopravního prostředku“. Přestože důvodová zpráva k OZ motivaci zákonodárce pro vypuštění tohoto pojmového znaku neuvádí, je pravděpodobně důvodem této skutečnosti gramatický výklad předmětného pojmového znaku, na základě kterého byl částí doktríny vykládán tak, že je pro uzavření Smlouvy podstatné, aby cestující do dopravního prostředku skutečně nastoupil – aby jej použil. Uvedené vedlo zbytečně k následným sporům o okamžik, kdy dochází ke vzniku občanskoprávního vztahu ze Smlouvy. Pro úplnost však považuji za nutné zmínit, že i za účinnosti OZ z roku 1964 bylo dovozeno, že tímto okamžikem není až skutečné použití dopravního prostředku, přesto však lze vypuštění této, dle mého názoru problematické formulace z pojmových znaků Smlouvy z § 2550 OZ kvitovat, neboť právě tato skutečnost vede k jednoznačnějšímu výkladu okamžiku vzniku Smlouvy, a tedy i k ukončení výše nastíněného sporu.

### **2.3 Odlišení od jiných smluvních typů**

Výše uvedené pojmové znaky Smlouvy jsou základním elementem pro rozlišení mezi přepravou osob a jinými obdobnými smluvními typy.

Režimu přepravy osob je v první řadě nejbližší druhý režim přepravy, přeprava věcí dle § 2555 an. OZ. Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné. Rozdíl mezi oběma uvedenými režimy přepravy spočívá v tom, že se jednak jedná o přepravu věci (namísto osoby – cestujícího), a jednak se věc přepravuje z místa odeslání do místa určení, tedy z jednoho místa do místa jiného, což v případě přepravy osoby nemusí být nutně dáno. Shodným pojmovým znakem je úplatnost plnění.

---

30 Zákon č. 292/2013 Sb., o zvláštních řízeních soudních

Další obdobný smluvní typ představuje smlouva o provozu dopravního prostředku dle režimu § 2582 OZ an., který nalezneme ve stejném dílu OZ jako výše uvedené přepravy. Smlouvou o provozu dopravního prostředku se provozce zavazuje přepravit náklad určený objednatelem, a k tomu účelu vykonat alespoň jednu předem určenou cestu, anebo vykonat ve smluvené době větší počet cest, jak to objednatel určí, přičemž se objednatel zavazuje zaplatit provozci odměnu. V dopravní praxi, a zvláště v letecké dopravě, se tato smlouva označuje jako charter (letadla).<sup>31</sup> Obdobně jako u přepravy věcí je hlavním odlišujícím znakem předmět přepravy (věc), kterým je náklad, a nikoli osoba – cestující.

Příkazní smlouvou se v souladu s § 2430 OZ an. příkazník zavazuje obstarat záležitost příkazce. Z uvedené definice přitom vyplývá, že příkazník není povinen záležitost sám provést, nýbrž je povinen ji pouze obstarat. Speciálním typem příkazu v oblasti přepravy je zasílatelská (spediční) smlouva dle § 2471 OZ an., na základě které se zasílatel zavazuje obstarat příkazci vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, zatímco příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu. S ohledem na právní režim přepravy věci je proto nutné rozlišovat, zda dochází k závazku přepravu obstarat, nebo přepravu provést. V prvním případě je uzavřena smlouva zasílatelská, ve druhém případě smlouva o přepravě věci, přičemž není rozhodující, zda bude či nebude přeprava provedena vlastními či cizími dopravními prostředky.<sup>32</sup> Byť to není cílem zasílatelské smlouvy, není-li to příkazcem nejpozději do okamžiku zahájení uskutečňování přepravy explicitně zakázáno, může ji příkazník i sám provést. V takovém případě by se ovšem nejednalo o vztahy ze smlouvy zasílatelské, ale ze smlouvy o přepravě věci.<sup>33</sup>

Souvisejícím smluvním typem v oblasti přepravy je také nájem, konkrétně zvláštní ustanovení o nájmu dopravního prostředku v režimu § 2321 an. OZ. Takovou smlouvou se pronajímatel zavazuje přenechat nájemci na určitou dobu

---

31 MAREK, Karel. *Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku* [online]. [cit. 10. 10. 2017]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/smlouva-zasilatelska-smlouva-o-preprave-veci-smlouva-o-provozu-dopravniho-prostredku?browser=mobi>

32 Tamtéž

33 Tamtéž

užívání dopravního prostředku a nájemce se zavazuje platit za to pronajímateli nájemné. Primárním účelem nájemní smlouvy, jejíž předmětem je dopravní prostředek, však není přeprava jako taková, nicméně právě pouze přenechání věci (dopravního prostředku) k užití jinému. Zda nájemce následně dopravního prostředku k přepravě skutečně užívá, a zda jej užívá k přepravě osob či věcí, přitom není rozhodné.

V neposlední řadě představuje související smluvní typ, jež je nutné zmínit smlouva o zájezdu dle § 2521 an. OZ, jakožto komplexní předem připravený soubor služeb cestovního ruchu, které se pořadatel zavazuje pro zákazníka obstarat, přičemž přeprava<sup>34</sup> může být jednou z jeho složek, nesmí však být složkou jedinou. U tohoto smluvního typu se opět jedná o úplatný závazek, přičemž zákazník je povinen zaplatit souhrnnou cenu. Kromě uvedeného musí být zájezd uspořádán na dobu delší než dvacet čtyři hodin, popř. musí zahrnovat přenocování, a zároveň musí obsahovat alespoň dvě plnění dle § 2522 odst. 1 OZ<sup>35</sup>.

V obecné rovině je možné vymezit Smlouvu i vůči smlouvě o dílo dle ust. § 2586 an. OZ, což však v českém právním prostředí nehraje natolik zásadní roli. Smlouvou o dílo se zhotovitel zavazuje provést na svůj náklad a nebezpečí pro objednatel dílo a objednatel se zavazuje dílo převzít a zaplatit cenu. Závěrem si pro úplnost dovoluji podotknout, že se v české právní rovině Smlouva z režimu smlouvy o dílo historicky vyčlenila, přičemž však toto vyčlenění není ve všech právních řádech obvyklé, jak blíže rozvedu v následující subkapitole této diplomové práce.

---

34 § 2522 odst. 1 písm. b) hovoří pojmově vadně o dopravě, přičemž se však s ohledem na rozbor pojmů „doprava“ a „přeprava“ v první kapitole této práce nepochybně myslí přeprava.

35 a) ubytování;  
b) dopravu;  
c) jinou službu cestovního ruchu, která není doplnkem dopravy nebo ubytování a tvoří významnou část souboru nabízených služeb

## 2.4 Smlouva o přepravě v německém právním řádu

Německý právní řád smlouvu o přepravě jako samostatný smluvní typ neuvádí, avšak vzhledem ke skutečnosti, že je přeprava zaměřena na výsledek činnosti, je subsumována pod zvláštní typ smlouvy o dílo, dle ust. § 631 an. BGB.<sup>36</sup> Dílem ve smyslu zákona je pak právě provedení činnosti, tzn. řádná a včasná přeprava osob či věcí. V souladu s uvedeným ustanovením BGB se smlouvou o dílo podnikatel zavazuje k provedení smluveného díla, zatímco objednatel se zavazuje k úhradě smluvené odměny. Právní základ pro zařazení smlouvy o přepravě jako zvláštního typu smlouvy o dílo dává druhý odstavec citovaného ustanovení, který stanoví, že předmětem smlouvy o dílo může být nejen zhotovení či úprava věci, ale i výsledek jiných prací či služeb, tedy i provedení přepravy (jako služby) na místo určení. Podobně jako česká právní úprava přepravní smlouvy, je rovněž v Německu právní úprava kromě úpravy v BGB a HGB roztržena do mnoha zvláštních předpisů, přičemž pro oblast vnitrostátní letecké přepravy je takovým předpisem Luftverkehrsgesetz. V této souvislosti si dovoluji připomenout, že se této dvoukolejnosti český právní řád po přijetí občanského zákoníku zbavil, přičemž tak je úprava přepravní smlouvy již ponechána pouze občanskému zákoníku. Překvapením nemůže být ani skutečnost, že i v německém právním řádu představují podstatnou roli všeobecné obchodní podmínky a tarifní ustanovení.

Velkou výhodou německé právní úpravy je skutečnost, že je přímo v BGB, konkrétně v § 807, řešena otázka povahy jízdního dokladu jakožto cenného papíru na majitele (dle české právní terminologie na doručitele).<sup>37</sup> Do uvedené kategorie cenných papírů patří veškeré listiny, při kterých dochází k zproštění povinnosti výstavce plněním vůči majiteli (doručiteli), přičemž majitel je oprávněn plnění vyžadovat, a k uplatnění práva je zapotřebí držba předmětné listiny.<sup>38</sup>

---

36 PALANDT, Otto: *Bürgerliches Gesetzbuch. Kommentar zum BGB mit Nebengesetzen*. § 631 BGB, Rn. 17A, S. 70. C.H.Beck, München 2011.

37 „kleines Inhaberpapier“

38 BGH; rozsudek ze dne 11.10.2005 – XI ZR 395/04 (OLG Kolín n. Rýnem); In: NJW 2006, str. 54

V zásadě lze stanovit, že rozdíly v režimu smlouvy o přepravě v českém a německém právním řádu nevykazují zásadní odchylky, vyjma skutečnosti, že německý právní řád smlouvu o přepravě jako samostatný smluvní typ nezná, ale podřazuje ji pod smlouvu o dílo. Tato skutečnost však sama o sobě žádné zásadní rozdíly pro právní praxi nepřináší.

Na tomto místě nicméně považuji za vhodné zmínit skutečnost, že v německém právním řádu je právní povahy jízdenky jako cenného papíru na majitele (doručitele) explicitně upravena, přičemž v tom českém není tato otázka řešena a ke stanovení, zda je jízdenka cenným papírem, musíme dojít na základě výkladu.

## **2.5 Vznik, zánik a jejich specifika pro leteckou přepravu**

Rovněž na smlouvu o přepravě je nutné aplikovat obecnou úpravu smluvního procesu dle § 1731 an. OZ, i ona tedy vzniká v okamžiku, kdy se smluvní strany dohodnou na jejím kompletním obsahu. Obecný smluvní proces se skládá ze dvou jednostranných projevů vůle smluvních stran, a sice z návrhu na uzavření smlouvy – oferty, a jeho přijetí – akceptace, přičemž z oferty musí být patrný úmysl Smlouvu uzavřít a rovněž musí obsahovat podstatné náležitosti Smlouvy tak, aby k uzavření Smlouvy mohlo dojít jednoduchým a nepodmíněným přijetím. Akceptace pak představuje včasný, byť i konkludentní, souhlas. K samotnému uzavření Smlouvy pak dochází okamžikem, kdy přijetí nabývá účinnosti, přičemž obecně se takovým okamžikem rozumí doručení akceptace oferentovi, popř. včasné započetí s plněním. Není-li akceptační lhůta určena, má být nabídka učiněná bezprostředně vůči druhé osobě přijata bez odkladu, nabídka učiněná vůči nepřítomné osobě v písemné formě má být přijata v době přiměřené povaze věci.<sup>39</sup>

---

39 Důvodová zpráva k OZ k § 1734 a 1735 [online]. [cit. 10. 10. 2017]. Dostupné z: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>

Specifickou úpravu pro oblast přepravy osob pak v souladu s dikcí § 2578 OZ stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství. Jak již uvedeno výše v této práci, pro oblast letecké přepravy takový přepravní řád chybí a rovněž žádný přímo použitelný předpis Evropských společenství okamžik vzniku Smlouvy přímo nestanoví, je tudíž nutné vycházet z konkrétních přepravních podmínek, jež jsou součástí smlouvy o přepravě.<sup>40</sup>

V oblasti letecké přepravy osob uzavírá provozující letecký dopravce ve smyslu Nařízení o náhradách s cestujícím smlouvu o přepravě nejčastěji prostřednictvím cestujícím určeného zprostředkovatele. Takový zprostředkovatel v praxi zpravidla nabízí cestujícímu učinění objednávky přepravy, a to alternativně prostřednictvím on-line rezervačního systému na jeho internetových stránkách, prostřednictvím jiného prostředku komunikace na dálku (zejména telefonu či e-mailu), či osobně v jeho provozovnách.<sup>41</sup>

Vzhledem ke skutečnosti, že v současnosti dochází k uzavření Smlouvy v praxi nejčastěji přes internetové stránky, a nepředpokládám, že by se tento současný trend měl nějakým způsobem změnit, spíše naopak, budu postup uzavření Smlouvy ilustrovat na tomto způsobu.

Cestující si na internetových stránkách zprostředkovatele vybere destinaci, termín odletu a další podstatné údaje týkající se předmětného letu. Na základě svého výběru obdrží cestující *invitatio ad offerendum*, tedy výzvu k podání nabídky. Následně vyplní formulář se všemi pro uzavření Smlouvy podstatnými údaji a tímto vyplněním podá (skrže zprostředkovatele) leteckému dopravci návrh na uzavření smlouvy dle režimu § 1731 OZ. Úkolem zprostředkovatele je tuto nabídku předat leteckému dopravci, který ve lhůtě v nabídce uvedené, jinak v době přiměřené povaze věci, nabídku cestujícího přijme (akceptuje) nebo odmítne. Přijetím nabídky je uzavřena Smlouva a smluvní strany jsou vázány jejím obsahem.

---

40 Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 30. 10. 2008, sp. zn. 33 Odo 1052/2006

41 Obchodní podmínky zprostředkovatele Nemo&Selecta spol. s r.o. [online]. [cit. 13. 11. 2017]. Dostupné z: <https://www.letenkysnadno.cz/cs/businessConditions>

Zajímavý případ týkající se rezervace letenky pro cestujícího „ještě neznámého“ řešil německý Spolkový soudní dvůr<sup>42</sup>. Skutkový stav spočíval v situaci, kdy cestující ještě nevěděl, jaká osoba s ním poletí, přesto však učinil leteckému dopravci návrh na uzavření smlouvy, přičemž jako jméno a příjmení druhého cestujícího uvedl „ještě neznámý“. Oferta byla akceptována, nicméně v okamžiku, kdy se cestující obrátil na leteckého dopravce s žádostí o upřesnění osoby druhého cestujícího, nebylo mu toto umožněno, neboť Smlouva byla uzavřena v akceptovaném znění. Jak již zmíneno, dostal se tento spor až před Spolkový soudní dvůr, který stanovil, že označení osoby cestujícího, který musí být navíc na základě předložení cestovního dokladu identifikován, je jedním z podstatných náležitostí smlouvy o přepravě<sup>43</sup>, a tudíž k uzavření smlouvy o přepravě co se týče tohoto druhého „ještě neznámého“ cestujícího nemohlo dojít. Zajímavé je jistě stanovisko Spolkového soudního dvora, kterým se vypořádal s argumentací leteckého dopravce, že nabídka ze strany cestujícího je určena přímo leteckému dopravci, který ji osobně musí potvrdit. V případě akceptace Smlouvy (cestujícího) počítačovým programem leteckého dopravce proto není tento požadavek naplněn a k uzavření Smlouvy tak automaticky nemůže dojít.

Jak by v tomto konkrétním případě rozhodly české soudy je nejisté. Pro uzavření smlouvy za použití prostředky komunikace na dálku je však dle díkce občanského zákoníku, resp. jím transponované směrnice<sup>44</sup>, typická povinnost neprodleného potvrzení objednávky ze strany podnikatele, což je ne vždy možné, a právě pro tyto účely jsou podle mého názoru využívány automaty pro potvrzení takových objednávek. Dle čl. 11 zmíněné směrnice se objednávka a potvrzení o přijetí považují za přijaté, pokud k nim strany, jimž jsou určeny, mají přístup. Z výše uvedeného proto nepřímo vyplývá také možnost využití počítačových programů pro tuto činnost, což by však podle mého názoru nemělo

---

42 BGH; rozsudek ze dne 16. 10. 2012 – X ZR 37/12 (LG Dresden)

43 BGH; rozsudek ze dne 16. 10. 2012 – X ZR 37/12 (LG Dresden): *Keine Online-Flugbuchung für Passagier „noch unbekannt“*; In: NJW 2013, str. 600

44 Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2000/31/ES ze dne 8. června 2000, o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu, na vnitřním trhu („směrnice o elektronickém obchodu“)



mít za následek neplatnost smlouvy, a to bez ohledu na skutečnost, že cestující, který si objednáva letenku, objektivně nemůže vědět, zda jeho ofertu přijala nějaká fyzická osoba, nebo počítačový program.

Vzhledem ke skutečnosti, že Smlouva bude v praxi nejčastěji uzavírána mezi leteckým dopravcem a cestujícím jako spotřebitelem, tedy osobou, která uzavírá smlouvu s podnikatelem mimo rámec své podnikatelské činnosti, by se dalo předpokládat, že se na Smlouvu uplatní i ustanovení o závazcích ze smluv uzavíraných se spotřebitelem dle části čtvrté, hlavy první, dílu čtvrtého, oddílu prvního OZ. Takový závěr by však byl chybný, a to s ohledem na výlukou použití těchto ustanovení pro oblast přepravy osob dle dikce ust. § 1840 písm. h) OZ.

Důvodem výluky smlouvy o přepravě je transpoziční ustanovení Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011, o právech spotřebitelů<sup>45</sup>, které však bylo do českého právního řádu převzato dle mého názoru k újmě spotřebitele, neboť výše uvedená směrnice obsahuje z obecného pravidla výluky tři výjimky, které však českým zákonodárcem převzaty nebyly. Uvedené výjimky<sup>46</sup> se týkají a) povinnosti podnikatele upozornit spotřebitele jasným a výrazným způsobem bezprostředně před tím, než spotřebitel učiní objednávku, na určité informace; b) zákazu účtování poplatků spotřebitelům v souvislosti s použitím konkrétního způsobu platby, které by převyšovaly náklady na použití daného způsobu platby nesené podnikatelem a c) povinnosti vyžádat si výslovný souhlas spotřebitele pro každou další platbu kromě dohodnuté úhrady za hlavní smluvní závazek. Důvod pro vynechání těchto výjimek při transpozici směrnice zákonodárce neuvedl.

Co se zániku vztahu smluvních stran vyplývající ze Smlouvy týče, tak ten zpravidla zaniká provedením přepravy, tedy splněním obsahu závazku ze strany leteckého dopravce. Druhým nejčastějším způsobem zániku závazku je odstoupení od smlouvy, přičemž oprávnění odstoupit od smlouvy může vyplývat jednak přímo *ex lege* z právních předpisů, nebo si tak mohou smluvní strany ujednat v mezi nimi uzavřené Smlouvě.

---

45 kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES

46 Čl. 8 odst. 2, čl. 19 a čl. 22

### 3 Práva cestujících v letecké dopravě

Vzhledem ke skutečnosti, že ze smlouvy o přepravě vznikající závazek je závazkem synallagmatickým, je jeho typickým znakem vzájemnost plnění smluvních stran, tedy existence vzájemných práv a povinností v subjektivním smyslu – objektivním právem garantovaná možnost chovat se určitým způsobem.

Obsahem takového závazku je jednak subjektivní právo cestujícího být přepraven do místa určení, a jednak subjektivní právo dopravce požadovat od cestujícího za provedenou přepravu úplatu. Subjektivní povinností jsou tomu odpovídající povinnost dopravce v souladu s *inter partes* sjednanými podmínkami cestujícího přepravit a povinnost cestujícího zaplatit jízdné.

I s ohledem na neexistenci leteckého přepravního řádu je v současnosti oblast letecké přepravy osob regulována primárně sekundárními předpisy Evropské unie, konkrétně přímo použitelnými předpisy – nařízeními. Protože smlouva o přepravě osob bude, co se týče letecké přepravy, v praxi nejčastěji uzavíraná mezi leteckým dopravcem a cestujícím jako spotřebitelem, je na tomto místě nutné rovněž zmínit princip vysoké úrovně ochrany spotřebitele, který vyplývá z čl. 169 SFEU. Zásadní význam tohoto principu se ve velké míře projevuje i v Nařízení o náhradách (v této kapitole dále jen „Nařízení“), přičemž jeho důležitost vyplývá i ze skutečnosti, že je zmíněn hned v prvním bodu odůvodnění přijetí Nařízení – jen je pojem spotřebitele nahrazen v oblasti letecké přepravy osob v zásadě synonymním pojmem cestující. V souladu se zásadou subsidiarity lze také kvitovat snahu Nařízení o zajištění harmonizovaných podmínek pro letecké dopravce, snahu o liberalizaci trhu, a jak už tomu při přijímání právních předpisů v současné době zpravidla bývá, také větší transparentnost.

Neboť je oblast letecké přepravy osob regulována přímo použitelnými předpisy EU, a na mezinárodní úrovni také Montrealskou úmluvou, jakož i vzhledem k neexistenci přepravního řádu na vnitrostátní úrovni a jen obecné úpravě § 2550 an. OZ, je pro tuto kapitolu stěžejní právě úprava práv cestujících

v rozsahu příslušných přímo použitelných předpisů EU a Montrealské úmluvy, pro oblast náhrad a pomoci cestujícím Nařízení, a pro oblast odpovědnosti leteckého dopravce co se týče rozsahu a jeho povahy Nařízení o odpovědnosti, které bylo Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 uvedeno v soulad s ustanoveními Montrealské úmluvy, čímž byl vytvořen právě zejména v oblasti odpovědnosti leteckého dopravce jednotný systém. Pro výklad jednotlivých ustanovení nařízení nelze opomenout rovněž judikaturu Soudního dvora EU (v následujících kapitolách dále také jen „SDEU“), jež hraje právě při dotváření výkladu nařízení zásadní roli.

Důvodem pro přijetí Nařízení byla kromě již uvedené snahy o posílení práv cestujících, neboť odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím značné potíže a nepohodlí<sup>47</sup>, také skutečnost, že počet cestujících, kterým byl proti jejich vůli odepřen nástup na palubu, zůstává příliš vysoký, což platí i o počtu cestujících, kterým byl bez předchozího varování let zrušen, popř. významně zpožděn.<sup>48</sup>

V této souvislosti považuje autor za nutné zmínit, že Nařízení o náhradách stanovuje pouze minimální práva cestujících, úprava je tudíž ve prospěch cestujícího jednostranně kogentní, přičemž tak nic nebrání leteckému dopravci nabídnout cestujícím práva, resp. odškodnění, nad Nařízením stanovený rámec. Rovněž nejsou Nařízením práva cestujících na náhradu absolutně vyčerpána, je proto naopak možné požadovat i jiné náhrady, přičemž náhrady poskytnuté dle Nařízení mají být v takových případech započteny na jiné poskytnuté náhrady. Uvedené platí až na jednu výjimku, a sice až na cestující, kteří dobrovolně odstoupili od své rezervace na základě výzvy leteckého dopravce.

Vzhledem ke skutečnosti, že jsou náhrady v zásadě kompenzací za potíže a nepohodlí způsobené cestujícímu, je náhrada vyplácena výhradně konkrétnímu cestujícímu, který se řádně a včas přihlásil k odbavení a zároveň k nástupu na palubu, a to bez ohledu na skutečnost, která osoba reálně letenku zakoupila, resp. zaplatila.

---

47 Bod 2 odůvodnění Nařízení

48 Bod 3 odůvodnění Nařízení

Na závěr tohoto úvodu do problematiky konkrétních práv a povinností si dovoluji zmínit, že případným splněním povinnosti ze strany leteckého dopravce vůči cestujícím na základě Nařízení samozřejmě není dotčeno právo leteckého dopravce požadovat právo na následný postih v souladu s dikcí čl. 13 Nařízení podle příslušných právních předpisů vůči jakékoli osobě, která škodu způsobila.

### **3.1 Odepření nástupu na palubu**

Důvodem pro stanovení náhrad a vůbec regulace institutu odepření nástupu na palubu v Nařízení je skutečnost, že letečtí dopravci jsou s ohledem na vysoké náklady svých letů nuceni lety obsadit co možná největším počtem platících cestujících, což v některých případech vede k situaci, že letecký dopravce prodá na konkrétní let více letenek, než odpovídá počtu sedadel v letadle. Letecký dopravce totiž – zpravidla na základě svých zkušeností – spoléhá, že se ne všichni cestující, kteří si letenku zakoupili, následně přihlásí k přepravě. Uvedené je však také právě důvodem vzniku situací, že počet k přepravě přihlášených cestujících přesáhne počet míst v letadle. V takovém případě vzniká leteckému dopravci problém, který musí konformním způsobem řešit.

Dle čl. 2 písm. j) Nařízení se pod pojmem „odepření nástupu na palubu“ rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2<sup>49</sup> pro takové případy, s výjimkou situace, kdy jsou dány přiměřené důvody pro odepření nástupu na palubu.

---

49 a) mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a vyjma případů zrušení letu podle článku 5 se přihlásí k přepravě,  
- jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu,  
nebo, jestliže není uveden čas,  
- nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu; nebo  
b) jsou leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy bez ohledu na důvod převedení z letu, který měli rezervovaný, na jiný let

Takový přiměřený důvod představují například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany, popř. nedostatečné cestovní doklady.

Z uvedené definice, jakož i ustálené judikatury SDEU, nicméně vyplývá, že se zdaleka nejedná pouze o výše uvedené případy přesáhnutí kapacity letu, byť je tento důvod pro odepření nástupu na palubu charakteristický, ale i o jakékoli jiné odmítnutí provedení přepravy. Již zmiňovaný princip vysoké úrovně ochrany cestujících navíc nepochybně podporuje spíše *extenzivní výklad* práv přiznaných cestujícím, a naopak *restriktivní výklad* výjimek vyplývajících z Nařízení ve prospěch leteckého dopravce. Uvedené tvrzení podporuje rovněž rozsudek SDEU<sup>50</sup>, který v souvislosti s neuskutečněním letu kvůli stávce zaměstnanců stanovil, že pojem odepření nástupu na palubu „*musí být vykládán tak, že se týká nejen odepření nástupu na palubu, které bylo způsobeno překročením kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nýbrž i odepření na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody*“. Pro účely této práce je rovněž nutné podotknout, že od povinnosti poskytnout cestujícím náhradu není letecký dopravce zproštěn ani v případech, kdy došlo k odepření nástupu na palubu z důvodu souvisejícího s „mimořádnými okolnostmi“, kterým nebylo možné zamezit, i když byla přijata všechna přiměřená opatření.<sup>51</sup> To v důsledku znamená, že letecký dopravce není zproštěn povinnosti poskytnutí náhrady ani v případě existence mimořádných okolností, kterým letecký dopravce nemohl zabránit.

Konkrétní postup při odepření nástupu na palubu reguluje čl. 4 Nařízení, který stanoví, že očekává-li důvodně letecký dopravce, že dojde k odepření nástupu na palubu, musí nejprve vyzvat dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací za náhradu v souladu s *inter partes* dohodnutými podmínkami. Definice dobrovolníka je přitom upravena v čl. 2 písm. k) Nařízení, dle kterého se „dobrovolníkem“ rozumí osoba, která se přihlásila k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 a souhlasila (po vyzvání leteckého dopravce) s postoupením své rezervace výměnou za odpovídající náhradu. Předcházet nedobrovolnému odepření nástupu na palubu tudíž ze strany

---

50 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 4. října 2012, sp. zn. C-22/11 (Finnair vs. Lassooy)

51 Tamtéž

leteckého dopravce musí výzva k dobrovolnému odstoupení od rezervace, přičemž smyslem tohoto institutu je nepochybně snížit počet osob, kterým se vstup na palubu odepře proti jejich vůli. Až v případě, že počet dobrovolníků nepostačuje k vyrovnání počtu přihlášených cestujících a počtu míst v letadle, může *ultima ratio* letecký dopravce určit, kterým cestujícím odepře nástup na palubu proti jejich vůli.

Cestující, kterým byl proti jejich vůli odepřen nástup na palubu mají právo na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení<sup>52</sup>, přičemž výše takto specifikovaných náhrad může být snížena až o 50%, bylo-li cestujícímu nabídnuto přesměrování na cílové místo určení a nepřekračuje-li přesměrovaný let čas přiletu o dvě hodiny v případech dle čl. 7 písm. a) Nařízení, tři hodiny v případech dle čl. 7 písm. b) Nařízení a čtyři hodiny v případech dle čl. 7 písm. c) Nařízení. Pro určení uvedených vzdáleností se používá výpočet metodou ortodromické dráhy letu, tedy geograficky nejkratší vzdáleností spojnice mezi místem odletu a místem přiletu vedenou po povrchu.

Kromě uvedené náhrady škody dle čl. 7 Nařízení, náleží cestujícím, kterým byl proti jejich vůli odepřen nástup na palubu, rovněž právo na proplacení výdajů (pořizovací ceny letenky) nebo právo na přesměrování za srovnatelných podmínek při nejbližší příležitosti, popř. později dle přání cestujícího v souladu s čl. 8 Nařízení, jakož i právo na poskytnutí péče dle čl. 9 Nařízení – tedy promítající se povinnost leteckého dopravce nabídnout cestujícím v přiměřeném rozsahu zdarma stravu a občerstvení, dva telefonní hovory<sup>53</sup>, ubytování v hotelu, stane-li se nezbytným pobyt na jednu či více nocí nebo pobyt delší než zamýšlený cestujícím, a v případech, kdy se ubytování stane nezbytným, také přepravu mezi letištěm a místem ubytování.

Dobrovolníci oproti tomu mají právo pouze na proplacení výdajů nebo na přesměrování dle čl. 8 Nařízení, přičemž náhradu škody dle čl. 7 Nařízení nahrazuje, jak již výše naznačeno, dohoda uzavřená *inter partes*, tedy mezi

---

52 a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

b) 400 EUR u všech letů v rámci EU delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;

c) 600 EUR u všech ostatních letů

53 popř. podání dvou zpráv telefaxem, faxem nebo elektronickou poštou

konkrétním cestujícím a příslušným leteckým dopravcem. Právo na poskytnutí péče dle čl. 9 Nařízení pak dobrovolníkům není přiznáno vůbec.

### **3.2 Zrušení letu**

Pod pojmem „zrušení letu“ se dle dikce čl. 2 písm. l) Nařízení rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo. Taková situace se nicméně nevztahuje výlučně jen na případy, kdy dotčené letadlo vůbec nevzlétne, ale zahrnuje rovněž případy, kdy letadlo sice vzlétlo, ale bylo – ať už z jakéhokoli důvodu – následně nuceno vrátit se na letiště odletu, přičemž cestující z uvedeného letadla byli převedeni na jiné lety<sup>54</sup>. Důvod, proč bylo letadlo nuceno vrátit se na letiště odletu, a tedy nedosáhlo svého cílového místa určení, přitom nemá na kvalifikaci letu jako „zrušeného“ ve smyslu výše uvedené definice žádný dopad.<sup>55</sup>

Zásadním rozdílem mezi zrušením a v následující subkapitole definovaným zpožděním letu je skutečnost, že v případě zrušení nesmí být původně plánovaný let vůbec uskutečněn. Z uvedeného proto vyplývá, že pokud původně plánovaný let uskutečněn byl, byť s významným zpožděním, a to třeba i v rádech několika dnů, nelze takový let považovat za zrušený, přičemž *„za zrušený lze let kvalifikovat pouze tehdy, pokud letecký dopravce zajistí přepravu cestujících jiným letem, jehož původní plán se liší od původního plánu původního letu.“*<sup>56</sup> Informace na letištní informační tabuli, že je let „zrušen“, popř. „zpožděn“, přitom předmětná není a pro stanovení takové skutečnosti je nutné vycházet z v Nařízení uvedených definic, přičemž totéž, co pro informace uvedené na letištní tabuli, platí i pro informace podané cestujícím zaměstnanci leteckého dopravce. Směrodatné není v zásadě ani to, že by složení skupiny cestujících, kteří měli let rezervovaný původně, mělo být z valné části

---

54 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 13. října 2011, sp. zn. C-83/10 (Rodriguez vs. Air France)

55 Tamtéž

56 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 19. listopadu 2009, spojené věci sp. zn. C-402/07 a C-432/07 (Sturgeon vs. Condor Flugdienst)

totožné se složením později přepravené skupiny.<sup>57</sup>

V souladu s čl. 5 Nařízení je v případě zrušení letu letecký dopravce povinen cestujícím nabídnout pomoc dle čl. 8 Nařízení, který cestujícím nabízí možnost volby mezi proplacením výdajů (pořizovací ceny letenky) nebo přesměrování za srovnatelných podmínek při nejbližší příležitosti, popř. později dle přání cestujícího, jakož i poskytnout v přiměřeném rozsahu péči dle čl. 9 Nařízení<sup>58</sup>. V případě, že cestující o zrušení letu nebyli informováni dříve než a) dva týdny před plánovaným časem odletu, popř. b) ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a zároveň jim nebylo nabídnuto takové přesměrování, aby došlo k odletu nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhli cílového místa určené nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase přiletu, resp. c) ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a nebylo jim nabídnuto přesměrování s polovičními lhůtami oproti lhůtám uvedeným pod písmenem b), mají cestující – za podmínek specifikovaných v předcházející subkapitole této diplomové práce<sup>59</sup> – rovněž právo na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení. Přitom platí, že důkazní břemeno týkající se podání Nařízením vyžadovaných informací cestujícímu ze strany leteckého dopravce je pro tyto případy stanoveno obráceně, neboť jej v případném soudním sporu musí unést provozující letecký dopravce. Vyjma uvedeného je letecký dopravce rovněž povinen informovat cestující ohledně možného využití náhradní dopravy.

### **3.2.1 Mimořádné okolnosti**

Dle dikce Nařízení se letecký dopravce může náhrady škody dle čl. 7 zprostit, prokáže-li, že ke zrušení letu došlo kvůli mimořádným okolnostem, kterým nebylo možné zabránit ani v případě, že by byla provozujícím leteckým dopravcem přijata veškerá přiměřená opatření. Definice pojmu „mimořádné okolnosti“, resp. jeho aplikace v praxi je *ad hoc* otázkou, která je často

---

57 Tamtéž

58 Kapitola 3.1., str. 32

59 Kapitola 3.1., str. 32, poznámka pod čarou č. 44



předmětem sporů, přičemž konkrétní otázky týkající se výkladu zodpovídá SDEU v rámci řízení o předběžné otázce, tedy na základě žádosti příslušných soudů členských států EU.

Přestože explicitní legální definice pojmu „mimořádné okolnosti“ není v textu Nařízení k nalezení, poskytuje určité vodítko čtrnáctý bod odůvodnění přijetí Nařízení, který demonstrativně uvádí jako příklady politickou nestabilitu, povětrnostní podmínky neslučitelné s uskutečněním letu, bezpečnostní rizika či neočekávané nedostatky letové bezpečnosti, popř. stávky, postihující provoz leteckého dopravce. V této souvislosti je však nutné podotknout, že ve čtrnáctém bodě odůvodnění přijetí Nařízení uvedené události nepředstavují automaticky „mimořádné okolnosti“, nicméně je mohou způsobit. Úmyslem zákonodárce navíc nepochybně nebylo osvobodit leteckého dopravce od povinnosti náhrady škody v případě všech mimořádných okolností, nýbrž pouze těch, kterým letecký dopravce skutečně objektivně nemohl předejít, a to s ohledem na technicky a hospodářsky únosné podmínky, aniž by přistoupil k hospodářsky neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době.<sup>60</sup> K uvedenému závěru lze dospět opět i pomocí aplikace principu vysoké úrovně ochrany spotřebitele (cestujícího), a z něj vyplývající nutnosti restriktivního výkladu výjimek z předmětných ustanovení Nařízení.

V souladu s výše uvedeným tak bylo například opakovaně stanoveno, že *„technická závada na letadle, která má za následek zrušení letu, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení, 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*<sup>61</sup>. V citovaném právním sporu přitom letecký dopravce argumentoval tím, že z jeho strany byla dodržena zákonem předepsaná minimální pravidla údržby letadla, a přesto došlo k poruše motoru, kvůli které musel být let zrušen. Uvedený argument však SDEU kategoricky odmítl s odůvodněním, že tato skutečnost sama o sobě nepostačuje ke zproštění povinnosti náhrady škody dle Nařízení. Technické závady se totiž

---

60 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 22. prosince 2008, sp.zn. C-549/07 (Hermann vs. Alitalia)

61 Tamtéž

při provozu letadel běžně vyskytují, tudíž ve většině případů nemůže být splněna podmínka, že by závada musela být způsobena událostmi, které by nesměly být vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.

Soudní dvůr EU však výslovně stanovil, že nelze vyloučit, že by některé technické závady mohly být pod pojem „mimořádné okolnosti“ subsumovány, přičemž by však v takovém případě bylo nutné, aby byla výše uvedená podmínka striktně dodržena. Takovým případem „mimořádné okolnosti“ jako exkulpačního důvodu pro povinnost náhrady škody by tak mohla být případně skrytá výrobní vada, která by ohrožovala letovou bezpečnost, popř. taková technická závada, jež by byla následkem teroristického útoku či sabotáže.

Pouhá skutečnost, že se u konkrétního leteckého dopravce objevují technické závady častěji než je tomu u jiných leteckých dopravců nicméně „*neni sama o sobě skutečností takové povahy, aby umožnila konstatovat, že nastaly nebo nenastaly „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004*“<sup>62</sup>.

Mezi nejčastější důvody zrušení letu patří kromě již zmíněných technických závad také problémy spojené s počasím, popř. stávkou. Co se počasí týče, byla v souvislosti s výkladem pojmu „mimořádné okolnosti“ SDEU předložena Metropolitním okresním soudem v Dublinu předběžná otázka v situaci, kdy došlo ke zrušení letu v důsledku erupce islandské sopky Eyjafjallajökull<sup>63</sup>. V řízení o této předběžné otázce SDEU uzavřel, že erupce sopky spadá do definice „mimořádných okolností“, a letecký dopravce tak opravdu není povinen k náhradě škody, nicméně ani v takovém případě jej tato skutečnost nezabavuje dalších povinností vyplývajících z čl. 5 Nařízení, čehož se letecký dopravce ve výše uvedeném řízení domáhal. Důvodem pro zbavení povinností vyplývajících z čl. 5 Nařízení mělo být dle argumentace leteckého dopravce posouzení této události jako „zcela mimořádné okolnosti“, přičemž by tak mělo dojít ke zproštění povinnosti poskytnout cestujícím péči v souladu s čl. 9 Nařízení. Na tuto argumentaci leteckého dopravce však SDEU nepřistoupil, přičemž „šalamounsky“ uzavřel, že „*Cestujícím v letecké dopravě však mohou*

62 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 22. prosince 2008, sp. zn. C-549/07 (Hermann vs. Alitalia)

63 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 31. ledna 2013, sp. zn. C-12/11 (McDonagh vs. Ryanair)

být jakožto náhrada z důvodu, že letecký dopravce nesplnil svou povinnost poskytnutí péče podle čl. 5 odst. 1 písm. b) a čl. 9 nařízení (ES) č. 261/2004, vráceny pouze částky, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k nahrazení selhání leteckého dopravce při poskytnutí péče uvedenému cestujícímu, což musí posoudit vnitrostátní soud<sup>64</sup>. Z citovaného rozsudku *a contrario* vyplývá, že by letecký dopravce nemusel za určitých okolností cestujícímu nahradit veškeré jím vynaložené finanční prostředky, což by však platilo pouze za předpokladu, že by náhrada v plné výši nebyla nezbytná, vhodná a přiměřená, přičemž by musely být *ad hoc* zohledněny konkrétní detaily situace.

Častým důvodem pro zrušení letu z důvodu počasí bývá rovněž mlha, kvůli které nemůže letecký dopravce zajistit bezpečný let. Německý Spolkový soudní dvůr rozhodl<sup>65</sup>, vycházející z judikatury Soudního dvora EU, že pokud je skutečně důvodem pro zrušení letu mlha v místě plánovaného přistání, jedná se o „mimořádnou okolnost“ a cestující tak nemají nárok na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení. Spolkový soudní dvůr však v souvislosti se svým rozhodnutím podotkl, že uvedené není možné považovat za obecně použitelné pravidlo, nýbrž je nutné posoudit konkrétní okolnosti, neboť tyto se mohou v jednotlivých případech diametrálně lišit.

Oproti výše uvedeným případům v souvislosti s počasím německá právní teorie dovodila, že běžný výpadek interního počítačového systému konkrétního leteckého dopravce, který následně způsobí nemožnost přihlásit se k odbavení/odletu za „mimořádnou okolnost“ považovat nelze<sup>66</sup>. Vzhledem k aktuálním okolnostem však zůstává otázkou, zda by se situace nelišila v případě, že by letecký dopravce prokázal existenci hackerského nebo kybernetického útoku na svojí osobu, který by zapříčinil výpadek, jehož následkem by pak bylo zrušení letu. V tomto teoretickém případě bych si i s ohledem na poměrně jasnou a konstantní judikaturu SDEU v oblasti pojmu

---

64 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 31. ledna 2013, sp. zn. C-12/11 (McDonagh vs. Ryanair)

65 BGH, rozsudek ze dne 25. 03. 2010 – Xa ZR 96/09 (OLG Koblenz)

66 SCHMID R. a HOPPERDIETZEL, H.: *Die Fluggastrechte – eine Momentaufnahme*; In: NJW 2010, str. 1909-1910

„mimořádná okolnost“ dovolil tvrdit, že v takovém případě by náhrada škody dle čl. 7 Nařízení cestujícím pravděpodobně nenáležela, neboť by se jednalo o událost, jež by nebyla svou povahou či původem vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a vymykala by se jeho účinné kontrole. Opět by však nutně záleželo na konkrétních okolnostech a nepochybně by důležitou roli hrála i úroveň zabezpečení leteckého dopravce proti těmto útokům, jakož i rozsah konkrétního útoku.

Zda je „mimořádnou okolností“ stávka leteckého dopravce není v tuto chvíli judikaturně vyjasněna. Podle převažujícího názoru nejen v německé právní teorii, ke kterému se rovněž přikláním, by však mělo platit poměrně jednoduché pravidlo, že stávka vlastního personálu předmětného leteckého dopravce pod pojem „mimořádné okolnosti“ nespadá, nicméně stávka jiných zaměstnanců než vlastních, jako např. stávka řídicích letového provozu, by se za „mimořádnou okolnost“ považovat měla<sup>67</sup>.

Lze proto uzavřít, že v případě posouzení události jako způsobené „mimořádnými okolnostmi“ ve výše uvedeném významu je letecký dopravce zproštěn povinnosti náhrady škody dle čl. 7 Nařízení, ostatní povinnosti dle Nařízení však zůstávají i v takovém případě v nezbytném, vhodném a přiměřeném rozsahu zachovány. Zachována proto zůstává povinnost leteckého dopravce nabídnout cestujícím zdarma stravu a občerstvení, zajistit cestujícím dva telefonní hovory zdarma<sup>68</sup>, a je-li to nutné, pak také zajistit cestujícím ubytování v hotelu<sup>69</sup>, přičemž v posledním ilustrovaném případě rovněž i přepravu mezi letištěm a místem ubytování.

---

67 SCHMID R. a HOPPERDIETZEL, H.: *Die Fluggastrechte – eine Momentaufnahme*; In: NJW 2010, str. 1910

68 popř. dvě zprávy telexem, faxem nebo elektronickou poštou

69 stane-li se pobyt na jednu nebo více nocí nezbytným, popř. stane-li se nezbytným pobyt delší než zamýšlený cestujícím

### 3.3 Zpoždění letu

Zpoždění letu systematicky upravuje čl. 6 Nařízení, přičemž cestujícím musí být kumulativně zajištěno a) právo na proplacení výdajů (náhradou pořizovací ceny letenky) nebo na přesměrování (při nejbližší příležitosti nebo později dle přání cestujícího), b) právo na poskytnutí péče ve formě stravy a občerstvení a zajištění dvou telefonních hovorů zdarma (popř. některých jiných prostředků elektronické komunikace) a je-li očekávaný čas odletu alespoň o den později než čas odletu původně oznámený, pak i c) ubytování v hotelu a přeprava mezi letištěm a místem ubytování.

Výše uvedené však platí pouze v případech, ve kterých se jedná o relevantní zpoždění v souladu s čl. 6 odst. 1 Nařízení<sup>70</sup>, přičemž pro přesné stanovení délky letu se opět používá ortodromická metoda. Nařízení diferencuje dva případy zpoždění letu, a sice zpoždění letu na odletu a zpoždění letu při příletu, přičemž článek 6 Nařízení se uplatní v případě relevantního zpoždění v první situaci. Oproti tomu na druhou situaci je odkazováno v člancích 5 a 7 Nařízení. V této souvislosti je rovněž nutné zmínit že tyto dva případy zpoždění jsou na sobě nezávislé, tedy že i v případě, kdy nebylo dosaženo relevantního zpoždění při odletu, nýbrž až při příletu cestujícím „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 ve výše uvedeném článku 6.“<sup>71</sup>

Výše uvedené dělení připouští i čl. 19 Montrealské úmluvy, která je nedílnou součástí právního řádu EU. Na tomto místě je však nutné zmínit, že čl. 19 Montrealské úmluvy není možné aplikovat bez rozdílu ve všech případech, a to z důvodu odlišného kontextu. Zatímco totiž čl. 19 Montrealské úmluvy stanovuje podmínky náhrady škody z titulu individualizované nápravy, Nařízení

---

70 Čl. 6 odst. 1 Nařízení

a) o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo

c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b)

71 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 26. února 2013, sp.zn. C-11/11 (Air France vs. Folkerts)

oproti tomu stanovuje standardizovaná a okamžitá opatření nápravy<sup>72</sup>.

Pro přesné stanovení doby zpoždění je v některých, zejména hraničních, případech nutné stanovit přesný okamžik, ke kterému se zpoždění vypočítává. Vzhledem ke skutečnosti, že stanovení rozhodného okamžiku pro zpoždění na odletu je poměrně zřejmá – a sice, že jde o okamžik, kdy letadlo skutečně vzlétne z místa odletu, přičemž let úspěšně vykoná, týká se sporná situace zejména stanovení rozhodného okamžiku příletu. Soudní dvůr EU v roce 2014 na základě předběžné otázky Zemského soudu v Salzburku<sup>73</sup> řešil situaci, kdy zpožděné letadlo dosáhlo místa určení dle tvrzení leteckého dopravce 2 hodiny a 58 minut (počítáno od okamžiku, kdy se kola letadla dotkla povrchu dráhy na letišti příletu) po plánovaném čase příletu, žalobce se nicméně domníval, že místa určení bylo dosaženo později – s více než tříhodinovým zpožděním. Zemský soud v Salzburku proto SDEU položil předběžnou otázku, který okamžik je rozhodným pro stanovení času příletu. Z rozsudku vyplývá, že cestující po dobu letu nutně podléhají kontrole leteckého dopravce a řídí se jeho pokyny, tudíž se nemohou věnovat všem svým běžným činnostem. Jako skutečný čas příletu je proto nutné pokládat okamžik, kdy toto omezení cestujících skončí. Vzhledem k uvedenému proto SDEU stanovil, že *„pojem „čas příletu“ používaný k určení rozsahu zpoždění, které postihlo cestující v letecké dopravě, označuje okamžik, kdy se otevřou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit“*<sup>74</sup> Pro výklad času příletu není přílehlavá argumentace odkazující na některá jiná nařízení a dokumenty Mezinárodního sdružení leteckých dopravců, ve kterých je čas příletu definován jako okamžik, ve který letadlo dosáhne svého parkovacího stanoviště. Důvodem této skutečnosti je, že smyslem Nařízení je určení a přiznání minimálních práv pro cestující – spotřebitele, zatímco uvedené dokumenty sledují jiné cíle v oblasti pravidel leteckého provozu. Výše uvedený rozsudek SDEU je závazný pro všechny členské státy, a to nezávisle na výkladových postupech vnitrostátního práva jednotlivých členských států.

---

72 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 22. prosince 2008, sp.zn. C-549/07 (Hermann vs. Alitalia)

73 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 4. září 2014, sp. zn. C-452/13 (Germanwings vs. Henning)

74 Tamtéž

I přesto, že čl. 6 Nařízení ve výčtu povinností leteckého dopravce explicitně nezmiňuje právo na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení, bylo ze strany SDEU opakovaně judikováno, že i tato náhrada cestujícím při relevantním zpoždění na přiletu náleží. Při výkladu právních předpisů Společenství je totiž nutné zohlednit nejen jejich znění, nýbrž i souvislosti a cíle, které sleduje související právní úprava.<sup>75</sup> Důvodem je skutečnost, že „velké (relevantní) zpoždění“, popř. „zpoždění do dalšího dne“ je pojem, který je zmíněn v souvislosti s „mimořádnými okolnostmi“<sup>76</sup>, a tudíž měl zákonodárce nepochybně v úmyslu jej spojit i s nárokem na náhradu škody. Dalším podpůrným argumentem pro uvedené tvrzení je již několikrát zmíněný požadavek extenzivního výkladu ustanovení Nařízení, tedy i předmětného čl. 7 Nařízení, který se v tomto případě projevuje v imperativním požadavku zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, neboť v případě relevantního zpoždění letu dochází ve srovnání se zrušením letu ke způsobení fakticky stejného nepohodlí pro cestujícího. Zřejmá je navíc i neexistence objektivní příčiny rozdílu v zacházení mezi cestujícími v případě zrušení a zpoždění letu. Vzhledem k uvedenému proto SDEU uzavřel, že *„se cestující zpožděných letů mohou dovolávat nároku na náhradu škody stanoveného v článku 7 nařízení (ES) č. 261/2004, jestliže z důvodu takového letu utrpí časovou ztrátu tři nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas přiletu plánovaný leteckým dopravcem.“*<sup>77</sup> Zjednodušeně řečeno se proto cestující může s odvoláním na čl. 7 Nařízení domáhat náhrady škody i v případě relevantního zpoždění letu, což platí včetně všech v Nařízení pro tyto účely stanovených pravidel – možnosti snížení odškodného, či možnosti exkulpace leteckého dopravce v případě „mimořádných okolností“, tedy takových okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

---

75 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 19. září 2000, sp.zn. C-156/98 (Německo vs. Komise)

76 Bod 15 odůvodnění Nařízení

77 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 19. listopadu 2009, spojené věci sp.zn. C-402/07 a C-432/07 (Sturgeon vs. Condor Flugdienst)

Na závěr problematiky zpoždění letu ještě považuji pro úplnost za nutné připomenout, že let je nutné považovat za jednotný, pokud byl cestujícím jako jednotný zamluven<sup>78</sup>. I pokud by proto bylo v průběhu letu plánováno mezipřistání například za účelem dotankování paliva nebo přestoupení cestujícího, nelze tuto cestu posoudit jako dva separátní lety, nýbrž je nutné na takový let pohlížet jako na jeden jednotný.

### 3.3.1 Zpoždění letu jako následek střetu s ptákem

Aktuální problém v souvislosti se zpožděním letu, řešil SDEU v květnu tohoto roku na základě předběžné otázky podané Obvodním soudem pro Prahu 6<sup>79</sup>. V předmětném sporu žalobce požadoval uhrazení částky 250 euro za zpoždění letadla na příletu v celkové délce 5 hodin způsobené částečně srážkou s ptákem a částečně technickou závadou letadla. Obvodní soud pro Prahu 6 (v této subkapitole dále jen „Soud“) žalobci přisvědčil a žalovanému leteckému dopravci uložil povinnost uhradit žalovanou částku a náhradu nákladů řízení. Letecký dopravce se však následně obrátil s ústavní stížností na Ústavní soud ČR, který dospěl k závěru, že *„pomine-li obecný soud obligatorní prostředek k objasnění právního základu (výkladu unijního práva) rozhodný pro rozhodnutí ve věci samé, může dojít k porušení práva na zákonného soudce“*<sup>80</sup>, přičemž dále ve výroku nálezu stanovil, že *„rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 6 (...) bylo porušeno základní právo stěžovatelky na spravedlivý proces podle čl. 36 odst. 1 a základní právo na zákonného soudce podle čl. 38 odst. 1 Listiny základních práv a svobod“*<sup>81</sup>.

Jinými slovy, nepodá-li příslušný obecný soud jako soud posledního stupně předběžnou otázku SDEU v záležitosti, ke které dosud neexistuje relevantní judikatura, popř. řádně neodůvodní, proč se rozhodl předběžnou

---

78 SCHMID R. a HOPPERDIETZEL, H.: *Die Fluggastrechte – eine Momentaufnahme*“; In: NJW 2010, str. 1907

79 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 4. května 2017, sp. zn. C-315/15 (Peškovi vs. Travel Service)

80 Nález Ústavního soudu ČR, III. ÚS 2782/14

81 Tamtéž



otázku SDEU nepředložit, jedná se o porušení práva na zákonného soudce (práva na spravedlivý proces).

Co se vyjádření Ústavního soudu ČR k uvedenému skutkovému stavu týče, podrobil Ústavní soud ČR kritice rozhodnutí Soudu související s jeho názorem, že by letecký dopravce neprokázal, že přijal všechna přiměřená opatření, aby ke zpoždění nedošlo, přičemž tak střet neposoudil jako „mimořádnou okolnost“. Situace byla totiž dle názoru Ústavního soudu ČR komplikovanější, a to zejména s ohledem na skutečnost, že ke zpoždění vedly dvě různé události, a sice jednak střet s ptákem a jednak technická závada. Druhá událost sice, jak již v této práci zmíněno, pod pojem „mimořádná okolnost“ nespadá, nicméně první událost nebyla v rámci judikatury EU dosud řešena, a ani nebylo v okamžiku rozhodování Soudu jisté, jak se SDEU postaví ke kombinaci dvou uvedených událostí, které v konečném důsledku následně určitou měrou vedou ke zpoždění, neboť ani pro takový případ dosud judikatura neexistovala. I přesto, že výklad Ústavního soudu ČR nemůže být v dané souvislosti závazný a má tak jen akademický význam, přiklonil se Ústavní soud ČR k názoru, že střet s ptákem je nutné pokládat za událost, jež není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, a navíc se vymyká jeho účinné kontrole, neboť jí není možné za všech okolností vždy předejít, přičemž by tak měla být považována za „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čtrnáctého bodu odůvodnění Nařízení. Ústavní soud ČR rovněž zmínil, že preventivně-kontrolní mechanismy týkající se výskytu ptáků poblíž letišť jsou povinni provádět provozovatelé letišť, a nikoli letecký dopravce, přičemž by taková činnost zpravidla ani nebyla v možnostech leteckého dopravce. Tím Ústavní soud ČR naznačil, že provádění těchto mechanismů je povinností provozovatele letiště, přičemž letecký dopravce je v zásadě ani nemůže aktivně využívat.

V souladu s klasickým průběhem řízení o předběžné otázce se k projednávané věci vyjádřil generální advokát<sup>82</sup>, který opět upozornil na podmínky „mimořádných okolností“, jež musí být kumulativně splněny, a sice, že by událost nesměla být vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a

---

82 Stanovisko generálního advokáta Yvese Bota ze dne 28. července 2016, věc C-315/15 (Peškovi vs. Travel Service)

zároveň by se musela vymykat jeho účinné kontrole. Vzhledem ke skutečnosti, že střet letadla s ptákem je událostí, ke které dochází relativně často, přičemž jsou letadla, resp. některé jeho části dokonce při výrobě na takovou událost testovány, nemůže být tato událost považována za „mimořádnou okolnost“, a to právě i proto, že na základě četnosti střetů letadla s ptáky, jakož i s ohledem na testování určitých komponentů letadel na střet letadla s ptáky „nelze mít za to, že není vlastní běžnému výkonu jeho (leteckého dopravce) činnosti“<sup>83</sup>. Jen pro úplnost si dovoluji podotknout, že generální advokát ještě zmínil možnou aplikovatelnost čl. 13 Nařízení v tom smyslu, že pokud by se letecký dopravce domníval, že střet letadla byl způsoben nedostatečnými opatřeními ze strany správce letiště, bylo by možné u příslušného soudu uplatnit nárok na náhradu škody. Primárně by však dle názoru generálního advokáta měl náhradu škody cestujícím uhradit letecký dopravce.

Soudní dvůr EU však ve svém rozsudku takto jednoduché řešení generálního advokáta nepřijal. Střet letadla s ptákem posoudil jako exogenní příčinu poškození letadla, která právě z důvodu vnějšího narušení nemůže být „z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce“<sup>84</sup>, přičemž se tak vymykají jeho účinné kontrole. „Zmíněný střet proto musí být kvalifikován jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.“<sup>85</sup> Zároveň však SDEU uvedl, že je povinností leteckého dopravce přijmout taková opatření, která co možná nejvíce zabrání vzniku relevantního zpoždění. Tomuto požadavku však nemůže být dostáno, pokud byla v posuzovaném případě po střetu s ptákem na základě příslušných právních předpisů provedena kontrola odborníkem s negativním výsledkem, přičemž však letecký dopravce následně požadoval provedení opakované kontroly ještě jím samotným vybraným odborníkem. Co se odpovědnosti za výskyt ptáků v okolí letiště týče, ponechal SDEU na posouzení příslušného vnitrostátního soudu, zda „byl dotýčný letecký dopravce zejména po stránce technické a

---

83 Stanovisko generálního advokáta Yvese Bota ze dne 28. července 2016, věc C-315/15 (Peškovi vs. Travel Service)

84 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 4. května 2017, sp. zn. C-315/15 (Peškovi vs. Travel Service)

85 Tamtéž

*administrativní skutečně s to přijmout přímo či nepřímo preventivní opatření umožňující snížení rizika střetu s ptáky, nebo dokonce zabránění tomuto riziku*<sup>86</sup>, přičemž dále uvedl, že „pokud by tomu tak nebylo, není letecký dopravce povinen poskytnout cestujícím náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004“<sup>87</sup>.

Odpovědnost by v takovém případě proto lpěla na straně provozovatele letiště, který má povinnost učinit vše pro to, aby ke srážce letadla s ptáky nedocházelo, a to právě i za využití preventivně-kontrolních mechanismů.

V souvislosti s kombinací dvou událostí, které v souhrnu vedly ke vzniku zpoždění letu, přičemž jedna z nich je „mimořádnou okolností“ a druhá nikoli, SDEU celkem logicky uzavřel, že v takovém případě musí být „zpoždění způsobené prvně zmíněnou okolností odečteno od celkové doby zpoždění daného letu na příletu“<sup>88</sup>.

Ve světle výše uvedeného je tak možné uzavřít, že právní zhodnocení případu ze strany Ústavního soudu ČR se – i přes svou nezávaznost, neboť ústavní soudy logicky nejsou oprávněny vykládat komunitární právo a pouze akademickou povahu – zásadně neliší od pozdějšího, již právně závazného výkladu Soudního dvora EU, ba právě naopak – oba soudy dospěly ke stejným závěrům.

### **3.4 Další práva a povinnosti dle Nařízení**

Výčet prvních třech subkapitol třetí kapitoly této diplomové práce logicky neobsahuje veškerá práva, na která mají cestující za určitých okolností nárok, nicméně cílí pouze na ty nejčastější situace, které mohou v letecké dopravě nastat. V této subkapitole si však dovoluji zmínit i některá další práva, jež ve prospěch cestujících z textu Nařízení v určitých situacích vyplývají.

---

86 Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 4. května 2017, sp. zn. C-315/15 (Peškovi vs. Travel Service)

87 Tamtéž

88 Tamtéž

Budeme-li postupovat systematicky v souladu s Nařízením, musíme jako další takovou okolnost zmínit změnu třídy dle čl. 10 Nařízení. K této situaci dochází, koupí-li si cestující letenku do určité třídy a letecký dopravce jej, ať už z jakéhokoli důvodu, umístí do třídy jiné. V případě, že si cestující polepší (je umístěn do třídy vyšší) se pro něj co se týče ceny letenky nic nezmění. Letecký dopravce totiž nemůže požadovat po cestujícím žádnou dodatečnou platbu. V opačném případě, tedy v situaci, kdy je cestující přeřazen do třídy nižší, musí být ze strany leteckého dopravce cestujícímu nahrazeno 30%, 50%, popř. 75% jím uhrazené ceny letenky<sup>89</sup>.

Nařízení dále upravuje přednost zajištění přepravy pro osoby s omezenou pohyblivostí, osobám nebo vodícím psům s osvědčením, doprovázejícím osoby s omezenou pohyblivostí, jakož i dětem bez doprovodu. V praxi se tato zásada přednosti uvedených osob projevuje především v povinnosti leteckého dopravce poskytnout jim co možná nejdříve péči dle čl. 9 Nařízení, v případech odepření na palubu, zpoždění letu, ale i jakéhokoli zpoždění. Z posledně zmíněného pak vyplývá, že pro povinnost poskytnutí péče v těchto privilegovaných případech není rozhodné, zda došlo ke zpoždění relevantnímu nebo nikoli.

Letecký dopravce je rovněž povinen informovat cestující o jejich právech, což se konkrétně projevuje v povinnosti zřetelně a viditelně vyvěsit oznámení u místa, kde se cestující hlásí k registraci k přepravě, a kde mohou cestující požádat o poučení o svých právech. Článek 14 Nařízení dokonce stanovuje přesný text takového oznámení, a sice v následujícím znění: „Je-li vám odepřeno nastoupit na palubu nebo je-li váš let zpožděn nejméně o dvě hodiny, požádejte u přepážky registrace k přepravě nebo u brány pro nástup na palubu o listinu popisující vaše práva, zejména ohledně náhrady škody a pomoci.“

V případě odepření nástupu na palubu a zrušení letu pak musí letecký dopravce cestujícím předat také písemné oznámení s pravidly pro náhradu

---

89 čl. 10 odst. 2 Nařízení

a) 30% u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů

b) 50% u všech letů ve Společenství delších 1500 kilometrů, s výjimkou letů nezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departementy, a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů

c) 75% u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b)

škody a pomoc. Stejně tak musí být takové oznámení předáno i každému cestujícímu v případě delšího než dvouhodinového zpoždění. Ve výše uvedených případech musí být nadto cestující informováni o kontaktu na příslušnou právnickou osobu, která je odpovědná za prosazování Nařízení, přičemž jak již zmíněno v textu této práce, v ČR je takovou právnickou osobou Úřad pro civilní letectví.

### ***3.5 Odpovědnost leteckého dopravce dle Nařízení o odpovědnosti***

Nařízení o odpovědnosti, jak již uvedeno výše, provádí ustanovení Montrealské úmluvy a jako takové cílí na jiné události a upravuje jiné nároky než je tomu u Nařízení o náhradách. Stanovuje totiž zejména, avšak nikoli výlučně, povinnosti leteckých dopravců v případě nehod, jejichž důsledkem nastane smrt, zranění nebo jiné ublížení na zdraví, které cestující utrpí, pokud nehoda, která způsobila tuto újmu, nastala na palubě letadla nebo v průběhu některé činnosti při nastupování či vystupování.

Na úvod je nutné zmínit, že odpovědnost leteckého dopravce není v případě smrti nebo zranění cestujícího omezena žádným finančním limitem, přičemž letecký dopravce nemůže vyloučit ani omezit vlastní odpovědnost až do výše odpovídající ekvivalentu 100.000 zvláštních práv čerpání, v souladu s aktuálním kurzem přibližně 120.000,00 €, ledaže by škoda byla způsobena jednáním cestujícího, popř. by cestující svým nedbalostním jednáním ke škodě přispěl. Nad uvedenou částku se letecký dopravce může odpovědnosti zbavit, prokáže-li, že ke škodě nedošlo jeho zaviněným jednáním. Rovněž je ve výše uvedených případech letecký dopravce povinen nejpozději do 15 dnů po stanovení osoby oprávněné k náhradě škody uhradit zálohovou platbu úměrnou utrpěné újmě. Účelem této zálohové platby je pokrýt bezprostřední hospodářské potřeby cestujícího/pozůstalých. V případě úmrtí přitom nesmí být taková zálohová platba nižší než cca 19.000,00 €. Zálohová platba se dopravci následně nevrací, vyjma situací případného bezdůvodného obohacení, tedy např. vyplacení této zálohy neoprávněné osobě, nicméně se započítává na další platby

leteckého dopravce.

Další situací, na kterou Nařízení o odpovědnosti cílí je stanovení finančního limitu v případě zpoždění při přepravě cestujících, který činí cca 5.000,00 € a zároveň při zpoždění při přepravě zavazadel – cca 1.200,00 €. Stejný finanční limit, tedy cca 1.200,00 € se uplatní i v případech, kdy dojde ke zničení, poškození či ztrátě zavazadla. V těchto případech se však nejedná o maximální výši možné odpovědnosti leteckého dopravce, neboť je cestujícím dána k dispozici možnost využít připojištění – tedy dohodnout si vyšší limit odpovědnosti leteckého dopravce za přepravovaná zavazadla, přičemž předpokladem pro takové připojištění je zaplacení příplatku předmětnému leteckému dopravci a učinění prohlášení o této skutečnosti nejpozději při odbavení. Co se týče již odbavených zavazadel, odpovídá letecký dopravce za škodu bez ohledu na své zavinění, vyjma situací, kdy je zavazadlo vadné; u neodbavených zavazadel je oproti tomu zavinění leteckého dopravce pro případnou odpovědnost za škodu nutné.

## 4 Procesní uplatnění nároků

### 4.1 Obecně k uplatnění nároku dle Nařízení o náhradách

Domnívá-li se cestující, že disponuje vůči leteckému dopravci nárokem vyplývajícím z Nařízení o náhradách, tedy nárokem vyplývajícím z odepření nástupu na palubu, zrušení letu, relevantního zpoždění letu nebo změny třídy na nižší, musí cestující takový nárok uplatnit v první řadě u příslušného leteckého dopravce. Letecký dopravce má na vyřízení nároku cestujícího lhůtu 6 týdnů od doručení stížnosti. Pokud letecký dopravce cestujícímu ve stanovené lhůtě neodpoví, popř. se cestující s odpovědí leteckého dopravce neztotožní, může se následně obrátit na příslušný vnitrostátní orgán, který je konkrétním členským státem EU určený k prosazování Nařízení o náhradách<sup>90</sup>, přičemž v České republice je tímto orgánem Úřad pro civilní letectví.

Místně příslušným národním orgánem určeným k prosazování Nařízení o náhradách (dále jen „Dozorový orgán“) je v souladu s čl. 3 Nařízení o náhradách Dozorový orgán členského státu odletu, jedná-li se o odlet z letiště některého členského státu EU (bez ohledu na skutečnost, zda je místem příletu letiště některého jiného členského státu EU nebo letiště ve třetí zemi). Jedná-li se o přílet z letiště ve třetí zemi na letiště některého členského státu EU, pak Dozorový orgán členského státu příletu. Komplikovanější je však situace v případě, kdy cestující odlétá z letiště některého členského státu EU, následně v jiném členském státě přestupuje na let do místa určení ve třetím členském státě EU. Dle přílohy ke sdělení Evropské komise k pokynům pro výklad Nařízení o náhradách a Nařízení o odpovědnosti, je v souladu s čl. 16 odst. 1 Nařízení o náhradách příslušným vnitrostátním subjektem vnitrostátní subjekt v členském

---

90 Aktuální seznam vnitrostátních orgánů určených k prosazování Nařízení o náhradách [online]. [cit. 13. 11. 2017]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/2004\\_261\\_national\\_enforcement\\_bodies.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf)

státě přestupu, přičemž výše náhrady se vypočte na základě celé cesty<sup>91</sup>.

## **4.2 Formulář EU pro stížnosti**

Stížnost příslušnému leteckému dopravci, popř. následně i příslušnému Dozorovému orgánu je možné podat na standardizovaném formuláři EU pro stížnosti<sup>92</sup>, přičemž Dozorový orgán je oprávněn, shledá-li k tomu dostatečné důvody, zahájit s leteckým dopravcem správní řízení o uložení sankce.

V obecné části stížnosti je nutné nejprve specifikovat osobu stěžovatele a cestujícího/cestujících, dále pak leteckého dopravce, konkrétní údaje k letu, kterého se stížnost týká a skutečnost, zda měli cestující potvrzenou rezervaci, zda se přihlásili řádně k odbavení i k nástupu na palubu a zda byli leteckým dopravcem poučeni o svých právech. Kromě uvedeného je nutné také uvést, jaké události se stížnost týká, zda se jedná o zrušení letu, zpoždění letu, odepření nástupu na palubu nebo změny třídy na nižší. Ve všech ostatních případech (např. stížnost týkající se ztráty či poškození zavazadla) totiž standardizovaného formuláře není možné pro uplatnění nároku využít. Procesním postupem v případech, kdy není možné využít standardizovaného formuláře, se budu zabývat v jiné subkapitole této práce<sup>93</sup>.

Po vyplnění obecné části stížnosti následuje její speciální část, ve které je nutné vyplnit relevantní informace související s událostí se kterou stěžovatel svůj nárok spojuje, přičemž pro případ zpoždění letu jsou takovými informacemi a) zda byla ze strany leteckého dopravce stěžovateli poskytnuta pomoc; b) zda stěžovatel obdržel finanční náhradu<sup>94</sup>; c) zda let posloužil původnímu účelu a pokud nikoli, zda byl stěžovateli nabídnut zpáteční let na výchozí místo letu,

---

91 Pokyny pro výklad Nařízení o náhradách a Nařízení o odpovědnosti; Sdělení Evropské komise ze dne 15.06.2016, C 214/21 [online]. [cit. 10. 10. 2017]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2016:214:FULL&from=CS>

92 Formulář EU pro stížnosti [online]. [cit. 13. 11. 2017]. Dostupný z: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain\\_form/eu\\_complaint\\_form\\_cs.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_cs.pdf)

93 Viz níže, kapitola 4.4.

94 V případě, že byl let zpožděn o více než 3 hodiny



popř. v jaké výši finanční náhrada<sup>95</sup>.

Pro zrušení letu jsou pak relevantními informacemi a) zda byl stěžovatel o zrušení letu, popř. důvodech zrušení informován a pokud ano, kdy se tak stalo; b) zda byl stěžovateli nabídnut náhradní let; c) zda byla ze strany leteckého dopravce poskytnuta pomoc, a pokud ano, v jaké formě; d) zda stěžovatel obdržel za zrušený let finanční náhradu a pokud ano v jaké výši, popř. zda mu byla dána možnost volby mezi finanční náhradou a přesměrováním do místa určení.

Ve stížnosti za účelem uplatnění nároku při odepření nástupu na palubu jsou relevantní informace a) zda letecká společnost vyzvala k odstoupení od rezervací nejprve dobrovolníky; b) zda stěžovatel odstoupil od rezervace dobrovolně; c) zda se cestující ve stanoveném čase dostavil k nástupu na palubu; d) zda byla ze strany leteckého dopravce poskytnuta pomoc, a pokud ano, v jaké formě; e) zda stěžovatel obdržel finanční náhradu, popř. zda mu byla dána možnost volby mezi finanční náhradou a přesměrováním do místa určení.

A konečně v případě stížnosti kvůli změně třídy na nižší kategorii a) jaká třída byla rezervována a na jakou byla změněna; b) zda byla stěžovateli nabídnuta finanční náhrada a v jaké výši; c) jaká byla cena letenky.

Na tomto místě však považuji za nutné podotknout, že Dozorové orgány zpravidla nemohou přijímat rozhodnutí závazná pro letecké společnosti ve vztahu k individuálním stížnostem, čímž však není dotčeno právo cestujícího, není-li reakcí leteckého dopravce, popř. Dozorového orgánu uspokojen, domáhat se paušalizované náhrady škody občanskoprávní žalobou u místně a věcně příslušného soudu.

---

95 V případě, že byl let zpožděn o více než 5 hodin

### 4.3 Místní příslušnost a rozhodné právo

Místní příslušnost soudu je obecně řešena přímo použitelným sekundárním pramenem komunitárního práva, a sice nařízením Brusel I bis<sup>96</sup>, přičemž kromě možnosti podat žalobu dle ustanovení o obecné příslušnosti, tedy žaloby u soudů členského státu EU, v němž má letecký dopravce své sídlo, stanoví čl. 7 možnost cestujícího žalovat leteckého dopravce na základě zvláštní příslušnosti, neboť osoba, která má bydliště (sídlo, ústředí či hlavní provozovnu) v některém členském státě, může být v jiném členském státě žalována „*ve věcech týkajících se deliktů nebo kvazideliktů odpovědnosti u soudu místa, kde došlo nebo může dojít ke škodné události*“. V neposlední řadě si dovoluji podotknout, že si smluvní strany mohou za předpokladu dodržení zákonných podmínek ujednat výlučnou příslušnost konkrétního soudu, přičemž takové ujednání by logicky mělo před výše uvedenými přednost.

Výše zmíněné nařízení se nicméně použije pouze v případě, má-li letecký dopravce sídlo v některém z členských států EU. V současné době však existuje na trhu několik leteckých dopravců, kteří své sídlo v členském státě EU nemají, přičemž takovým příkladem je třeba ruský letecký dopravce Aeroflot. V takovém případě pak nařízení Brusel I bis nepochybně nemůže být aplikováno a bylo by nutné vycházet z vnitrostátních předpisů, v případě českého právního řádu pak ze zákona o mezinárodním právu soukromém<sup>97</sup>. Pravomoc českých soudů by dle čl. 6 odst. 1 zákona o mezinárodním právu soukromém byla dána, „*jestliže je podle procesních předpisů pro řízení místně příslušný soud na území České republiky*“. Takovým procesním předpisem by byl zejména občanský soudní řád<sup>98</sup>, který v čl. 86 odst. 3 stanoví, že „*proti zahraniční osobě lze podat žalobu (návrh na zahájení řízení) i u soudu, v jehož obvodu je v České republice umístěn její závod nebo organizační složka jejího závodu*“.

---

96 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 (přepracované znění)

97 Zákon č. 91/2012 Sb. ze dne 25. ledna 2012, o mezinárodním právu soukromém

98 Zákon č. 99/1963 Sb. ze dne 4. prosince 1963, občanský soudní řád

Zjednodušeně řečeno tak pro možnost podání žaloby u českých soudů postačí, aby měl mimoevropský letecký dopravce v České republice závod či organizační složku (popř. pobočku), což je předpoklad, který je v drtivé většině případů v České republice aktivních leteckých dopravců logicky splněn.

Aplikace rozhodného práva je stanovena nařízením Řím II, konkrétně jeho čl. 4 odst. 3, ze kterého vyplývá, že „*v případě, kdy uplatněný nárok na náhradu škody souvisí s uzavřenou přepravní smlouvou, je i pro tento mimosmluvní závazkový vztah určující právo, jímž se řídí uzavřená smlouva*“<sup>100</sup>. Tím se pak v závazcích vyplývajících ze smlouvy o přepravě v souladu s nařízením Řím I<sup>101</sup> rozumí místo, kde má (letecký) dopravce své obvyklé bydliště (místo své ústřední správy), přičemž se obvyklým sídlem dopravce rozumí i místo, ve kterém se nachází pobočka, zastoupení nebo jiná provozovna, je-li s takovou organizační složkou dopravce dána v konkrétním případě souvislost. Český zákon o mezinárodním právu soukromém pak v § 87 odst. 1 stanoví, že se „*smlouvy řídí právem státu, s nímž smlouva nejúžeji souvisí, pokud smluvní strany nezvolily rozhodné právo*“. Vzhledem k uvedenému tak lze stanovit, že pokud si strany nezvolily rozhodné právo odlišné od práva, jímž se řídí smlouva o přepravě, postačí pro možnou aplikaci českého práva skutečnost, že se v České republice nachází místo odletu, popř. příletu, či má v České republice sídlo organizační složka leteckého dopravce, se kterou má uzavřená smlouva o přepravě souvislost.

Domnívá-li se tak cestující, že má vůči leteckému dopravci určitý nárok, který nebyl ze strany leteckého dopravce uspokojen, a to ani po zapojení Dozorového orgánu, a jsou-li splněny výše uvedené podmínky způsobilosti žaloby u českých soudů, nestojí nic v cestě podání žaloby na plnění, popř. návrhu na vydání platebního rozkazu. Promlčecí lhůta pro uplatnění konkrétních nároků vůči leteckému dopravci je regulována vnitrostátními právními předpisy, v případě použití českého právního řádu se proto jedná

---

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

100 Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 1 ze dne 12. srpna 2016, sp. zn. 42 C 43/2015

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

v souladu s OZ o subjektivní tříletou promlčecí lhůtu.

#### **4.4 Procesní uplatnění jiných nároků**

Jak již uvedeno výše, formulář EU pro stížnosti není možné použít pro všechny typy nároků. V případech, kdy nelze využít standardizovaného formuláře, je proto nutné postupovat jiným způsobem, zpravidla kontaktováním příslušného leteckého dopravce. Není-li cestující vyřízením své stížnosti uspokojen, lze podat žalobu, popř. návrh na vydání platebního rozkazu příslušnému soudu. Důležitou roli ve sporech mezi cestujícím a leteckým dopravcem často hrají rovněž evropská spotřebitelská centra <sup>102</sup>, která poskytují obecné informace o právech cestujících a zajišťují následnou komunikaci mezi oběma stranami sporu, čímž mohou dopomoci k mimosoudnímu vyrovnání.

Nejčastější nárok v této kategorii představuje stížnost leteckému dopravci kvůli poškození, zpoždění, ztrátě nebo zničení zavazadla. Dle Nařízení o odpovědnosti je v takových případech cestující povinen podat písemnou stížnost leteckému dopravci nejpozději v objektivní lhůtě 7 dnů ode dne předání zavazadla v případě jeho poškození, přičemž stejná lhůta musí být dodržena i v případě ztráty zavazadla. U zpoždění zavazadla činí objektivní lhůta 21 dnů, přičemž však platí, že není-li zavazadlo nalezeno do 21 dnů od přistání, aktivuje se právní fikce, že se zavazadlo považuje za ztracené. Následkem nedodržení výše uvedených (objektivních) lhůt je prekluze práva na náhradu škody. I vzhledem k prekluzi práva si proto autor dovoluje v případě vzniku jedné z výše popsaných situací cestujícímu doporučit, aby byl k písemné žádosti rovnou přiložen i protokol o nepravdelnosti při přepravě zavazadla <sup>103</sup>, o jehož vystavení si může cestující požádat ještě na letišti. V ideálním případě tedy ihned po zjištění, že došlo k poškození/zpoždění/ztrátě/zničení zavazadla. Ve světle uvedeného je rovněž vhodné zmínit, že odpovědnost leteckého dopravce při

---

102 Evropská spotřebitelská centra jednotlivých členských států EU [online]. [cit. 13. 11. 2017]. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/consumers/solving\\_consumer\\_disputes/non-judicial\\_redress/ecc-net/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/consumers/solving_consumer_disputes/non-judicial_redress/ecc-net/index_en.htm)

103 tzv. Property Irregularity Report (PIR)

zpoždění zavazadla neplatí absolutně, neboť se letecký dopravce může z povinnosti náhrady škody *exculpovat* za předpokladu, že prokáže, že zpoždění bylo způsobeno *vis maior*, tedy mimořádnou, nepředvídatelnou a neodvratitelnou událostí, vzniklou nezávisle na jeho vůli.

Prokázat způsobenou škodu, která cestujícímu na zavazadle vznikla, popř. výši účelně vynaložených nákladů, musí samozřejmě cestující sám. V těchto situacích však není Úřadu pro civilní letectví, popř. určenému orgánu v jiném členském státě EU, dána pravomoc rozhodnout ve správním řízení o povinnosti leteckého dopravce nahradit škodu. Pokud tak letecký dopravce písemnou stížností cestujícího sám neuzná, zbývá cestujícímu jediná možnost, jak lze nárok vymáhat, a sice obrátit se na příslušný soud. Objektivní lhůta pro podání případné žaloby činí dva roky ode dne příletu letadla či dne, kdy letadlo přiletět mělo. Jako součást institutu ochrany slabší strany je pak cestujícímu dána alternativně možnost podat stížnost nebo vznést nárok na náhradu škody vůči leteckému dopravci, který skutečně provádí let, jakož i vůči osobě se kterou cestující uzavřel smlouvu, nejedná-li se o totožného leteckého dopravce. Je-li obchodní firma nebo kód leteckého dopravce vyznačen na letence, platí, že právě na letence uvedený letecký dopravce je tím, s nímž byla ze strany cestujícího smlouva uzavřena.

Podobný postup, tedy nutnost kontaktovat nejprve příslušného leteckého dopravce a následně případně vymáhat své nároky žalobou (návrhem na vydání platebního rozkazu) je nutné aplikovat rovněž v případech souvisejících se spory souvisejícími s rezervací, popř. prodejem letenek, jakož i při změně letového řádu dříve než 14 dnů před plánovaným odletem.

## Závěr

Jako cíl této diplomové práce si autor stanovil nejprve teoretický a následně praktický rozbor právní úpravy práv cestujících vyplývající ze smlouvy o přepravě.

Jak již bylo uvedeno a podrobně v této práci popsáno, chybí na vnitrostátní úrovni explicitní legální definice pojmu přeprava, a výklad tohoto pojmu byl ponechán na soudní judikatuře. Byť se v českém právním řádu nejedná o nový stav, nejde dle mého názoru o stav ideální, neboť smlouva o přepravě jako jeden z nejčastěji uzavíraných smluvních typů ovlivňuje každodenní život celé řady cestujících, a vzhledem k uvedenému by si vlastní legální definici zasloužila.

Analýzou pojmových znaků smlouvy o přepravě a výkladem ustanovení OZ dospěl autor v této práci k závěru, že místo určení nemusí být odlišné od místa započetí přepravy, jakož i k tomu, že ani případná bezúplatnost přepravy (byť OZ jako jeden z pojmových znaků úplatnost smlouvy o přepravě stanovuje) nevylučuje skutečnost, že k uzavření smlouvy o přepravě došlo, neboť bezúplatné jízdné (přesněji řečeno: jízdné v nulové výši) je zvláštním druhem jízdného a jako takové je nelze vyloučit z právního režimu smlouvy o přepravě. V obou výše uvedených případech jsou tudíž základní pojmové znaky smlouvy o přepravě, a sice a) přepravy osoby (cestujícího) do místa určení; b) zaplacení jízdného, naplněny.

Napříč touto diplomovou prací jsem několikrát zmínil skutečnost absence leteckého přepravního řádu, který byl zrušen bodem č. 226 zrušovacího ustanovení § 3080 OZ. Dle mého názoru se nejedná o ideální stav, neboť jsme v této oblasti odkázáni pouze na přímou úpravu v nařízeních EU – Nařízení o náhradách a Nařízení o odpovědnosti, a čistě vnitrostátní zákonnou, popř. podzákonou, úpravu již v českém právním řádu nenalezneme. Tato skutečnost však často není pro cestující jako právní laiky zřejmá, a právě z důvodu zvýšení povědomí o právech cestujících bych si dovolil doporučit zákonodárci přijmout přepravní řád pro oblast letecké dopravy i v rámci vnitrostátního práva, a to bez

ohledu na skutečnost aplikační přednosti přímo použitelných předpisů komunitárního práva – nařízení – před zákonem. Je pravdou, že nařízení EU jsou na základě zásady bezprostřední použitelnosti automaticky přímo aplikovatelnými ve všech členských státech EU, což vyplývá z čl. 288 SFEU, a jejich transpozice do vnitrostátního práva v zásadě proto není žádoucí, nicméně právě v oblasti spotřebitelského práva by výjimka, jež by potvrzovala výše uvedené pravidlo, byla dle mého názoru oprávněná. Navíc, jak vyplývá z 21. bodu odůvodnění Nařízení o náhradách, toto výslovně požaduje po členských státech, aby stanovily pravidla pro sankce v případě porušení Nařízení o náhradách a zajistily jejich používání. Nepochybně tak není transpozice v tomto konkrétním případě komunitárním právem zakázána.

Nadto v oblasti „přepavního práva“ jako součásti práva spotřebitelského, ve které by měl být kladen – i s ohledem na princip vysoké úrovně ochrany spotřebitele (cestujícího) – důraz na ochranu slabší strany, však není dle mého názoru absence leteckého přepravního řádu žádoucí, neboť je, jak bylo judikováno Nejvyšším soudem České republiky, pro stanovení práv cestujícího vůči dopravci nutné vycházet mj. i z přepravních podmínek leteckého dopravce, jež jsou součástí smlouvy o přepravě, přičemž letecký dopravce je nepochybně v pozici strany „silnější“. Leteckým dopravcem jednostranně stanovené přepravní podmínky tak v současné době do určité míry nahrazují „neutrální“ letecký přepravní řád, což nepovažuji za žádoucí. Přitom však, jak již nastíněno výše, letecký přepravní řád, ve formě vyhlášky Ministerstva dopravy <sup>104</sup>, až do začátku roku 2014 existoval. Na tomto místě je však nutné podotknout, že znění výše uvedené vyhlášky nebylo v současné době již dostačující, a to zejména z důvodu, že vyhláška stanovovala práva, povinnosti a odpovědnost pouze československým provozovatelům letecké dopravy. Kromě uvedeného se navíc jednalo o typický příklad právního předpisu, který, i s ohledem na pouze jedinou novelizaci, nedokázal postupem času reagovat na dynamické změny v regulované oblasti, což bylo nejvíce patrné na úseku náhrad cestujícím v konkrétních situacích, institutu mimořádných okolností nebo institutu odepření

---

104 Vyhláška ministerstva dopravy ze dne 14. března 1996, o leteckém přepravním řádu

nástupu na palubu. Vzhledem k výše uvedenému si proto dovoluji vyslovit názor, že by letecký přepravní řád měl být i přes existenci výše uvedených přímo použitelných nařízení v modifikované formě, která by reagovala na současné trendy v letecké dopravě, přijat.

Jen pro úplnost autor na tomto místě uvádí, že vnímá problematiku rovněž blanketní právní normu § 2551 OZ, resp. § 2578 OZ, které obě odkazují na přepravní řády, a to i přesto, že za současné situace existuje přepravní řád pouze jeden – pro veřejnou drážní a silniční osobní přepravu. Gramatický výklad uvedených ustanovení logicky povede cestující k matoucímu předpokladu existence více přepravních řádů, případně i přímo existence leteckého právního řádu pro oblast letecké přepravy, což však není skutečností. I s ohledem na požadavek exaktnosti zákona by proto bylo dle mého názoru příhodné přijmout buďto nový letecký přepravní řád, čímž by byl text zákona v množném čísle v souladu se skutečným stavem, což bych považoval za vhodnější variantu, anebo novelizovat občanský zákoník, a předmětnou pasáž upravit. Pro případ druhé varianty bych rovněž považoval za vhodné odkázat i ve znění § 2551 OZ na přímo použitelné předpisy Evropských společenství.

Při případné novele občanského zákoníku bych doporučil rovněž vhodnější systematické uspořádání dílu sedmého, hlavy druhé, části čtvrté občanského zákoníku, a to tím způsobem, že by nejprve byla upravena společná ustanovení o přepravě osob a věcí, následovala by specifika přepravy osoby, specifika přepravy věci a ve čtvrtém pododdílu poté úprava náložního listu.

Dle názoru autora by rovněž bylo vhodné upravit režim výluky smlouvy o přepravě osoby v prvním pododdílu, druhého oddílu, čtvrtého dílu, hlavy první, části čtvrté občanského zákoníku, do souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011, o právech spotřebitelů<sup>105</sup>, tedy uplatnit tři výjimky vyplývající z výše uvedené směrnice, a sice stanovení a) povinnosti podnikatele upozornit cestujícího jasným a výrazným způsobem bezprostředně před tím, než učiní objednávku, na určené informace; b) zákazu účtování poplatků cestujícím v souvislosti s použitím konkrétního způsobu

---

105 kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES



platby, které by převyšovaly náklady na použití daného způsobu platby nesené podnikatelem; a c) povinnosti vyžádat si výslovný souhlas cestujícího pro každou další platbu kromě dohodnuté úhrady za hlavní smluvní závazek. Současné znění občanského zákoníku totiž pro oblast přepravy osob dle mého názoru zužuje práva cestujících jako spotřebitelů oproti výše uvedené směrnici.

Těžiště této práce, tedy analýza konkrétních práv cestujícího v letecké dopravě byla uskutečněna ve třetí kapitole, přičemž autor považuje za nutné zmínit na tomto místě skutečnost, že i s ohledem na neexistenci vnitrostátního leteckého přepravního řádu (jak již zmíněno na několika místech této práce), je nutné vycházet zejména z Nařízení o náhradách a Nařízení o odpovědnosti, jakožto sekundárních přímo použitelných předpisech práva evropského. Přestože je dle mého názoru úprava českého práva v oblasti letecké přepravy osob (i kvůli absenci leteckého přepravního řádu) nedostatečná, jedná se toliko o teoretický problém, který se v konkrétních situacích neprojeví, neboť jsem toho názoru, že evropská úprava bezprostředně se promítající i do českého práva, doplňovaná rozhodnutími Soudního dvora EU, je v oblasti konkrétních práv cestujících v letecké dopravě dostačující a přiléhavá. K uvedenému si dovoluji vyzdvihnout právě činnost Soudního dvora EU, díky kterému je možné výše uvedený závěr stanovit. Právě Soudnímu dvoru EU totiž vděčíme za vývoj, který v posledních letech ochrana cestujících jako spotřebitelů zažívá, a to aniž by bylo nutné novelizovat, popř. upřesňovat, konkrétní ustanovení přímo v textu nařízení. Autor této práce rovněž kvituje, že Soudní dvůr EU vykládá nařízení v souladu s principem vysoké úrovně ochrany spotřebitele, přičemž tak činí ve prospěch cestujících extenzivním způsobem, a naopak v oblasti uplatňování výjimek z nařízení způsobem restriktivním. Příkladem takového s výše uvedeným korespondujícího rozhodnutí budiž možnost cestujících dovolávat se nároku na náhradu škody dle článku 7 Nařízení o náhradách i v případě relevantního zpoždění na přiletu, a nikoli pouze na odletu, jak by jinak z dikce čl. 6 Nařízení o náhradách vyplývalo.

Na závěr považuji za vhodné zmínit, že pro cestující nepochybně představuje výhodu rovněž skutečnost, že z důvodu existence přímo použitelných evropských právních předpisů a pro členské státy EU závazné

judikatury Soudního dvora, je úprava jejich práv v členských státech EU regulována stejně, a tudíž není nutné (co se týče práv vyplývajících z nařízení) zabývat se jednotlivostmi v právních řádech ostatních členských států.

## **Seznam použité literatury a dalších zdrojů**

### ***Vnitrostátní právní předpisy***

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Usnesení České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky.

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

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 238/1991 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

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

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 292/2013 Sb., o zvláštních řízeních soudních, ve znění pozdějších předpisů.

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

Zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

## ***Německé právní předpisy***

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) , ve znění pozdějších předpisů.

Handelsgesetzbuch (HGB) , ve znění pozdějších předpisů.

Luftverkehrsgesetz (LuftVG) , ve znění pozdějších předpisů.

## ***Mezinárodní smlouvy a právní normy evropského práva***

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, ze dne 28. května 1999 uveřejněná sdělením ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 ve Sbírce mezinárodních smluv.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšava, 12. října 1929) č. 243/1933 Sb. z. a n. a 15/1935 Sb.

Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství ze dne 25. března 1957.

Smlouva o založení Evropského společenství pro atomovou energii, podepsané 25. března 1957.

Jednotný evropský akt, podepsaný 17. února 1986 v Lucemburku a 28. února 1986 v Haagu.

Smlouva o Evropské unii ze dne 7. února 1992 (2012/C 326/01), v konsolidovaném znění.

Smlouva o fungování Evropské unie ze dne 7. února 1992 (2012/C 326/01), v konsolidovaném znění.

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 Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997, o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008, o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006, o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě.

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 (přepracované znění).

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

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

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011, o právech spotřebitelů, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES.

Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2000/31/ES ze dne 8. června 2000, o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu, na vnitřním trhu ("směrnice o elektronickém obchodu").

### ***Odborná literatura***

Švestka J.; Fiala J. a kol.: *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014. 1516 s. ISBN: 978-80-7478-630-3.

*Pocta prof. JUDr. Květoslavu Růžičkovi, CSc. k 70. narozeninám.* Editor Bohumil POLÁČEK. Praha: Wolters Kluwer, 2016, 458 s. ISBN 978-80-7478-976-2.

PAUKNEROVÁ, Monika: *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě.* 1. vyd. Praha: Academia, 1985. 140 s.

*Betriebswirtschaftslehre und betriebliche Praxis: Festschrift für Horst Seelbach zum 65 Geburtstag.* Jahnke, Hermann, Brüggemann, Wolfgang (Hrsg.). Deutscher Universitätsverlag, 2003. 595 s. ISBN: 978-3-322-81622-1.

FOJTÍKOVÁ, Lenka, LEBIEDZIK, Marian: *Společné politiky Evropské unie.* 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2008. 180 s. ISBN: 978-80-7179-939-9.

PALANDT, Otto: *Bürgerliches Gesetzbuch. Kommentar zum BGB mit Nebengesetzen.* C.H.Beck, München, 2011. 3247 s. ISBN: 978-3-406-69500-1.

NJW - Neue Juristische Wochenschrift: Rechtssprechung. 1-2/2006.

NJW - Neue Juristische Wochenschrift: SCHMID R., HOPPERDIETZEL, H.: *Die Fluggastrechte – eine Momentaufnahme.* 27/2010.

NJW - Neue Juristische Wochenschrift: Rechtssprechung. 9/2013.

### ***Internetové zdroje***

Michaela Zuklínová (Hendrychová): *Výklad právních jednání* [online].

[cit. 10. 10. 2017]. Dostupné z:

<http://www.pravniprostor.cz/clanky/rekodifikace/vyklad-pravnich-jednani>.

MAREK, Karel. *Smlouva zasilatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku* [online]. [cit. 10. 10. 2017]. Dostupné z <http://www.bulletin-advokacie.cz/smlouva-zasilatelska-smlouva-o-preprave-veci-smlouva-o-provozu-dopravniho-prostredku?browser=mobi>.

Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012, občanský zákoník [online].

[cit. 10. 10. 2017]. Dostupné z :

<http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>.

Obchodní podmínky zprostředkovatele Nemo&Selecta spol. s r.o. [online].

[cit. 13. 11. 2017]. Dostupné z:

<https://www.letenkysnadno.cz/cs/businessConditions>.

Aktuální seznam vnitrostátních orgánů určených k prosazování Nařízení o náhradách [online]. [cit. 13. 11. 2017]. Dostupné z:

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/2004\\_261\\_national\\_enforcement\\_bodies.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf).

Pokyny pro výklad Nařízení o náhradách a Nařízení o odpovědnosti; Sdělení Evropské komise ze dne 15.06.2016, C 214/2 [online]. [cit. 10. 10. 2017].

Dostupné z:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2016:214:FULL&from=CS>.

Formulář EU pro stížnosti [online]. [cit. 13. 11. 2017]. Dostupný z:

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain\\_form/eu\\_complaint\\_form\\_cs.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_cs.pdf).

Evropská spotřebitelská centra jednotlivých členských států EU [online].

[cit. 13. 11. 2017]. Dostupné z:

[http://ec.europa.eu/consumers/solving\\_consumer\\_disputes/non-judicial\\_redress/ecc-net/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/consumers/solving_consumer_disputes/non-judicial_redress/ecc-net/index_en.htm).

### ***Soudní rozhodnutí:***

Nález Ústavního soudu ČR, III. ÚS 2782/14.

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 30. 10. 2008, sp. zn. 33 Odo 1052/2006.

Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, sp. zn. 6 A 67/96.

Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 1 ze dne 12. srpna 2016, sp. zn. 42 C 43/2015.

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 30. 04. 1986, spojené věci 209-213/84 (Nouvelles Frontières).

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 4. října 2012, sp. zn. C-22/11 (Finnair vs. Lassooy).

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 13. října 2011, sp. zn. C-83/10 (Rodriguez vs. Air France).

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 19. listopadu 2009, spojené věci sp. zn. C-402/07 a C-432/07 (Sturgeon vs. Condor Flugdienst).

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 22. prosince 2008, sp.zn. C-549/07 (Hermann vs. Alitalia).

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 31. ledna 2013, sp. zn. C-12/11 (McDonagh vs. Ryanair).

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 26. února 2013, sp.zn. C-11/11 (Air France vs. Folkerts).

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 4. září 2014, sp. zn. C-452/13 (Germanwings vs. Henning).

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 19. září 2000, sp.zn. C-156/98 (Německo vs. Komise).



Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 4. května 2017, sp. zn. C-315/15 (Peškovi vs. Travel Service).

Stanovisko generálního advokáta Yvese Bota ze dne 28. července 2016, věc C-315/15 (Peškovi vs. Travel Service).

BGH; rozsudek ze dne 11.10.2005 – XI ZR 395/04 (OLG Kolín n. Rýnem).

BGH; rozsudek ze dne 16.10.2012 – X ZR 37/12 (LG Dresden).

BGH, rozsudek ze dne 25.03.2010 – Xa ZR 96/09 (OLG Koblenz).

## Shrnutí v českém jazyce

**Název práce:** Práva cestujícího v letecké dopravě

Práce se zabývá právní úpravou regulující práva cestujícího v letecké dopravě, včetně obecné úpravy uzavřené smlouvy o přepravě a praktických možností cestujícího svá práva v konkrétních situacích uplatnit. Kromě právní úpravy tvoří podstatnou část této práce rovněž judikatura, a to nejen českých soudů, ale zejména Soudního dvora Evropské unie a v menší míře též soudů německých. V rámci práce dochází postupně k analýze a identifikaci právní úpravy (v úseku smlouvy o přepravě v komparaci s právní úpravou v německém právním řádu), stanovení jejích problematických aspektů a v rámci úvah *de lege ferenda* k předložení možností jejich řešení.

Hlavním cílem práce je komplexní zpracování aktuálních praktických i teoretických témat „přepravního práva“ s akcentem na leteckou přepravu osob a poté analýza a systematické zařazení konkrétních práv cestujícího v jednotlivých souvislostech.

Práce se dělí na úvod, čtyři kapitoly, členící se na další subkapitoly, a závěr, přičemž v první kapitole dochází k definici pro oblast „přepravního práva“ zásadních pojmů, kategorizace přepravy a právní úpravy pro oblast vnitrostátní, mezinárodní a unijní letecké přepravy osob. V druhé kapitole pojednává práce o smlouvě o přepravě dle právní úpravy v občanském zákoníku, přičemž se zabývá analýzou pojmových znaků, odlišením od jiných smluvních typů a procesem jejího vzniku a zániku. Druhou kapitolu rovněž doplňuje komparace s německým právním řádem. Třetí kapitola pojednává o konkrétních právech cestujícího v letecké dopravě, přičemž tyto analyzuje a vyvozuje z nich, s ohledem na aplikaci judikatury Soudního dvora Evropské unie, konkrétní důsledky. Čtvrtá kapitola se věnuje možnostem cestujícího jednotlivá práva procesně uplatnit. Závěr pak jednak průřezově shrnuje v rámci práce získané poznatky, a jednak předkládá problematické aspekty v oblasti „přepravního práva“, ke kterým v rámci úvah *de lege ferenda* nabízí možnosti směřování.

## **Resume in English**

**Name of the thesis:** Rights of passengers in air transport

The thesis deals with the legal regulation regarding the rights of the passenger in air transport, including the general regulation of the concluded contract of carriage and the practical possibilities of a passengers to apply their rights in specific situations. In addition to the legal regulation, a significant part of this work represents the judicature not only of Czech courts, but also of the Court of Justice of the European Union, and to a lesser extent, of German courts. In terms of the thesis, the legal regulation is analyzed and identified (in the range of contract of carriage also compared with the German legal order), and its problematic aspects are determined and *de lege ferenda* are presented possibilities for their solution.

The main aim of the thesis is to elaborate the current practical and theoretical themes of "transport law" with emphasis on the person's air transport and then to analyze and systematically include concrete rights of a passenger in individual contexts.

The thesis is split into four chapters, divided into other subchapters, whereat the first chapter defines basic terms for "transport law", categorizes the transport itself and defines the legal regulation for national, international and European passenger's air transport. The second chapter deals with the contract of carriage according to legal regulation in the Civil Code, whereat it deals with the analysis of defining elements, differentiation from other contractual types and the process of its origin and extinction. The second chapter also complements the comparison with the German legal order. The third chapter deals with the rights of passengers in air transport, analyzing them and with regard to Court of Justice of the European Union's case law deducing concrete consequences. The fourth chapter is concerned with possibilities of passengers to procedurally enforce claims resulting from the individual rights. The conclusion then summarizes the gained knowledge and, on the other hand,

presents problematic aspects of "transport law" to which offers in *de lege ferenda* context the possibilities for their direction.

## **Klíčová slova / Keywords**

*Klíčová slova:* letecká přeprava, smlouva o přepravě, práva cestujícího

*Keywords:* air transport, contract of carriage, passenger's rights