

**UNIVERZITA KARLOVA**

**Právnická fakulta**

**Mgr. Matěj Benda**

**Odpovědnost leteckých dopravců při přepravě  
cestujících ve světle evropského  
a mezinárodního práva soukromého**

Rigorózní práce

Pověřený akademický pracovník: prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc., DSc.

Mezinárodní právo soukromé

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

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

Prohlašuji, že vlastní text rigorózní práce včetně poznámek pod čarou má 289 132 znaků.

Mgr. Matěj Benda

V Praze dne 15. 11. 2017

Děkuji paní Prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc., vedoucí mé rigorózní práce, za cenné rady a připomínky při zpracování práce a podporu při rozvíjení mých znalostí a dovedností při tvorbě tohoto materiálu. Rovněž děkuji za poskytnuté rady z praxe a možnost i nadále se zaměřovat na právní regulaci mezinárodní letecké přepravy, která je fenoménem dnešní doby a zaslouží si náležitou pozornost nejen ze strany kapacit jako je paní profesorka, ale rovněž od širší odborné veřejnosti.

Také děkuji rodině a přátelům za motivaci při mé tvůrčí činnosti a podporu při dalším vzdělávání.

# Obsah

Seznam použitých zkratk	1
Úvod	5
1 Historie a význam mezinárodní letecké dopravy	7
1.1 Historie mezinárodní letecké dopravy	7
1.2 Význam mezinárodní letecké dopravy a vymezení základních pojmů	8
1.2.1 Význam mezinárodní letecké dopravy	8
1.2.2 Vymezení základních pojmů	12
2 Právní úprava letecké dopravy	16
2.1 Základní charakteristika pramenů právní úpravy letecké dopravy	16
2.2 Prameny mezinárodního původu	16
2.2.1 Mezinárodní smlouvy	16
2.2.2 Mezinárodní obyčeje	19
2.3 Evropské právo	20
2.3.1 Primární právo EU	20
2.3.2 Sekundární právo EU	21
2.4 České právo	22
2.4.1 Letecký zákon	23
2.4.2 Zákon o mezinárodním právu soukromém	24
2.4.3 Občanský zákoník	25
3 Nejvýznamnější prameny evropského a mezinárodního práva upravující mezinárodní leteckou přepravu cestujících a jejich zavazadel	27
3.1 Varšavský systém	27
3.1.1 Varšavská úmluva	28
3.1.2 Haagský protokol	33
3.1.3 Guadalajarská úmluva	35
3.1.4 Montrealské ujednání	36
3.1.5 Guatemalský protokol	36
3.1.6 Montrealské protokoly	37
3.2 Montrealská úmluva	38
3.2.1 Působnost	38
3.2.2 Přepravní dokumenty	39
3.2.3 Odpovědnost dopravce	40
3.2.4 Procesní otázky	42
3.3 Sekundární právo EU	43
3.3.1 Nařízení č. 2027/97 ve znění nařízení č. 889/2002	44
3.3.2 Nařízení č. 261/2004	45

3.3.3	Nařízení Řím I .....	46
4	Práva cestujících ve světle evropského práva .....	49
4.1	Cíle evropské regulace ochrany práv cestujících .....	50
4.2	Charakteristika jednotlivých práv cestujících .....	50
4.2.1	Smrt, zranění, nebo jiné ublížení na zdraví .....	51
4.2.2	Zničení, ztráta, poškození a zpoždění zavazadla .....	52
4.2.3	Zpoždění letu .....	54
4.2.4	Zrušení letu .....	56
4.2.5	Odepření nástupu na palubu letadla .....	58
4.2.6	Změna třídy .....	59
4.3	Formulář EU pro stížnosti na letecké dopravce .....	60
4.4	Návrh nařízení, kterým se mění nařízení č. 261/2004 a nařízení č. 2027/97 .....	61
4.4.1	Návrhy změn nařízení č. 261/2004 .....	63
4.4.2	Návrhy změn nařízení č. 2027/97 .....	68
4.4.3	Zhodnocení navrhovaných změn .....	69
5	Judikatura Nejvyššího soudu ČR, Ústavního soudu ČR a Soudního dvora EU .....	71
5.1	Nejvyšší soud České republiky .....	72
5.1.1	Procesní otázky civilního řízení před Nejvyšším soudem ČR .....	72
5.1.2	Judikatura Nejvyššího soudu ČR .....	73
5.2	Ústavní soud České republiky .....	76
5.2.1	Řízení o ústavní stížnosti před Ústavním soudem ČR .....	76
5.2.2	Judikatura Ústavního soudu ČR .....	77
5.3	Soudní dvůr Evropské unie .....	81
5.3.1	Řízení o předběžné otázce před Soudním dvorem EU .....	81
5.3.2	Judikatura Soudního dvora Evropské unie .....	82
5.3.3	Shrnutí judikatury Soudního dvora Evropské unie .....	115
6	Povědomí cestujících o právech z mezinárodní letecké dopravy .....	119
6.1	Metodika a cíle průzkumu .....	119
6.2	Definování otázek průzkumu .....	119
6.3	Výsledky průzkumu .....	121
6.4	Zhodnocení průzkumu .....	131
	Závěr .....	132
	Seznam zdrojů .....	134
	Seznam příloh .....	142
	Abstrakt .....	147
	Klíčová slova .....	148
	Abstract .....	149



## Seznam použitých zkratek

<b>AEA</b>	Association of European Airlines (Asociace evropských leteckých společností)
<b>AIP</b>	Aeronautical Information Publication (Letecká informační příručka)
<b>AP</b>	Anglický překlad
<b>CITEJA</b>	Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (Mezinárodní technický výbor právních znalců leteckých)
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>ČSA</b>	Československé aerolinie, resp. České aerolinie
<b>ČSR</b>	Československá socialistická republika
<b>EHP</b>	Evropský hospodářský prostor
<b>EK</b>	Evropská komise
<b>ELFAA</b>	European Low Fares Airline Association (Evropská asociace nízkonákladových leteckých společností)
<b>EP</b>	Evropský parlament
<b>ES</b>	Evropské společenství
<b>ESC</b>	Evropské spotřebitelské centrum
<b>ESD</b>	Evropský soudní dvůr
<b>ESVO</b>	Evropské sdružení volného obchodu
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>Guadalajarská úmluva,</b>	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké
<b>GÚ</b>	přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem
<b>Guatemalský protokol</b>	Protokol o změně Varšavské úmluvy
<b>Haagský protokol,</b>	Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých
<b>HP</b>	pravidel o mezinárodní letecké dopravě
<b>Chicagská úmluva, ChÚ</b>	Úmluva o mezinárodním civilním letectví
<b>IATA</b>	International Air Transport Association (Mezinárodní asociace leteckých dopravců)
<b>ICAO</b>	International Civil Aviation Organization (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)
<b>Kjótský protokol</b>	Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu
<b>Letecký zákon, LZ</b>	Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

<b>LZPS</b>	Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky
<b>LZPEU</b>	Listina základních práv EU, resp. Charta základních práv EU
<b>Montrealská úmluva, MÚ</b>	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě
<b>MPS</b>	Mezinárodního právo soukromé
<b>MSD</b>	Mezinárodní soudní dvůr
<b>N. I.</b>	Našeho letopočtu
<b>Nařízení č. 295/91</b>	Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě
<b>Nařízení č. 889/2002</b>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod
<b>Nařízení č. 261/2004</b>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu a kterým se zrušuje Nařízení (EHS) č. 295/91
<b>Nařízení č. 2111/2005</b>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES
<b>Nařízení č. 1107/2006</b>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. prosince 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě
<b>Nařízení Řím I</b>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy



<b>Návrh nařízení</b>	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel
<b>NOLD</b>	Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002
<b>NS ČR</b>	Nejvyšší soud České republiky
<b>OSŘ</b>	Zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád
<b>OSN</b>	Organizace spojených národů
<b>OZ</b>	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
<b>Pařížská úmluva, PÚ</b>	Úmluva o úpravě letectví
<b>P. n. l.</b>	Před naším letopočtem
<b>Pařížská dohoda</b>	Pařížská dohoda k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu
<b>Rámcová úmluva</b>	Rámcová úmluva OSN o změně klimatu
<b>Rámcové nařízení</b>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe
<b>Římská úmluva</b>	Římská úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy
<b>SD EU</b>	Soudní dvůr Evropské unie
<b>SDR</b>	Special Drawing Rights (Zvláštní práva čerpání)
<b>SEU</b>	Smlouva o Evropské unii
<b>SFEU</b>	Smlouva o fungování Evropské unie
<b>Směrnice 2005/29</b>	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/29/ES ze dne 11. května 2005 o nekalých obchodních praktikách vůči spotřebitelům na vnitřním trhu
<b>Směrnice 2011/83</b>	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011 o právech spotřebitelů
<b>USD</b>	United States Dollar (Americký dolar)

<b>ÚS ČR</b>	Ústavní soud České republiky
<b>Ústava</b>	Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
<b>Varšavská úmluva, VÚ</b>	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě
<b>Vídeňská úmluva</b>	Vídeňská úmluva na ochranu ozonové vrstvy
<b>VÚSP</b>	Vídeňská úmluva o smluvním právu
<b>VÚZH</b>	Varšavská úmluva změněná v Haagu
<b>ZMPS</b>	Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém
<b>ZÚS</b>	Zákon č. 182/1993 Sb., o Ústavním soudu

## Úvod

Mezinárodní letecká doprava je v současné době nejdynamičtěji se rozvíjícím druhem dopravy vůbec. Každoroční nárůst počtu mezinárodních letů vede zákonodárce napříč světovým společenstvím k její postupné regulaci již od počátku 20. století. Tato rigorózní práce, jejíž částečný základ představuje diplomová práce autora, která se v minulosti soustředila na omezenější materií, se zabývá komplexní úpravou regulace odpovědnosti leteckých dopravců v mezinárodní letecké přepravě cestujících v kontextu evropského a mezinárodní práva soukromého. Evropské regulaci dává větší důraz zejména z důvodu její blízkosti a významu ke spotřebiteli, který uzavírá smlouvu s leteckým dopravcem provozujícím své služby nejen na území Evropské unie, ale také vně její hranice.

Cílem této práce není povšechní vyčerpání otázky mezinárodní letecké dopravy. Nezaměřuje se do hloubky na jednotlivá práva cestujících plynoucí ze všech mezinárodních smluv, taktéž se nezaměřuje na úpravu mezinárodní nákladní letecké dopravy, přepravy poštovních zásilek a dalších navazujících institutů a to z praktického hlediska, neboť letecká přeprava věcí vyjma zavazadel, se kterými cestující létají, dosud nedrží prvenství v porovnání s pozemní či lodní přepravou zboží a zásilek. Základním cílem této práce je informování čtenářů o jejich nárocích při vymezení nejdůležitějších práv cestujících plynoucích z právní úpravy mezinárodní letecké dopravy. Nechybí ani nejdůležitější judikatura Nejvyššího soudu České republiky, Ústavního soudu České republiky a Soudního dvora Evropské unie, neboť nejen znalost práv, ale i jejich soudní výklad a praktická vymahatelnost nabývá na stále větším významu. Sekundárním cílem je zjištění stavu povědomí cílové skupiny, studentů vysokých škol, o jejich právech souvisejících s mezinárodní leteckou dopravou.

Práce je rozdělena do šesti částí, které se průřezově dotýkají nejdůležitějších informací, které by si měl čtenář z problematiky odnést. První část rozebírá historický vývoj a současný význam mezinárodní letecké dopravy a vymezuje základní pojmy, se kterými se čtenář v průběhu práce setká. Druhá část práce se komplexně věnuje právní úpravě letecké dopravy z pohledu mezinárodního, evropského i českého práva. Část třetí dále čtenáře systematicky informuje o nejdůležitějších mezinárodních smlouvách, které se předmětné problematiky týkají, a právní úpravě letecké dopravy v sekundárním právu Evropské unie.

Jelikož řada cestujících nezná svá práva, která pro ně plynou z mezinárodních smluv a sekundárního práva Evropské unie, rozhodl se autor věnovat čtvrtou část vyčerpání škodných událostí, se kterými se cestující mohou během svých cest setkat, a uceleně je informovat o jejich právech. Opomenuta není ani budoucnost evropské regulace odpovědnosti leteckých dopravců,

kteřá by mohla významně změnit současnou právní úpravu a zlepšit tím poměrně významně postavení cestujících. Jak bylo uvedeno výše, nejen znalost právních předpisů je pro ucelené uchopení tématu podstatná. Pátá část se proto věnuje současné nejvýznamnější národní a unijní judikatuře a také jednoduchou formou poučuje čtenáře o procesních otázkách řízení před Nejvyšším soudem České republiky, který již v minulosti v několika sporech rozhodoval, řízení o ústavní stížnosti před Ústavním soudem České republiky, který při ochraně práva na spravedlivý proces a práva na zákonného soudce v otázkách předmětu této práce také zasahoval, a v neposlední řadě řízení o předběžné otázce před Soudním dvorem Evropské unie, který je jedinou soudní autoritou vykládající unijní právo, a jehož rozhodnutí jsou pro evropské zákonodárce významným zdrojem při tvorbě sekundárního práva v oblasti regulace letecké dopravy. Poslední část této práce se věnuje analýze průzkumu mezi studenty ze zemí Visegrádské skupiny, mezi nimiž autor předmětný průzkum zaměřený na základní znalost práv cestujících provedl.

V průběhu zpracování této práce autor užíval zejména metodu deskripce a komparace historického a současného stavu právní úpravy, analýzu a syntézu jednotlivých aspektů předmětu práce a v neposlední řadě metodu distančního dotazování ke zjištění vlastních poznatků a jejich následné analýze.

Při zpracování této práce autor čerpal zejména z právních předpisů, odborné literatury, zdrojů dostupných na portálech Evropské unie, české i unijní judikatury, vlastního průzkumu a v neposlední řadě z online zdrojů, které byly v průběhu zpracování k dispozici.

# 1 Historie a význam mezinárodní letecké dopravy

## 1.1 Historie mezinárodní letecké dopravy

Létání lidstvo fascinuje již po tisíce let, důkazem tohoto faktu je báje o čínském císaři Šunovi, který se měl údajně ve druhém tisíciletí p. n. l. odít peřím a uletět z hořící sýpky. Druhou, známější bájí, je tisíc let po čínském zázraku datovaný příběh o Daidalovi a Ikarovi.<sup>1</sup> Prvním historicky doloženým létajícím předmětem, který zkonstruoval člověk, pak byl čínský létající drak.<sup>2</sup>

Vůbec prvním myšlenkovým průkopníkem létání se v 16. stol. stal Leonardo da Vinci. Než se však člověk postupně dopracoval ke konstrukci funkčního letadla, přišel na myšlenku létání v horkovzdušném balonu, který úspěšně zkonstruovali a dne 21. listopadu 1783 otestovali bratři Montgolfierové.<sup>3</sup> Fakticky prvními zdokumentovanými letci v letadle podobném těm dnešním byli bratři Wrightové, kteří prvně vzlétli dne 17. prosince 1903.<sup>4</sup>

Létání v průběhu 20. století postupně nabývalo na dynamice. Lidé začali stavět větší a výkonnější letadla, která zejména v průběhu 1. a 2. světové války přispěla k obecně známým a nechvalným následkům. Druhá polovina 20. století se pro civilní letectví stala zásadní. První národní leteckou společností se v roce 1909 stala nizozemská KLM,<sup>5</sup> která v roce 2004 provedla fúzi s Air France a dnes je tak pod názvem společnosti Air France KLM jednou z největších leteckých společností na světě.

Československo v průběhu 20. století jakožto jedna z průmyslově nejvyspělejších zemí světa nebylo o moc pozadu. V roce 1920 byla zprovozněna první československá veřejná letecká doprava, pro československé letectví byl pak přínosem zejména ministerský výnos ze dne 6. října 1923, kterým byl zřízen státní podnik Československé aerolinie, jehož letec Kamil Brabenec již 23 dní po zřízení prvních státních aerolinií poprvé pilotoval civilní letoun na trase mezi Prahou a Bratislavou. Vedle státního dopravce byla v roce 1927 založena za účelem mezinárodní letecké dopravy také Československá letecká společnost a.s., která byla součástí Škodových závodů. Dalším významným datem pro československé civilní letectví byl 24.

---

<sup>1</sup> BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHILA, Z., *Letecká doprava II*, Praha, Vysoká škola obchodní, 2007, s. 7.

<sup>2</sup> *Základy letecké dopravy*, s. 4 [online]. [cit. 2017-08-18]. Dostupné z: [https://www.fd.cvut.cz/personal/hajekada/data/ZLD\\_historie.ppt](https://www.fd.cvut.cz/personal/hajekada/data/ZLD_historie.ppt)

<sup>3</sup> Tamtéž, s. 7.

<sup>4</sup> BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHILA, Z., *Letecká doprava II*, s. 8.

<sup>5</sup> Tamtéž, s. 9.

březen 1929, kdy se tehdejší vláda rozhodla vybudovat na tzv. Ruzyňské pláni samostatné civilní letiště pro Prahu, z něhož bylo o osm let později zahájeno stálé letecké spojení se zhruba 20 evropskými městy.<sup>6</sup>

Československo se na začátku 20. století stalo smluvní stranou prvních mezinárodních smluv regulujících mezinárodní leteckou dopravu a rovněž po 2. světové válce bylo signatářem multilaterálních smluv regulujících leteckou dopravu stále důkladněji. Historii a vývoji těchto mezinárodních pramenů se autor bude dále věnovat v třetí části této práce.

## **1.2 Význam mezinárodní letecké dopravy a vymezení základních pojmů**

Dopravě 21. století jednoznačně dominuje, co do významu, rozsahu a výhod, doprava letecká. Lidstvo si ale uvědomuje nejen stránku ekonomickou, která při úvahách o mezinárodní letecké dopravě nabývá na významu, ale též aspekt environmentální. Autor v této kapitole zvažuje dva vztahy člověka a letecké dopravy, které mají na úvahy o letecké dopravě, jejím rozvoji a budoucnosti největší dopad – ekonomický a environmentální. V druhé části pak rozebírá základní pojmy předmětu této práce, které jsou v celém jejím průběhu užívány a jejichž vymezení bude pro čtenáře klíčové.

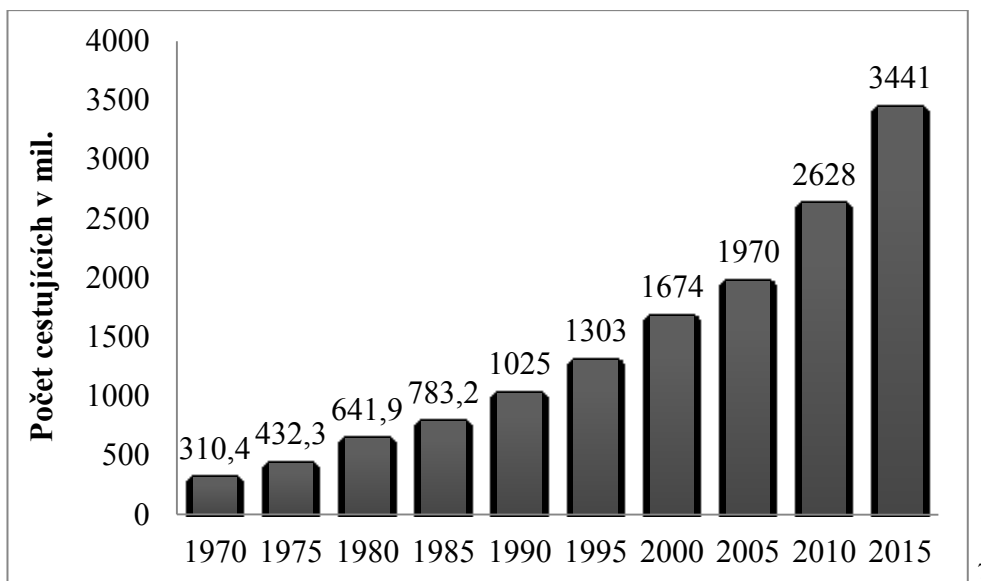
### **1.2.1 Význam mezinárodní letecké dopravy**

Víc než sto let po vzletu prvního letadla se letecká doprava neskutečně proměnila a bezpochyby patří mezi nejvýznamnější prostředky přepravy osob a věcí, které současné lidstvo zná. Z pohledu časové náročnosti a množství přepravovaných osob se mezinárodní letecké dopravě stěží může vyrovnat jiný z prostředků hromadné přepravy cestujících.

Dle údajů Světové banky vycházejících z dat ICAO byl nárůst cestujících v posledních 45 letech skoro 1 109%. Z 310,4 milionu cestujících přepravených v roce 1970, jich v roce 2015 bylo na 3,4 miliardy. Níže autor pro přehlednost dynamiky nárůstu mezinárodní letecké dopravy doplňuje údaje v pětiletých intervalech v přehledném grafu, v němž je množství přepravených cestujících zaneseno v řádech milionů.

---

<sup>6</sup> PRUŠA, J., Svět letecké dopravy, Praha, Galileo CEE Service ČR, 2007, s. 27.



Otázku hromadné přepravy zboží ponechává autor stranou, ač je zřejmé, že letecká doprava v této kategorii ještě nemůže plnohodnotně konkurovat lodní, vlakové či kamionové přepravě zboží i s ohledem na fakt, že ne ve všech částech světa lze vybudovat mezinárodní letiště, ať už z technických či ekonomických důvodů. I přes to bylo dle dostupných údajů v roce 2015 letecky přepraveno na 52 milionů metrických tun zboží v hodnotě 53 miliard USD<sup>8</sup> a nelze opominout rovněž význam letecké přepravy poštovních zásilek.

S narůstajícím množstvím přepravovaných osob a zboží roste důležitost letecké dopravy z pohledu světové ekonomiky. Letecký průmysl na celém světě zaměstnává na 62,7 milionů osob,<sup>9</sup> jedná se tak o nezanedbatelné číslo, které má ve svém důsledku vliv na světovou ekonomiku jako takovou. S ohledem na neustále narůstající množství přepravených osob a tím i rostoucí počet zaměstnanců leteckého průmyslu, vyvstává riziko ohrožení světové ekonomiky během přírodních katastrof, politických krizí či změnách cen pohonných hmot. Ani jeden z těchto faktorů nemohou letečtí dopravci nijak ovlivnit, jak bylo vidno například během erupce

<sup>7</sup> Civil Aviation Statistics of the World and ICAO staff estimates [online]. [cit. 2017-08-18]. Dostupné z: [http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2015&name\\_desc=false&start=1970&view=chart](http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2015&name_desc=false&start=1970&view=chart)

<sup>8</sup> Statistics and facts about Air Transportation [online]. [cit. 2017-08-18]. Dostupné z: <https://www.statista.com/topics/1707/air-transportation/>

<sup>9</sup> Tamtéž. [cit. 2017-08-18].

islandské sopky Eyjafjallajökull, při níž byla mezinárodní letecká doprava na severní polokouli ochromena, a nemalé ekonomické následky nastoupily takřka okamžitě.<sup>10</sup>

Negativní dopad na leteckou dopravu měly také například teroristické útoky v USA v roce 2001 či rozšíření nemoci SARS v jihovýchodní a severovýchodní Asii.<sup>11</sup> Rostoucí význam má pro tradiční leteckou dopravu i rozvoj nízkonákladové letecké dopravy, která silně konkuruje klasickým leteckým dopravcům a pro cestující představuje nejlevnější možnost cestování dnešní doby. Trend snižování cen letenek i za cenu omezení komfortu cestujících je v současné době také důvodem neustále se zvyšujícího počtu přepravených osob.

Význam letecké dopravy však dle autora nemůže být jen černobíle interpretován z pohledu cestovního ruchu, přepravy osob a věcí či patrného vlivu na ekonomickou situaci. Ohled musí být brán zejména na významný dopad letecké dopravy na životní prostředí, který je sice leteckými společnostmi a výrobci letadel marginalizován, ekologická stopa každého cestujícího či zboží je neodstranitelná a s narůstajícím množstvím letů nemůže být do budoucna opomíjena.

Vliv letecké dopravy na životní prostředí spatřujeme hned na jeho několika složkách:

- Ovzduší, které je znečišťováno zejména kysličníky uhlíku, dusíku, síry, čpavkem, organickými bifenoly a dioxiny, mechanickými částicemi a dalšími prvky vzniklými při spalování pohonných hmot.<sup>12</sup>
- Voda (povrchová i podzemní) a půda, které jsou znečišťovány používáním hasících pěn a směsí na odmrazování letadel a leteckých drah, doplňováním pohonných hmot a čištěním letadel.<sup>13</sup>

Vedle přímého znečištění ovzduší, vody a půdy, které jsou nejpoškozenějšími složkami životního prostředí, letecká doprava přispívá i ke znečištění prostředí hlukem, zejména pak v oblastech v bezprostředním okolí letišť. Postupná modernizace letadel a stále striktnější právní úprava finančně motivující letecké společnosti ke snižování emisí hluku vedou postupně

---

<sup>10</sup> Dle údajů IATA byla krize nejkritičtější ve dnech 18. – 19. dubna 2010, kdy bylo zrušeno na 19 000 letů, což představovalo zhruba 30% přepravní kapacity ve sledovaném období v objemu 418 milionů USD za každý den. Viz The impact of Eyjafjallajökull's volcanic ash plume [online]. [cit. 2017-08-18]. Dostupné z:

<https://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Volcanic-Ash-Plume-May2010.pdf>

<sup>11</sup> Dle údajů AEA se tak v roce 2001 předpokládaly ekonomické ztráty leteckých společností Společenství až do výše 3,7 miliard EUR, dalším důsledkem těchto událostí bylo i zrušení zhruba 20 000 pracovních míst. Viz BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z., *Letecká doprava II*, s. 12.

<sup>12</sup> PRUŠA, J., *Svět letecké dopravy*, s. 66.

<sup>13</sup> Tamtéž.



ke snižování znečištění životního prostředí tímto negativním činitelem. Brán ohled musí být také na narůstající množství odpadů produkovaných v letištních budovách a jejich okolí, resp. cestujícími a personálem, který odpad v těchto budovách vytváří. V této oblasti autor vyzdvihuje důslednost managementu většiny letišť, na kterých kdy byl, neboť drtivá většina z nich splňuje minimální standardy ekologického odpadového hospodářství a poměrně důkladně dbá na třídění odpadů.

Nejvýznamnější negativní vliv letecké dopravy na životní prostředí je spatřován ve znečištění ovzduší, proto se na něj autor krátce zaměří. Světové společenství se již celou řadu let snaží společnými silami postupně snižovat emise skleníkových plynů, a to ve všech oblastech ekonomiky. Letecký průmysl je jedním z výrazných činitelů, který negativně přispívá k postupnému zvyšování objemu skleníkových plynů v ovzduší a následnému globálnímu oteplování a škodlivému vlivu na lidské zdraví. Zdroje uvádí 2% až 3%, kterými se letecký průmysl podílí na světové produkci skleníkových plynů.<sup>14</sup> Nutno podotknout, že v této oblasti dochází k postupnému zpřísňování maximálních limitů, které při spalování pohonných hmot mohou letadla vyprodukovat, s jejich zvyšujícím počtem ale i tyto snahy nemusí být dostačující. Mezi nejvýznamnější výfukové plyny mající přímý účinek na životní prostředí řadíme oxidy dusíku, uhlovodíky, oxid siřičitý, oxid uhelnatý a aldehydy.<sup>15</sup> Vypouštění nejen uvedených plynů, ale i dalších pevných částic vede, jak již bylo výše uvedeno, k přímému ohrožení životního prostředí a lidského zdraví.

Mezinárodní společenství již od 80. let pocituje nutnost bojovat se změnami klimatu, proto byla v roce 1985 přijata Vídeňská úmluva, která reagovala na potřebu chránit lidské zdraví a životní prostředí před lidskou činností způsobující změnu ozonové vrstvy. Konkrétní závazky k provedení Vídeňské úmluvy byly v roce 1987 stanoveny Montrealským protokolem o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu. Ten mimo jiné stanovil cíle a prostředky realizace vedoucí k omezení a vyloučení téměř 100 látek, které poškozují ozonovou vrstvu, z nichž byla celá řada produkována i v letecké dopravě.

Dalším významným počinem bylo přijetí Rámcové úmluvy, která byla výsledkem Konference OSN o životním prostředí a rozvoji uspořádané v roce 1992 v brazilském Rio de Janeiru. Stanovila tak základní rámec pro budoucí vyjednávání o konkrétních opatřeních

---

<sup>14</sup> Některé zdroje uvádí 2%. Viz PRUŠA, J., Svět letecké dopravy, s. 67. Další pak dokonce až 3%. Viz Environmentální aspekty letecké dopravy [online]. [cit. 2017-08-19]. Dostupné z: <http://projekt150.havet.cz/node/124>

<sup>15</sup> Tamtéž.

zabraňujících změně klimatu. K provedení Rámcové úmluvy byl v roce 1997 přijat Kjótský protokol, kterým se signatáři zavázali snížit do roku 2012 emise skleníkových plynů minimálně o 5,2% oproti stavu z roku 1990. V souvislosti s leteckou dopravou se smluvní strany také zavázaly usilovat o omezení nebo snížení emisí skleníkových plynů, na něž se nevztahoval Montrealský protokol o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu, pocházejících ze spalování paliv v letecké a námořní dopravě.<sup>16</sup> Pro úplnost mezinárodněprávní úpravy boje proti změnám klimatu dále autor doplňuje, že v roce 2015 byla podepsána smluvními státy Rámcové úmluvy Pařížská dohoda o změně klimatu, která se oproti Kjótskému protokolu nevztahuje pouze na vyspělé státy, ale rovněž na státy rozvojové. Dohoda však v současnosti začíná být ohrožena, neboť americká administrativa prezidenta Donalda Trumpa naznačuje, že s ní v této podobě nemůže souhlasit. Na druhou stranu autor oceňuje snahu ekonomicky nejsilnějších států USA, které se s desítkami amerických měst nehledě na postoj federální vlády postavily za ochranu životního prostředí a závazky plynoucí z Pařížské dohody budou plnit dobrovolně.

Uvedené mezinárodní smlouvy stanovily seznam dosud známých látek majících negativní vliv na životní prostředí a další konkrétní opatření s cílem postupně redukovat škodlivé látky, které způsobují změny klimatu. Závazky platí pro všechny oblasti ekonomiky, ve kterých jsou vybrané látky produkovány, a jsou tak aplikovány i v leteckém průmyslu.

Jak bylo výše uvedeno, význam mezinárodní letecké dopravy může být výrazně pozitivní stejně tak jako negativní. Letecký průmysl jako odvětví ekonomiky je významný nejen pro člověka, ale také pro celou planetu. Je tak v zájmu mezinárodního společenství najít správné prostředky k dosažení trvale udržitelného rozvoje.

## **1.2.2 Vymezení základních pojmů**

### **1.2.2.1 Doprava**

Pojem doprava je definován „*jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.*“<sup>17</sup>

Dopravu tak dle výše uvedené definice můžeme rozdělit na dopravu osob a hmotných předmětů. Osobami v dopravě se rozumí výhradně fyzické osoby. Hmotnými předměty jsou v dopravě hmotné movité věci. V rámci obchodního styku, kdy dochází k přepravě

---

<sup>16</sup> Čl. 2 odst. 2 Kjótského protokolu.

<sup>17</sup> PERNICA, P., Doprava a zasílatelství, Praha, ASPI Publishing, 2001, s. 27.

obchodovatelných věcí, můžeme dále hovořit o zboží. Zbožím jsou produkty ocenitelné v penězích, které jsou schopny být předmětem obchodní transakce.<sup>18</sup>

Doprava může být dále dle prostorového vymezení rozdělena na vnitrostátní a mezinárodní, na základě její četnosti na pravidelnou a nepravidelnou, nebo také podle typu použitého dopravního prostředku na silniční (motorovou a nemotorovou<sup>19</sup>), železniční, vodní (říční či námořní) a leteckou, o které bude podrobněji pojednáno dále.

### 1.2.2.2 Doprava vs. přeprava

Pojem doprava autor definoval v předcházejícím odstavci. V této práci ale užívá rovněž pojmu přepravy. Přepravou se rozumí přemístování osob a věcí prostřednictvím dopravy.<sup>20</sup> Jak je z definic obou pojmů vidno, jejich význam je velmi podobný a pro účely této práce autor nečinil významných rozdílů mezi nimi při jejich aplikaci v textu. Předmětem této práce je však regulace letecké dopravy při přepravě osob. Pojem doprava je tak užívanější při obecném vymezování problematiky, kdežto pojem přeprava je užíván zejména ve spojení s přemístováním samotných osob.

### 1.2.2.3 Dopravní právo

Dopravním právem se rozumí soubor právních norem upravujících vznik, změnu a zánik právních vztahů souvisejících s dopravou. Práva a povinnosti osob ve všech výše uvedených oblastech dopravy tak můžeme subsumovat pod tento obor práva. Dopravní právo jako takové má dle názoru autora aspekty veřejnoprávní i soukromoprávní.

Velká část dopravního práva má zajisté povahu práva veřejného, jelikož jedním z právních subjektů, který v něm vystupuje, je orgán veřejné moci autoritativně rozhodující o subjektivních právech a povinnostech osob, a to na základě zákona a v jeho mezích.<sup>21</sup> V oblasti veřejného práva zasahuje dopravní právo zejména do práva správního a dále svými některými aspekty do práva životního prostředí, trestního práva, či práva finančního.

---

<sup>18</sup> Srov. rozsudek Evropského soudního dvora ve věci Komise v. Itálie, ze dne 10. 12. 1968, C-7/68.

<sup>19</sup> Nemotorovou silniční dopravou se dle autora rozumí např. doprava cyklistická, při níž mohou být rovněž přepravovány osoby (rikša) a zboží (kurýrní služby).

<sup>20</sup> Viz Úvod do dopravy a přepravy. [online]. [cit. 2017-08-20]. Dostupné z [http://www.google.cz/url?url=http://dum.rvp.cz/materialy/stahnout/uqubcfvg/Zakladni\\_pojmy\\_z\\_dopravy.ppt&rc=j&frm=1&q=&esrc=s&sa=U&ved=0ahUKewjUk6PVzuPVAhXFWBoKHQFCCWoQFggkMAE&usg=AFQjCNHipVBGDCzo8ILgxK72pjxql76YoA](http://www.google.cz/url?url=http://dum.rvp.cz/materialy/stahnout/uqubcfvg/Zakladni_pojmy_z_dopravy.ppt&rc=j&frm=1&q=&esrc=s&sa=U&ved=0ahUKewjUk6PVzuPVAhXFWBoKHQFCCWoQFggkMAE&usg=AFQjCNHipVBGDCzo8ILgxK72pjxql76YoA)

<sup>21</sup> Autor při klasifikaci práva užívá tzv. organickou teorii. Viz GERLOCH, A., Teorie práva, 6. aktualiz. vyd., Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013, s. 116 - 117.

Soukromoprávní aspekty dopravního práva spatřujeme například typicky v případě uzavírání smluv o přepravě osob a zboží, zasílatelství apod., v nichž vystupují smluvní strany s rovným postavením, a o jejich případném sporu rozhoduje orgán veřejné moci. Můžeme tak říci, že v oblasti soukromého práva zasahuje dopravní právo do práva občanského, obchodního a v případě právních vztahů s mezinárodním prvkem do mezinárodního práva soukromého a práva mezinárodního obchodu.

#### 1.2.2.4 Letecká doprava

Letecká doprava je typ dopravy, při níž dochází k přepravě osob a zboží v atmosféře nad zemským povrchem, a to specifickým dopravním prostředkem – letadlem. Tím se rozumí *„zařízení způsobilé létat v atmosféře nezávisle na zemském povrchu, nést na palubě osoby, nebo jiný náklad, schopné bezpečného vzletu a přistání a alespoň částečně říditelné.“*<sup>22</sup>

Vzhledem k hlavním přednostem letecké dopravy – možnosti přepravy osob a zboží na velké vzdálenosti v krátkém časovém úseku, směřuje její podstata k mezinárodnímu využití. Obecně lze ale leteckou dopravu rozdělit na vnitrostátní a mezinárodní, ač první zmíněná kategorie nemá zejména v malých státech jako je Česká republika až tak velký význam. Tato práce se bude dále zaměřovat právě na frekventovanější mezinárodní leteckou dopravu, která může být definována jako doprava, jejíž letecká trať vede přes vzdušný prostor cizího státu, případně na území státu odlišného od státu vzletu končí.<sup>23</sup>

#### 1.2.2.5 Letecké právo

Letecké právo může být charakterizováno jako soubor právních norem upravujících vznik, změnu a zánik právních vztahů souvisejících s leteckou dopravou. Letecké právo je upraveno jak vnitrostátními předpisy (v České republice např. letecký zákon a vyhlášky Ministerstva dopravy), tak i prameny mezinárodního práva, a to zejména mezinárodními smlouvami, které jsou s ohledem na charakter mezinárodní letecké dopravy zásadní i pro úpravu vnitrostátní, která z důvodů postupné unifikace mezinárodního leteckého práva přebírá základní principy, které jsou součástí mezinárodních smluv.<sup>24</sup>

V následující kapitole se autor komplexně zaměří a dále rozvede právní úpravu letecké dopravy, a to jak z pohledu českého práva, tak z pohledu práva mezinárodního.

---

<sup>22</sup> BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z., Letecká doprava II, s. 19.

<sup>23</sup> PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, Praha, Nakladatelství Československé akademie věd, 1963, s. 227.

<sup>24</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., Civilní letectví ve světle práva, Praha, LexisNexis CZ, 2005, s. 10.

### 1.2.2.6 Cestující a zavazadla

Pro úplnost vymezení nejpoužívanějších pojmů této práce autor přidává vymezení těch nejdůležitějších - cestujících a zavazadel. Cestujícím se rozumí fyzická osoba, která uzavřela smlouvu o přepravě s leteckým dopravcem či jiným subjektem zprostředkujícím přepravu letadlem z místa odletu do místa určení a sama se této přepravě účastní. Cestujícím tedy není osoba fakticky hradící cenu letenky, ale osoba, která je fyzicky přítomna letu. Na ni se pak mohou aplikovat veškeré právní předpisy uvedené v následujících kapitolách. Zavazadlem pak rozumíme prakticky jakoukoli věc,<sup>25</sup> kterou má cestující při sobě v průběhu letu, tedy na palubě letadla, a také věc či soubor věcí, které cestující před odletem odevzdává leteckému dopravci pro uložení věci v zavazadlovém prostoru letadla mimo jeho palubu.

---

<sup>25</sup> Věcí rozumíme dle § 489 občanského zákoníku vše, co je rozdílné od osoby a slouží potřebě lidí. Dle názoru autora tak v dalších kapitolách uvedená regulace odpovědnosti leteckých dopravců při přepravě zavazadel bude aplikovatelná z valné části rovněž na zvířata, ač dle § 494 občanského zákoníku živé zvíře věcí není, nicméně ustanovení zákona se na něj mohou aplikovat v rozsahu, v jakém neodporují jeho povaze. Obdobná ustanovení v mezinárodním či evropském leteckém právu nenajdeme, je však zřejmé, že i při ublížení na zdraví zvířeti na palubě letadla či v zavazadlovém prostoru dojde rovněž k naplnění podstaty odpovědnosti leteckého dopravce za škodu způsobenou na věcech, které s sebou cestující veze.

## 2 Právní úprava letecké dopravy

### 2.1 Základní charakteristika pramenů právní úpravy letecké dopravy

Právní úpravu letecké dopravy představují v obecné rovině právní normativní akty, právní obyčeje a normativní smlouvy. V oblasti anglosaského práva pak k výše uvedeným pramenům práva dále přistupují soudní nebo správní precedenty.<sup>26</sup> Současná právní regulace letecké dopravy je součástí mezinárodního, evropského i českého práva. Konkrétnímu vymezení základních pramenů se bude autor věnovat v následujících kapitolách.<sup>27</sup>

### 2.2 Prameny mezinárodního původu

Nejdůležitějšími prameny mezinárodního práva v oblasti letecké dopravy jsou mezinárodní smlouvy a mezinárodní obyčeje. V souvislosti s vědeckotechnickým pokrokem však vyvstala potřeba rychlejších a častějších změn zejména v oblasti regulace a koordinace mezinárodního letového provozu, a to prostřednictvím standardů a doporučení v této oblasti. Z tohoto důvodu některé mezinárodní organizace nabyly pravomoc vypracovávat a přijímat technické a administrativní nástroje, které však autor i odborná veřejnost nepovažuje za základní prameny mezinárodního leteckého práva, proto se jimi nebude dále zabývat.<sup>28</sup>

#### 2.2.1 Mezinárodní smlouvy

Mezinárodní smlouvy představují nejvýznamnější pramen mezinárodního leteckého práva. Jedná se o dvoustranné či vícestranné právní ujednání mezi subjekty mezinárodního práva, kterými jsou zejména suverénní státy a mezinárodní vládní organizace. Mezinárodní smlouvy jsou v praxi nazývány různě – úmluvy, dohody, ujednání či protokoly – přičemž název nemá žádný vliv na platnost či závaznost konkrétní smlouvy na rozdíl od jiných aspektů jako je například ve většině smluv obsažené ustanovení o minimálním počtu signatářských států potřebných k nabytí platnosti dané smlouvy.<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 25.

<sup>27</sup> Pro úplnost této kapitoly autor poukazuje na obsáhlejší vymezení pramenů právní úpravy letecké dopravy, mezi něž bývají řazeny také mezinárodní smlouvy, vnitrostátní právní akty, přepravní zvyklosti, smluvní ujednání, akty mezinárodních organizací a judikatura. Viz HORNÍK, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, 2/2002, s. 18. Dostupné na vyžádání z: <http://csdp-info.cz/bulletin/>

<sup>28</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 25.

<sup>29</sup> Ustanovení o minimálním počtu smluvních stran mezinárodní smlouvy autor nezmiňuje úplně náhodně. Jak bude uvedeno v další kapitole, ne všechny mezinárodní smlouvy vstoupily v platnost, a to i po mnoha letech od svého vzniku. Důvodem byly zejména rozdílné postoje západního světa a rozvojových zemí v právní regulaci

Drtivá většina mezinárodních smluv bývá multilaterální, a o těchto bude autor i dále pojednávat v dalších kapitolách. Bilaterální mezinárodní smlouvy většinou představují mezivládní letecké dohody, které obsahují konkrétní závazky mezi dvěma smluvními státy.<sup>30</sup>

Potřeba unifikace a koordinace mezinárodní letecké dopravy vyvstala po jejím rozvoji po první světové válce, kdy právní úprava letecké dopravy byla součástí vnitrostátních právních pravidel jednotlivých států, které byly velmi rozdílné a do budoucna by tak představovaly zpomalení rozvoje mezinárodní letecké dopravy.<sup>31</sup>

První významnou mezinárodní smlouvou v této oblasti byla tzv. Pařížská úmluva z 13. října 1919, která byla vyhlášena v československé Sbírce zákonů a nařízení pod č. 35/1924 a nabyla pro Československo platnosti k 1. lednu 1924. Ta deklarovala úplnou a výlučnou svrchovanost států a jejich kolonií nad vzdušným prostorem a teritoriálními vodami.<sup>32</sup>

Hlavním důvodem sjednání Pařížské úmluvy bylo stanovení zásad a pravidel vedoucích k zamezení sporů motivované přáním podporovat „rozvoj mezinárodní letecké dopravy k účelům mírumilovným.“<sup>33</sup> Za doklad tohoto ustanovení můžeme považovat zejména zákaz přepravy třaskavin, zbraní a válečného střeliva v rámci mezinárodního letectví.<sup>34</sup> Součástí smlouvy byla i deklarace států umožnit v době míru přelety letadel jiných smluvních států bez rozdílu státní příslušnosti.<sup>35</sup>

Významným počinem bylo také zřízení Mezinárodní komise pro letectví, která byla přidruženou organizací Společnosti národů, jejíž pravomoci spočívaly v přijímání a ukládání

---

pravidelné i charterové mezinárodní letecké dopravy. Dnes nejvýznamnější smlouvy upravující odpovědnost leteckých dopravců za škodu způsobenou cestujícím a jejich zavazadlům nicméně dostatečnou podporu mezinárodního společenství získaly. Pro úplnost autor dodává, že v případě, kdy mnohostranná smlouva, která byla podepsána dostatečným počtem států potřebných pro její vstup v platnost, nestanoví jinak, nezanikne ani tehdy, když klesne počet stran potřebný pro její vstup v platnost. Došlo-li by tak k extrémní situaci, kdy by velké množství států od některé ze smluv odstoupilo, na jejich platnost to většinou nebude mít vliv. Viz čl. 55 Vídeňské úmluvy o smluvním právu.

<sup>30</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 25 - 26.

<sup>31</sup> PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 230.

<sup>32</sup> Čl. 1 PÚ.

<sup>33</sup> Preambule PÚ.

<sup>34</sup> Čl. 26 PÚ.

<sup>35</sup> Čl. 2 PÚ.

návrhů smluvním státům na změny Pařížské úmluvy a provádění úkolů stanovených úmluvou. Její úloha byla zejména administrativní, koordinační, informační a poradenská.<sup>36, 37</sup>

Ač nelze zpochybňovat význam Pařížské úmluvy, počet smluvních států nebyl tak vysoký.<sup>38</sup> Meziválečný vývoj s sebou nesl rozvoj prací na nejrůznějších úpravách regulace mezinárodní letecké dopravy. Za zmínku stojí zejména vliv CITEJA, jehož práce směřovala k vypracovávání návrhů mezinárodních smluv, z nichž nejvýznamnější byla Varšavská úmluva z roku 1929, o které bude autor pojednávat v další kapitole.<sup>39</sup>

V roce 1944 se v Chicagu uspořádala mezinárodní konference, na které byla schválena tzv. Chicagská úmluva ze dne 7. prosince 1944, která nahradila do té doby platnou Pařížskou úmluvu. Československo ji podepsalo dne 18. dubna 1945 ve Washingtonu a ve Sbírce nařízení a zákonů vyšla pod č. 147/1947. Dne 4. dubna 1947 po ratifikaci 26. smluvního státu nabyla Chicagská úmluva platnosti a dodnes ji můžeme řadit k mezinárodním smlouvám s nejvyšším počtem smluvních stran, jelikož k ní přistoupilo na 191 států.<sup>40</sup>

Podobně jako Pařížská úmluva stojí Chicagská úmluva na principu úplné a výlučné svrchovanosti států nad svým vzdušným prostorem.<sup>41</sup> Vedle úpravy pravidelných a nepravidelných letů civilních letadel, jejich registrace, státní příslušnosti či požadavků na posádky letadel dala ve své druhé části právní základ vzniku ICAO, jejíž úlohou je „*rozvíjeti zásady a techniku mezinárodního létání a podporovati plánování a rozvoj mezinárodní letecké dopravy.*“<sup>42</sup>

Hlavním účelem ICAO je „*dosažení co možno nejvyššího stupně jednotnosti v úpravách, normách, řízeních a organizaci, týkajících se letadel, personálu, leteckých tratí a pomocných služeb, všude tam, kde tato jednotnost usnadní a zdokonalí létání.*“<sup>43</sup> K tomu je

---

<sup>36</sup> Čl. 34 PÚ.

<sup>37</sup> Mezinárodní komise pro letectví (International Commission for Air Navigation) již dnes sice neexistuje, ale byla první mezinárodní organizací působící v oblasti civilního letectví.

<sup>38</sup> Do roku 1940 ratifikovalo PÚ 37 smluvních států. Viz The postal history of ICAO [online]. [cit. 2017-08-20]. Dostupné z: [http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/1919\\_the\\_paris\\_convention.htm](http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/1919_the_paris_convention.htm)

<sup>39</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 13.

<sup>40</sup> Seznam smluvních států [online]. [cit. 2017-08-20]. Dostupné z: [http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/chicago\\_en.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/chicago_en.pdf)

<sup>41</sup> Čl. 1 ChÚ.

<sup>42</sup> Čl. 44 ChÚ.

<sup>43</sup> Čl. 37 ChÚ.



ICAO oprávněna měnit dle potřeby mezinárodní normy a doporučované předpisy týkající se např. leteckých pravidel, způsobilosti letadel k létání či celních řízení.

### 2.2.2 Mezinárodní obyčej

Vedle mezinárodních smluv patří obyčej k dvěma základním pramenům mezinárodního práva. V minulosti stály vedle obyčejů a smluv také obecné zásady právní, které jsou však naukou dnešní doby považovány za pomocné prameny mezinárodního práva spolu se soudními rozhodnutími a učením znalců.<sup>44, 45, 46</sup>

Mezinárodní obyčej jako pramen práva musí obsahovat dva základní prvky – materiální a subjektivní. Materiálním prvkem se rozumí ustálená praxe, nabude-li obecnosti (*usus generalis*), subjektivním prvkem pak obecné povědomí o nezbytnosti této praxe (*opinio necessitatis generalis*). Spojení těchto prvků je důvodem závaznosti takto vzniklého mezinárodněprávního obyčeje, který je označován jako „*common law of nations*“.<sup>47</sup>

V oblasti mezinárodní dopravy často dochází k paralelní existenci mezinárodního obyčeje a jeho promítnutí do konkrétního ustanovení mezinárodní smlouvy. Konkrétním příkladem tak může být princip suverenity nad vzdušným prostorem, který je jednak součástí čl. 1 Chicagské úmluvy, nicméně z uvedeného ustanovení plyne obecná závaznost a uznání nejen ve vztazích mezi smluvními státy, ale také vůči státům nesmluvním.

Dalšími významnými obyčejí v mezinárodním leteckém právu jsou například zachování pravomoci státu nad letadly zapsanými v jeho leteckém rejstříku, a to i na území za jeho hranicemi či povinnost států pomoci všem letadlům, která se ocitla v tísní včetně umožnění vletu do svého vzdušného prostoru.<sup>48</sup>

---

<sup>44</sup> ČEPELKA, Č., ŠTURMA, P., Mezinárodní právo veřejné, Praha, Eurolex Bohemia, 2003, s. 124.

<sup>45</sup> V této souvislosti autor poukazuje na čl. 38 odst. 1 Statutu MSD, který uvádí výčet pramenů práva, které jsou podkladem k rozhodování MSD. Patří mezi ně mezinárodní smlouvy, mezinárodní obyčej, obecné zásady právní a učení nejkvalifikovanějších znalců práva.

<sup>46</sup> Pro úplnost autor dodává, že na rozdíl od mezinárodního práva jsou obecné zásady právní standardním pramenem práva evropského. Vycházejí zejména ze zřizovacích smluv a vnitrostátních právních řádů členských států. Viz TÝČ, V., Úvod do mezinárodního a evropského práva, 2., aktualiz. vyd., Brno, Masarykova univerzita, 2010, s. 86.

<sup>47</sup> ČEPELKA, Č., ŠTURMA, P., Mezinárodní právo veřejné, s. 125 – 126.

<sup>48</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 26.

## 2.3 Evropské právo

Evropské právo má v systému práva zvláštní postavení, neboť na rozdíl od mezinárodních organizací, které mají pouze koordinační charakter, vztah mezi EU a členskými státy má povahu subordinační.<sup>49</sup> Členské státy svým přistoupením k EU přenesly výkon části svých svrchovaných pravomocí na EU jako nadnárodní subjekt, který jako základní nástroj své nadřízenosti vytvořil systém unijního práva.<sup>50</sup>

Právo EU je tvořeno primárním a sekundárním právem, přičemž součástí primárního práva jsou mezinárodní smlouvy uzavírané mezi členskými státy v základních otázkách a smlouvy mezi EU a třetími státy,<sup>51</sup> kdežto sekundární právo je tvořeno právními akty vytvářenými orgány EU na základě zmocnění obsaženého v primárním právu EU, čili nařízeními, směrnici a rozhodnutími a dále také právně nezávaznými doporučeními a stanovisky.<sup>52</sup>

Nemalý význam má v evropském právu rovněž judikatura SD EU, která v oblasti právní úpravy letecké dopravy definovala vztah evropských norem k mezinárodním smlouvám, které na základě zmocnění v primárním právu unie uzavírá. Mezinárodní smlouvy uzavírané EU na základě SFEU jsou dle čl. 216 odst. 2 SFEU závazné pro orgány Unie i pro členské státy. Tyto dohody jsou uzavírány EU jako subjektem mezinárodního práva. Jelikož jsou mezinárodní smlouvy závazné pro orgány Unie, které vydávají normy sekundárního práva, můžeme si dovodit, že právě tato sekundární normotvorná činnost musí být zásadně v souladu nejen z právem primárním, ale také právě mezinárodními smlouvami, které jsou závazné jak pro unijní orgány, tak jako pro členské státy. Případný rozpor mezinárodní smlouvy a norem sekundárního práva by tak mohl být posuzován v řízení před SD EU na základě čl. 218 odst. 11 SFEU. Nejvýznamnějšími rozsudky SD EU v oblasti právní regulace letecké přepravy se autor věnuje v kapitole páté.

### 2.3.1 Primární právo EU

Doprava patří do sdílené pravomoci členských států a EU.<sup>53</sup> Společná dopravní politika je dále upravena v hlavě VI. SFEU, jejíž čl. 100 odst. 2 leteckou a námořní dopravu z ustanovení této hlavy vyjímá a umožňuje Evropskému parlamentu a Radě po konzultaci

---

<sup>49</sup> Subordinací se rozumí vztah nadřízenosti a podřízenosti.

<sup>50</sup> TOMÁŠEK, M., TÝČ, V., MALENOVSKÝ, J., Právo Evropské unie, Praha, Leges, 2013, s. 55.

<sup>51</sup> GERLOCH, A., Teorie práva, s. 122.

<sup>52</sup> TOMÁŠEK, M., TÝČ, V., MALENOVSKÝ, J., Právo Evropské unie, s. 56.

<sup>53</sup> Čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU.

s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů přijmout řádným legislativním postupem vhodné právní předpisy pro námořní a leteckou dopravu.<sup>54</sup>

Zmíněné ustanovení čl. 100 odst. 2 SFEU se stalo právním základem iniciativy *Jednotné evropské nebe* započaté v roce 1999. Jejím primárním cílem je zlepšení výkonnosti řízení letového provozu a letových navigačních služeb prostřednictvím integrace evropského vzdušného prostoru. Do roku 2035 se předpokládá až ztrojnásobení kapacity vzdušného prostoru, snížení nákladů na řízení letového prostoru o polovinu, desetinásobné zvýšení bezpečnosti a omezení dopadu letecké dopravy na životní prostředí až o 10 %.<sup>55</sup>

Zejména v oblasti snížení negativního dopadu letecké dopravy na životní prostředí je autor skeptický, neboť s ohledem na potřebné investice může v mezinárodním měřítku dojít ke zhoršení konkurenční schopnosti evropských leteckých dopravců. Bude tak zajímavé sledovat úspěšnost snah představitelů EU na mezinárodním poli při prosazování přísnějších limitů emisí skleníkových plynů v letecké dopravě.

### 2.3.2 Sekundární právo EU

Evropská právní úprava letecké dopravy je součástí zejména sekundárního práva EU, a to nařízení a směrnic. V této oblasti jsou legislativní výsledky EU nadmíru pozitivní, a to primárně z pohledu evropského cestujícího jakožto spotřebitele. Jelikož je letecká doprava globálním fenoménem 21. století, je velmi žádoucí danou oblast ošetřit tak, aby mezi vnitrostátními právními úpravami členských států EU nevznikaly větší rozdíly a postupně došlo k harmonizaci a ještě lépe unifikaci právní úpravy tohoto odvětví.

Významný posun pro regulaci letecké dopravy v rámci EU představoval desetiletý proces zahájený přijetím *Jednotného evropského aktu* v roce 1986 a dokončením vnitřního trhu. Přijetím několika balíčků právních aktů na úrovni EU došlo k přeměně z navzájem oddělených vnitrostátních leteckých trhů členských států v jednotný konkurenceschopný trh evropské

---

<sup>54</sup> Z čl. 100 SFEU tak vyplývá, že právní akty pro silniční, železniční a vnitrozemskou vodní dopravu jsou přijímány na základě čl. 91 SFEU a aplikují se pro ni i následující ustanovení hlavy VI. SFEU, kdežto právní akty pro leteckou a námořní dopravu jsou přijímány na základě čl. 100 odst. 2 SFEU, a to řádným legislativním postupem dle čl. 294 SFEU. Princip zákazu diskriminace a další zásady dopravní politiky mohou být v rámci sekundárních právních aktů EU pro leteckou a námořní dopravu stanoveny samostatně a mohou i nemusí následovat zásady, které jsou součástí jednotlivých ustanovení zakládacích smluv. I přes to obecná ustanovení těchto smluv musí být sekundárními právními akty v oblasti letecké a námořní dopravy respektována a jsou jim přidržena. Viz SYLLOVÁ, J., Lisabonská smlouva: komentář, Praha, C. H. Beck, 2010, s. 432 - 433.

<sup>55</sup> Letecká doprava: Jednotné evropské nebe [online]. [cit. 2017-08-20]. Dostupné z: [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.9.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.9.html)

letecké dopravy. Přijetí prvního a druhého balíčku z let 1987 a 1990 mělo za následek postupné rozvolňování pravidel pro ceny a kapacity.<sup>56</sup> Třetí liberalizační balíček z roku 1992 zavedl jednotnou licenci leteckých dopravců a umožnil jim přístup na letecké trasy v rámci EU.<sup>57</sup> Proces liberalizace dále pokračoval v roce 2004 vytvořením již výše zmíněného *Jednotného evropského nebe*, které má za úkol eliminovat bariéry v rámci vzdušného prostoru EU.

V neposlední řadě je potřeba zmínit sekundární legislativu přijatou počínaje rokem 2002, která se zaměřila na bezpečnost, regulaci letištních poplatků, ochranu před nekalým soutěžním jednáním při poskytování služeb ze zemí mimo EU a práva cestujících a jejich ochranu. O posledním uvedeném – právech cestujících a jejich ochraně – je věnována čtvrtá část této práce.

## 2.4 České právo

Oblast letecké dopravy v současnosti podléhá z velké části právní úpravě, která je součástí mezinárodního a evropského práva. Vnitrostátní právní předpisy postupnou internacionalizací letecké dopravy ztrácí na významu, jejich existence by navíc zbytečně zpomalovala ekonomický rozvoj a modernizaci leteckého průmyslu. Předpokladem jejich aplikace tak bude zejména situace, která není upravena mezinárodní smlouvou či právním aktem evropského práva, a to obzvlášť v oblasti vnitrostátní letecké dopravy. Dalším případem aplikace vnitrostátní právní úpravy bude situace v oblasti mezinárodní letecké dopravy, kdy jsou vnitrostátní právní předpisy aplikovány na základě výslovného zmocnění mezinárodní smlouvou či na základě odkazu v kolizní normě. Tři základní české právní předpisy, které se v oblasti letecké dopravy mohou aplikovat, jsou letecký zákon, zákon o mezinárodním právu soukromém a občanský zákoník.

---

<sup>56</sup> Letecká doprava: Tržní pravidla [online]. [cit. 2017-08-20]. Dostupné z:

[http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.7.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.7.html)

<sup>57</sup> Třetí balíček, jehož součástí byla nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům, nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství a nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby, byl z pragmatických důvodů nahrazen nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství. S ohledem na změny, které byly v třetím balíčku potřebné, bylo pro evropského zákonodárce lepší sjednotit úpravu do jediného nařízení a promítnout v něm všechny požadované změny. Viz nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 [online]. [cit. 2017-08-20]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/predpisy/narizeni-evropskeho-parlamentu-a-rady-es-c-1008-2008>

### 2.4.1 Letecký zákon

Letecký zákon představuje základní právní normu upravující oblast českého civilního letectví. Vzhledem k faktu, že je Česká republika smluvní stranou Chicagské úmluvy, plyne část jeho ustanovení právě z této mezinárodní smlouvy, kterou přizpůsobuje českým podmínkám. Letecký zákon zmocňuje Ministerstvo dopravy k vydání prováděcího předpisu, kterým je v současné době vyhláška Ministerstva dopravy č. 108/1997 Sb., kterou se provádí letecký zákon.

Vedle zmíněné vyhlášky Ministerstvo dopravy dále vydává výnosy, jimiž se vydávají předpisy řady „L“, kterými se na české prostředí aplikují standardy a doporučení ICAO, které jsou součástí příloh Chicagské úmluvy. O přijetí výnosů, které jsou registrovány, je informováno Sbírkou zákonů. Právní normy, které jsou pro zahraniční letecké společnosti nejdůležitější, jsou uvedeny v AIP, kterou vydává Řízení letového provozu ČR v rámci své Letové informační služby.<sup>58</sup>

Letecký zákon mimo jiné ve svém § 3 zřizuje Úřad pro civilní letectví, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Jeho hlavní úlohou je provádění dozoru v oblasti civilního letectví na základě rámcového nařízení.<sup>59</sup> Úřad dohlíží na plnění povinností:

- Leteckých dopravců týkajících se náhrad a pomoci cestujícím v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu podle nařízení č. 261/2004 a vyřizuje stížnosti na porušování těchto povinností.<sup>60</sup>
- Provozovatelů letišť a leteckých dopravců týkajících se dodržování práv osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace podle nařízení č. 1107/2006.
- Leteckých dopravců týkajících se informování cestujících v letecké dopravě podle nařízení č. 2111/2005.<sup>61, 62</sup>

---

<sup>58</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 29.

<sup>59</sup> § 3 odst. 5 LZ.

<sup>60</sup> § 3 odst. 7 LZ.

<sup>61</sup> § 3 odst. 8 LZ.

<sup>62</sup> Výjimku v oblasti dozoru Úřadu pro civilní letectví podle § 3 odst. 8 LZ představují provozovatelé cestovních kanceláří a cestovních agentur. Na plnění jejich povinností, které plynou z nařízení č. 1107/2006 a nařízení č. 2111/2005 dohlíží živnostenské úřady. Viz § 3 odst. 9 LZ.

## 2.4.2 Zákon o mezinárodním právu soukromém

Mezinárodní právo soukromé je souborem „*zvláštních právních norem, které jsou určeny výlučně pro úpravu soukromoprávních poměrů s mezinárodním prvkem.*“<sup>63</sup> Nejvýznamnějším pramenem české úpravy MPS je ZMPS.

Základními metodami úpravy soukromoprávních poměrů s mezinárodním prvkem jsou metody kolizní a přímá.<sup>64</sup> Kolizní metoda se užije v případě, kdy má konkrétní soukromoprávní poměr vztah ke dvěma či více státům, resp. jejich právním řádům, čímž dojde k jejich kolizi. Dochází zde k aplikaci kolizní normy, která určí, podle kterého právního řádu se bude daný poměr řídit. Kolizní normy věcně neupravují práva a povinnosti subjektů právního poměru, ale stanovují kritéria, podle nichž se určí právní řád státu, dle něhož se má daný poměr řídit. Vzhledem k úspěšnosti unifikace regulace mezinárodní letecké dopravy dochází k upozadění kolizních norem, které dále nemají valného významu. Omezují se na ty otázky, které se doposud nepodařilo unifikovat anebo tam, kde se unifikace prozatím nejeví jako nejvhodnější metoda regulace.<sup>65</sup> Autor však ani tento fakt neopomíná, ač jak uvádí odborná literatura, situací, při nichž se aplikují kolizní normy, je minimum. Alespoň stručně pojednává o v současnosti nejvýznamnější evropské kolizní normě, kterou je nařízení Řím I, v kapitole třetí.

Jak bylo uvedeno výše, právní poměry vznikající v oblasti mezinárodní letecké dopravy upravují zejména přímé normy, které bez odkazu na právní řád některého státu přímo stanoví práva a povinnosti subjektů právního poměru s mezinárodním prvkem. Představiteli přímých norem jsou mezinárodní smlouvy, které mezi sebou státy uzavírají a dle předepsaných pravidel obsažených v jejich ústavních předpisech se stávají součástí právních řádů smluvních států.<sup>66</sup>

67

Součástí MPS v širším smyslu jsou i normy civilního procesního práva, které upravují soudní řízení o soukromoprávních poměrech s mezinárodním prvkem.<sup>68</sup> V této práci se autor bude věnovat normám přímým, které jsou pro mezinárodní leteckou dopravu nejdůležitější.

---

<sup>63</sup> KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K., Mezinárodní právo soukromé, 8. vydání, Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015, s. 27.

<sup>64</sup> KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K., Mezinárodní právo soukromé, s. 39.

<sup>65</sup> PAUKNEROVÁ, M., Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, 1. vyd., Praha, Academia, 1985, s. 42.

<sup>66</sup> KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K., Mezinárodní právo soukromé, s. 29.

<sup>67</sup> V České republice se mezinárodní smlouvy stávají součástí právního řádu prostřednictvím čl. 10 Ústavy, který stanoví, že „*Vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu.*“

<sup>68</sup> PAUKNEROVÁ, M., Evropské mezinárodní právo soukromé, 2. vyd., Praha, C. H. Beck, 2013, s. 6.

### 2.4.3 Občanský zákoník

Právní úpravu letecké dopravy občanský zákoník neobsahuje. Základní ustanovení přepravy osob a věcí jsou obsažena v jeho § 2550 a násl. a mohou tak být aplikována ve všech druzích přepravy osob a věcí v případě, kdy je za rozhodné právo označen český právní řád, a to na základě volby práva či takového určení kolizní normou.

Závazky ze smluv o přepravě mají dispozitivní charakter, je tak na stranách smlouvy, aby si konkrétní práva a povinnosti plynoucí ze smlouvy o přepravě ujednaly. Zákon jen rámcově upravuje přepravu osob, přičemž konkrétnější úprava může být stanovena v podzákoných normách, které jsou označeny jako přepravní řády.<sup>69</sup> Na základě těchto řádů vznikají přepravní podmínky,<sup>70</sup> které jsou pro cestující v jakémkoli dopravním prostředku veřejné přepravy důležitou součástí smluv o přepravě. V oblasti přepravy věcí pak zákonodárce v důsledku rekonstrukce soukromého práva přestal rozlišovat mezi podnikatelskou přepravou zboží a přepravou věcí, při níž účastníci smlouvy nejsou podnikateli. Patřičnou úpravu podobně jako u přepravy osob najdeme v přepravních řádech.<sup>71</sup>

Důležité je však zmínit, že v současnosti v České republice letecký přepravní řád neexistuje. Původní vyhlášku Ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, která nabyла účinnosti 29. března 1966, zrušil s nabytím své účinnosti 1. ledna 2014 zák. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Předmětná vyhláška sloužila k provedení příslušných ustanovení zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník a zák. č. 109/1964 Sb., hospodářský zákoník. Novelizována byla vyhláškou č. 15/1971 a bez větších zásahů tak byla platná do konce roku 2013. Podobný osud jako letecký přepravní řád měl i silniční přepravní řád, který rovněž dosud nebyl vyhlášen.

Jelikož si autor chtěl současný stav důkladně ověřit, kontaktoval Odbor civilního letectví Ministerstva dopravy, kde mu bylo sděleno, že s prací na přípravě nového leteckého přepravního řádu se výhledově nepočítá. Je tak na uvážení legislativců, zda předmětnou podzákonnou normu vydat někdy v budoucnu.

---

<sup>69</sup> V obecnější rovině se dále vztah vyhlášky jakožto podzákonné právní normy a zákona dá definovat tak, že vyhláška je právní předpis vydaný ministerstvem, jiným správním úřadem či orgánem územní samosprávy na základě a v mezích zákona, a to v případě, kdy je daný správní orgán k vydání takového předpisu zákonem zmocněn dle díky čl. 79 odst. 3 Ústavy. Speciální zákonné zmocnění najdeme i v občanském zákoníku, jehož § 2578 OZ stanoví, že podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství.

<sup>70</sup> Občanský zákoník: komentář., Praha, Wolters Kluwer ČR, 2014, s. 44.

<sup>71</sup> Tamtéž, s. 61.

Letecký přepravní řád by měl obdobně jako ten původní upravit práva, povinnosti a odpovědnost leteckých dopravců a jim korespondující práva, povinnosti a případnou odpovědnost cestujících. Jakožto podzákonný právní předpis by měl provést obecnou zákonnou úpravu obsaženou v občanském zákoníku, která je obecně aplikovatelná na všechny druhy přepravy osob a věcí.

V souvislosti s poměrně komplexní právní úpravou letecké dopravy mezinárodními smlouvami a právními předpisy EU tak autor vyvozuje, že se přepravní řády v letecké dopravě stávají nadbytečnými a do budoucna postačí smluvní zakotvení přepravních podmínek ve VOP leteckých dopravců, které jsou součástí smluv mezi dopravcem a cestujícím, a které musí zároveň splňovat všechny standardy dané mezinárodním a evropským právem.



### **3 Nejvýznamnější prameny evropského a mezinárodního práva upravující mezinárodní leteckou přepravu cestujících a jejich zavazadel**

Součástí této části práce bude představení nejdůležitějších pramenů regulace letecké dopravy v oblasti mezinárodního a evropského práva. Zajisté nebude vyčerpán veškerý výčet pramenů, autor však vybral ty nejdůležitější.

Jak již bylo uvedeno v kapitole 2.2.1., mezinárodní smlouvy jsou základním pramenem právní úpravy mezinárodní letecké dopravy. Potřeba stanovit základní regulaci v této oblasti dopravy vyvstala již na začátku 20. století. V průběhu jeho druhé poloviny pozorujeme tendence evropských států integrovat se za účelem udržení míru a stability na starém kontinentu. Tyto snahy vyústily ve vznik nadnárodního evropského společenství dnes označeného jako EU.

Zejména sekundární právo EU je v oblasti právní úpravy letecké dopravy poměrně vyčerpávající, co do výčtu práv cestujících a jim korespondujícím povinností leteckých dopravců, a v očekávání je připravovaná ještě hlubší regulace. Nejen z těchto důvodů o nich v potřebné míře pojednává poslední část této kapitoly, na kterou dále navazuje kapitola čtvrtá, která je zaměřena na konkrétní práva cestujících obsažená v nařízeních EU.

#### **3.1 Varšavský systém**

Varšavským systémem označujeme soubor mezinárodních smluv, který tvoří Varšavskou úmluvu a na ni navazující protokoly a úmluvy, které ji během 20. století upravovaly a doplňovaly. Systém těchto smluv se vyznačuje svou kogentní a nekomplexní úpravou.<sup>72</sup> Ač můžeme VÚ označit za právní úpravu poměrně nadčasovou, vyvstala v souvislosti s prudkým rozvojem mezinárodní letecké dopravy nutnost její aktualizace. Vzhledem k menšímu množství ratifikujících států jednotlivých dodatkových protokolů, ujednání a úmluv je však zřejmé, že

---

<sup>72</sup> Kogentní pro výlučnou závaznost jeho ustanovení pro smluvní strany přepravní smlouvy, které, jak bude pojednáno dále, nemohou vyloučit účinky ustanovení VÚ, pokud tak není výslovně připuštěno. Nekomplexnost můžeme pozorovat hlavně proto, že je v něm upravena pouze část problematiky související s mezinárodní přepravou cestujících a věcí. Neupravuje-li tak VÚ některou z otázek mezinárodní přepravy, aplikuje se vnitrostátní právní úprava, případně smluvní ujednání stran. Viz HORNÍK, J., Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy, *Právní rozhledy* 7/2002, s. 312.

samotná VÚ patří mezi nejuznávanější mezinárodní smlouvy, které jsou akceptovány většinou států světa, na rozdíl od zmíněných navazujících dodatků.<sup>73, 74</sup>

### 3.1.1 Varšavská úmluva

VÚ byla sjednána 12. října 1929 během druhé mezinárodní konference o soukromém právu leteckém a v platnost vstoupila 13. února 1933. Součástí československého právního řádu se stala vyhlášením ve Sbírce zákonů a nařízení pod č. 15/1935, přičemž platnosti nabyla k 15. únoru 1935. Před jejím přijetím neexistovala jednotná mezinárodní úprava soukromoprávního charakteru upravující právní poměry v letecké dopravě. Na tvorbě určitých pravidel se sice ve 20. letech 20. století podílel právní výbor IATA, jejich efektivita však byla limitována, navíc podléhala rozdílné interpretaci v závislosti na jurisdikci jednotlivých zemí.<sup>75</sup>

Ustanovení VÚ neunifikují právní úpravu mezinárodní letecké dopravy zcela vyčerpávajícím způsobem, celá řada otázek je přenechána vnitrostátním právním řádům aplikovatelných podle kolizních norem. Hlavní úlohou VÚ bylo sjednocení úpravy dopravních dokumentů včetně stanovení významu těchto dokumentů a stanovení jednotné hmotněprávní úpravy odpovědnosti dopravce za škody způsobené cestujícím, na jejich zavazadlech a na přepravované zboží v mezinárodní letecké dopravě. V procesní rovině úmluva vymezuje výlučnou příslušnost soudů pro řešení sporů z odpovědnosti dopravců.<sup>76</sup>

---

<sup>73</sup> HORNÍK, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, s. 18.

<sup>74</sup> Dosud k Varšavské úmluvě přistoupilo 152 smluvních států. Viz Seznam smluvních států [online]. [cit. 2017-08-21]. Dostupné z: [http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/wc-hp\\_en.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/wc-hp_en.pdf)

<sup>75</sup> BARTSCH, R., I., C., International Aviation Law: A Practical Guide, Burlington, Ashgate Pub., 2012, s. 23 [online]. [cit. 2017-08-22]. Dostupné z: <http://site.ebrary.com/lib/cuni/reader.action?docID=10620907>

<sup>76</sup> PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 232-233.

### 3.1.1.1 Působnost

VÚ vymezuje svou působnost pozitivně i negativně. Vztahuje se na veškerou mezinárodní dopravu<sup>77</sup> osob, zavazadel a zboží provozovanou letadlem,<sup>78</sup> a to za úplatu či bezplatně, je-li prováděna letadlem dopravního leteckého podniku,<sup>79</sup> včetně dopravy provozované státem nebo jinými právníckými osobami práva veřejného za stanovených podmínek.<sup>80</sup> Naopak se nevztahuje na dopravu provozovanou na základě mezinárodních smluv o přepravě poštovních zásilek,<sup>81</sup> ty části kombinované dopravy prováděné jiným dopravním prostředkem než letadlem,<sup>82</sup> mezinárodní leteckou dopravu prováděnou leteckými podniky při prvních leteckých pokusech na konkrétních trasách provozovaných za účelem zřízení pravidelných leteckých linií, ani na dopravu uskutečněnou za mimořádných okolností mimo rámec normální činnosti leteckého provozu.<sup>83</sup>

### 3.1.1.2 Dopravní dokumenty

Jak již bylo zmíněno výše, významnou úlohou VÚ bylo sjednocení formy a náležitostí dopravních dokumentů, mezi které řadí:

- a) jízdenku při přepravě cestujících,<sup>84</sup>

---

<sup>77</sup> Mezinárodní dopravou se dle čl. 1 odst. 2 VÚ rozumí každá doprava, při které podle ujednání stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení dopravy nebo k překládání či nikoliv, buď na území dvou smluvních států, nebo na území pouze jednoho z nich, je-li stanovena zastávka na území, jež je podrobeno svrchovanosti jiného státu, ač není smluvní stranou VÚ. Za mezinárodní dopravu se tak ve smyslu VÚ nepovažuje pouhý přelet letadla nad územím cizího státu či teritoria bez přistání na jeho území či přistání na území státu, který není smluvní stranou VÚ. Naopak za mezinárodní dopravu se rovněž považuje smluvní úmysl doletět na území cizího státu, který je smluvní stranou VÚ, i když k němu fakticky nedošlo a letadlo tak např. z technických důvodů nebo při havárii přistálo na území státu, odkud odlétalo. Viz PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 234 – 235.

<sup>78</sup> VÚ s letadlem počítá jako s jediným možným dopravním prostředkem mezinárodní letecké dopravy. Pokud by mělo dojít ke zrušení letu a poskytnutí náhradní přepravy cestujících prostřednictvím jiného druhu dopravy, nelze pak VÚ aplikovat. Viz PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 235.

<sup>79</sup> Čl. 1 odst. 1 VÚ.

<sup>80</sup> Čl. 2 odst. 1 VÚ.

<sup>81</sup> Čl. 2 odst. 2 VÚ.

<sup>82</sup> Čl. 31 odst. 1 VÚ.

<sup>83</sup> Čl. 34 VÚ.

<sup>84</sup> Jízdenka, jejíž označení bylo Haagským protokolem změněno na letenku, musí obsahovat místo a dobu vydání, místo odletu a místo určení, stanovené zastávky, jméno a adresu dopravce (resp. název a sídlo v případě právníckých osob) a upozornění o režimu odpovědnosti stanoveném VÚ. Viz čl. 3 odst. 1 VÚ.

- b) průvodku při přepravě zavazadel,<sup>85</sup> a
- c) nákladní letecký list při přepravě zboží.<sup>86</sup>

Jak je uvedeno v poznámkách pod čarou, VÚ stanovuje řadu formálních náležitostí, které dopravní dokumenty musí obsahovat. Jejich nedostatek, nesprávnost či případná ztráta jízdenky a průvodky nemá vliv na existenci či platnost smlouvy o přepravě, pro kterou budou i přes to platit ustanovení VÚ. V případě přepravy cestujících a zavazadel, kdy letecký dopravce nevydá jízdenku či průvodku, případně průvodka neobsahuje stanovené povinné údaje, zaniká dopravci oprávnění dovolávat se těch ustanovení VÚ, která omezují nebo vylučují jeho odpovědnost.<sup>87</sup> V otázce formy dokumentů je nutno zmínit, že se nejedná o cenné papíry, ale doklady legitimačního charakteru, které prokazují, že byla uzavřena přepravní smlouva obsahující specifické náležitosti, která spadá do režimu odpovědnosti podle VÚ.<sup>88</sup>

### 3.1.1.3 Odpovědnost dopravce

Vedle zavedení základních pravidel stanovujících formální náležitosti dopravních dokumentů VÚ zavádí hmotněprávní úpravu odpovědnosti dopravce za škody způsobené cestujícím, na jejich zavazadlech a na zboží v mezinárodní letecké dopravě. Předpokladem založení odpovědnosti dopravce je vznik některé ze škodných událostí předpokládaných VÚ. Jsou jimi:

- a) smrt, zranění či utrpení jiného poškození na těle cestujícího,<sup>89</sup>

---

<sup>85</sup> Průvodka bývá spolu s jízdenkou (resp. letenkou) součástí jediného dokumentu. Dopravce je povinen průvodku vydat pro zavazadla vyjma drobných osobních předmětů, a to ve dvou vyhotoveních, z nichž jedno případně cestujícímu a druhé dopravci. Průvodka musí obsahovat místo a dobu vydání, místo odletu a místo určení, jméno a adresu dopravce (resp. název a sídlo v případě právnických osob), číslo jízdenky (resp. letenky), upozornění o vydání zavazadla držiteli průvodky, počet a váhu zavazadel, částku udané ceny, do které je dopravce odpovědný za poškození zavazadla (čl. 22 odst. 2 VÚ počítá s částkou 250 franků za kilogram, která v případě zvláštního zájmu odesílatele a zaplacení vyššího poplatku může být vyšší) a upozornění o režimu odpovědnosti stanoveném VÚ. Viz čl. 4 odst. 2, odst. 3 VÚ.

<sup>86</sup> Nákladní letecký list musí být vystaven ve třech vyhotoveních, z nichž jedno případně odesílateli, druhé dopravci a třetí příjemci. Vedle náležitostí stanovených pro přepravu zavazadel obsahuje nákladní letecký list další specifika jako je např. zjevný stav a povaha zboží. Jak již bylo uvedeno, tato práce přepravu zboží nezohledňuje, proto o ní dále nebude pojednáváno, a to i přes úpravy a doplnění, kterými požadavky na nákladní letecký list prošly díky změnám VÚ. Viz čl. 6 odst. 1, odst. 2, čl. 8 VÚ.

<sup>87</sup> Čl. 3 odst. 2, čl. 4 odst. 4 VÚ.

<sup>88</sup> PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 238.

<sup>89</sup> Čl. 17 VÚ.

- b) zničení, ztráta nebo poškození zapsaných zavazadel nebo zboží,<sup>90</sup> nebo
- c) zpoždění při přepravě cestujících, zavazadel nebo zboží.<sup>91</sup>

Pokud tak dojde k některé z uvedených škodných událostí, vzniká dopravci odpovědnost za škodu touto událostí způsobenou s výjimkou okolnosti, kdy dopravce prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá možná opatření vedoucí k zabránění vzniku škody.<sup>92</sup> Jak je vidno z ustanovení čl. 20 VÚ, důkazní břemeno možné exkulpace<sup>93</sup> leží na straně dopravce. K výkladu pojmu „veškerá nutná opatření“ VÚ mlčí. Když bychom ho vykládali doslovně, k exkulpacii dopravce by mohlo dojít jen v případě způsobení škody vyšší mocí.<sup>94</sup> Je tak potřeba považovat výklad tohoto ustanovení jako požadavek k učinění přiměřených, normálních a pečlivých opatření spatřovaných v normální organizaci provozu, pečlivém výběru zaměstnanců a stálém dohledu nad výkonem jejich práce, důkladné kontrole všech zařízení apod.<sup>95, 96</sup>

Odpovědnost dopravce může být zkrácena či vyloučena prokázáním zaviněného jednání poškozeného či jeho přispění ke způsobené škodě.<sup>97</sup> Další omezení odpovědnosti dopravce můžeme zpozorovat ve stanovení limitů, do kterých je odpovědný za následek škodné události. Tyto limity jsou uváděny ve francouzských francích, při čemž hodnota francouzského franku je vyjádřena 65,5 miligramy zlata o ryzosti 900/1000. V zaokrouhlených číslech tak mohlo dojít k přepočtu na jakoukoli národní měnu.<sup>98</sup> VÚ neřeší otázku jak se má převod na národní měny provádět a který okamžik je pro převod rozhodující pro stanovení měnového kurzu. V soudní praxi jednotlivých států tak docházelo ke značným odchýlkám, a to zejména v případě stanovení okamžiku převodu francouzských franků na národní měny, přičemž některé státy za

---

<sup>90</sup> Čl. 18 odst. 1 VÚ.

<sup>91</sup> Čl. 19 VÚ.

<sup>92</sup> Čl. 20 odst. 1 VÚ.

<sup>93</sup> Exkulpacii dopravce se rozumí jeho vyvinění se ze subjektivní odpovědnosti za způsobenou škodu prokázáním toho, že učinil veškerá nutná a možná opatření, aby škodě zabránil.

<sup>94</sup> Tu můžeme vymezit jako „určitou mimořádnou událost, která objektivně nemohla být odvrácena a jejíž škodlivé následky nemohly být zamezeny ani vynaložením nejzazšího úsilí, které bylo možno s ohledem na konkrétní situaci požadovat.“ Viz PAUKNEROVÁ, M., Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, s. 20-21.

<sup>95</sup> PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 268.

<sup>96</sup> Za konkrétní příklad těchto opatření je považováno poučení cestujících posádkou letadla při turbulencích. Viz JONES, O., The Warsaw Convention, Travel Law Journal, 3/1995, s. 85.

<sup>97</sup> Čl. 21 VÚ.

<sup>98</sup> Čl. 22 odst. 4 VÚ.

něj považovaly den vzniku škody a jiné den vyhlášení soudního rozhodnutí. Jasně v této otázce vnesl až Haagský protokol, který za rozhodný den stanovil den vyhlášení rozsudku.<sup>99</sup>

Odpovědnost dopravce je limitována částkou:

- a) 125 000 franků při přepravě cestujících,<sup>100</sup>
- b) 250 franků za kilogram při přepravě zapsaných zavazadel a zboží,<sup>101</sup> a
- c) 5 000 franků za předměty, jež si cestující opatruje sám.<sup>102</sup>

Uvedené částky představují maximální rozsah odpovědnosti dopravce, je tak povinností cestujícího prokázat skutečnou škodu, jež mu byla způsobena. Jestliže výše škody nepřesahuje tyto hranice, hradí dopravce škodu skutečnou.<sup>103</sup>

Naopak zkrácení, vyloučení či limitace odpovědnosti se dopravce nemůže dovolat v případě, kdy škodu způsobil on či jeho zaměstnanec při výkonu své služby ve zlém úmyslu nebo ze zavinění, které je podle právního řádu soudu, který o věci rozhoduje, kladeno na roveň zlému úmyslu.<sup>104</sup>

#### **3.1.1.4 Soudní příslušnost**

Vymáhání nároků cestujících plynoucích z odpovědnosti dopravce za způsobenou škodu lze zahájit podáním žaloby u soudu na území některého ze smluvních států VÚ, a to v promlčecí lhůtě 2 let ode dne příletu do místa určení, nebo ode dne, kdy letadlo mělo přiletět, nebo od zastavení dopravy.<sup>105</sup> Volba soudu, u kterého může být podána žaloba, náleží žalobci, přičemž ten určí volbou jednu ze čtyř možností:

- a) soud dopravcova bydliště,
- b) soud hlavního sídla dopravcova provozu,

---

<sup>99</sup> PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 255.

<sup>100</sup> Tento limit může být smluvně zvýšen. Viz čl. 22 odst. 1 VÚ.

<sup>101</sup> Tento limit může být v případě zvláštního zájmu odesílatele a zaplacení vyššího poplatku vyšší. Viz čl. 22 odst. 2 VÚ.

<sup>102</sup> Čl. 22 odst. 3 VÚ.

<sup>103</sup> PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 247.

<sup>104</sup> Čl. 25 VÚ.

<sup>105</sup> Čl. 29 VÚ. Způsob výpočtu lhůty se může u právních řádů jednotlivých smluvních států lišit. Obecně dle dikce čl. 29 odst. 2 VÚ je způsob výpočtu lhůty stanoven právním řádem státu, u jehož soudu byla žaloba podána.

- c) soud místa, kde má dopravce závod, v němž byla uzavřena přepravní smlouva, anebo
- d) soud místa určení.<sup>106, 107</sup>

Důležité je také ustanovení čl. 32 VÚ, které pod sankcí neplatnosti zakazuje ujednání učiněná před vznikem škodné události mezi cestujícím a dopravcem, která se odchylují od VÚ určením právního řádu, kterého má být užito nebo změnou pravidel o soudní příslušnosti.

### 3.1.2 Haagský protokol

První velkou úpravou Varšavské úmluvy bylo přijetí Haagského protokolu,<sup>108</sup> který byl sjednán 28. září 1955 a platnosti a účinnosti nabyl 1. srpna 1963.<sup>109</sup> Součástí právního řádu ČSR se stal vyhláškou č. 15/1966 Sb.<sup>110</sup> Po 25 letech od podepsání VÚ se rozsah mezinárodní letecké dopravy zvýšil až 240 krát, rovněž rostl počet jejích smluvních států. Hlavní slabiny původní úmluvy byly spatřovány v nízkých limitech odpovědnosti leteckých dopravců zejména v otázce způsobení smrti, zranění či utrpení jiného poškození na těle cestujících nebo přílišné formalizaci dopravních dokumentů.<sup>111</sup> Cílem HP bylo zjednodušení formálních náležitostí dopravních dokumentů, upravení některých definic a zvýšení limitů odpovědnosti dopravců za způsobenou škodu.<sup>112</sup>

---

<sup>106</sup> Čl. 28 odst. 1 VÚ.

<sup>107</sup> Z obecného pohledu se může zdát, že rozhodování o nárocích cestujících nemůže splnit minima předvídatelnosti soudních rozhodnutí a zajištění právní jistoty cestujících v daných věcech s ohledem na množství právních řádů, podle kterých může být díky připuštění čtyř variant volby práva rozhodováno. Dá se předpokládat, že rozhodování soudu ve vyspělých státech zaručí cestujícím příznivější výsledek, co do výše uznaných nároků plynoucích z odpovědnosti dopravce, na rozdíl od rozhodování soudů v rozvojových zemích. Díky VÚ jasně stanoveným pravidlům je i přes to možno předpokládat alespoň pravděpodobný výsledek vymáhání nároků cestujících při škodných událostech předpokládaných touto mezinárodní smlouvou. Viz JONES, O., *The Warsaw Convention*, 3/1995, s. 85.

<sup>108</sup> VÚ a HP tvoří a jsou vykládány jako jediný dokument označovaný společně jako VÚZH. Viz čl. 19 HP.

<sup>109</sup> HP se stal platným splněním podmínky dané svým čl. 22, kdy došlo k jeho ratifikaci 30. smluvním státem a uplynutí 90 dnů od uložení 30. ratifikační listiny.

<sup>110</sup> Vyhláška ministra zahraničních věcí o Protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929.

<sup>111</sup> MANKIEWICZ, H., R., *Hague Protocol to Amend the Warsaw Convention*, *The American Journal of Comparative Law*, Vol. 5, No. 1 (Winter, 1956), s. 78 – 79 [online]. [cit. 2017-08-21]. Dostupné z: [https://www.jstor.org/stable/838140?seq=2#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/838140?seq=2#page_scan_tab_contents)

<sup>112</sup> HORNÍK, J., *K pramenům právní úpravy letecké přepravy*, s. 18.

Problémem, se kterým se vyjednávání o podobě změn VÚ potýkalo, byly zejména rozdíly požadavků na zvýšení odpovědnostních limitů leteckých dopravců, kdy USA prosazovaly ztrojnásobení dosavadních limitů, kdežto země s nižší hospodářskou úrovní byly silně proti.<sup>113</sup> Všeobecně podporovaným kompromisem<sup>114, 115</sup> tak bylo zdvojnásobení některých limitů.

HP tak vnesl do Varšavského systému zejména tyto významné změny:

1. Formální a obsahové změny dopravních dokumentů

HP přejmenoval jízdenku na letenku a upravil minimální náležitosti, které musí letenka a průvodka obsahovat. Postačí, když je na nich uvedeno označení místa odletu a místa určení, stanovené zastávky a upozornění o režimu odpovědnosti stanoveném VÚ. Naopak nemusí obsahovat např. místo a dobu vydání či jméno a adresu dopravce.<sup>116</sup>

2. Změna některých limitů odpovědnosti dopravce

Zdvojnásobení finančního limitu odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou při přepravě cestujících z 125 000 na 250 000 franků. Limity při přepravě zapsaných zavazadel, zboží a předmětů, které si cestující opatruje sám, zůstávají nezměněny.<sup>117</sup>

3. Zavedení nároku na náhradu nákladů řízení nad rámec finančního limitu

---

<sup>113</sup> PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M.,  
Studie z mezinárodního práva, s. 253.

<sup>114</sup> USA tuto změnu považovaly za nedostatečnou, proto HP sice podepsaly už v roce 1956, ale ratifikovaly až 15. září 2003. To byl jeden ze stěžejních momentů, kdy došlo k odklonění od jednoho z primárních cílů VÚ – celosvětově unifikovat právní úpravu mezinárodní letecké dopravy. Pokud tak došlo k letu mezi státem, který byl smluvní stranou HP a USA, které jím nebyly, podléhal tento let původní právní úpravě zastaralé VÚ. Viz MCKAY, J., The Refinement of the Warsaw System: Why the 1999 Montreal Convention Represents the Best Hope for Uniformity [notes], Case Western Reserve Journal of International Law, Vol. 34, Issue 1 (Fall 2002), s. 82 [online]. [cit. 2017-08-21]. Dostupné z:

[http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/cwrint34&div=9&start\\_page=73&collection=journals&set\\_as\\_cursor=0&men\\_tab=srchresults](http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/cwrint34&div=9&start_page=73&collection=journals&set_as_cursor=0&men_tab=srchresults)

<sup>115</sup> K dnešnímu dni k HP přistoupilo 137 států. Viz Seznam smluvních států [online]. [cit. 2017-08-21].

Dostupné z: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf)

<sup>116</sup> Srov. čl. 3, čl. 4 HP a čl. 3, čl. 4 VÚ.

<sup>117</sup> Srov. čl. 11 HP a čl. 22 VÚ.



Zavádí se ustanovení, kterým je dána pravomoc soudu, aby dle svého právního řádu přiznal částečně či zcela náhradu nákladů řízení vynaložených žalobcem i nad rámec stanovených limitů.<sup>118</sup>

### 3.1.3 Guadalajarská úmluva

Další změny do Varšavského systému vnesla Guadalajarská úmluva, která byla sjednána 18. září 1961 a platnosti a účinnosti nabyla 1. května 1964. Součástí právního řádu ČSR se stala vyhláškou č. 27/1968 Sb. Cílem GÚ bylo upravení vztahů VÚ neupravených nebo nejasných, přičemž hlavní prioritou se stalo definování pojmu dopravce.<sup>119</sup> K dnešnímu dni GÚ ratifikovalo 86 států.<sup>120</sup>

GÚ zavádí do systému<sup>121</sup> rozlišení mezi smluvním a skutečným dopravcem. Smluvním dopravcem je osoba, která jako podnikatel uzavírá smlouvu o přepravě s cestujícím nebo zasílatelem nebo s osobou jednajícím jménem cestujícího či zasílatele. Skutečným dopravcem je dále osoba rozdílná od smluvního dopravce, která na základě jeho zmocnění provádí celou nebo část přepravy.<sup>122</sup> VÚZH upravuje pouze situaci, kdy je přeprava prováděna několika dopravci a ti jsou odpovědní pouze za tu část přepravy, která byla provedena pod jejich dohledem. V takovém případě smí cestující uplatňovat své nároky jen proti tomu z dopravců, který provedl tu část přepravy, během níž došlo ke škodné události, nepřevzme-li první z dopravců odpovědnost za celou cestu.<sup>123</sup> Naopak GÚ zavádí společnou odpovědnost smluvního a skutečného dopravce, přičemž smluvní dopravce nese odpovědnost za celou přepravu a skutečný dopravce za tu část přepravy, kterou reálně provedl.<sup>124</sup>

Žalobce má právo volby domáhat se svých nároků žalobou jak vůči smluvnímu dopravci, tak proti skutečnému dopravci, případně vůči oběma společně nebo zvlášť. Je-li

---

<sup>118</sup> Výjimku představuje případ, kdy výše přiznané náhrady škody, nepočítaje v jejím základu náklady řízení, nepřesahuje částku, kterou dopravce nabídl písemně žalobci do šesti měsíců ode dne škodné události, anebo před zahájením řízení, došlo-li k němu později. Srov. čl. 11 HP a čl. 22 VÚ.

<sup>119</sup> HORNÍK, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, s. 19.

<sup>120</sup> Seznam smluvních států [online]. [cit. 2017-08-22]. Dostupné z: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf)

<sup>121</sup> GÚ se aplikuje jak na VÚ tak na VÚZH podle toho, kterou z nich se řídí daná přepravní smlouva. Viz čl. 1 písm. a) GÚ. Důvodem je existence dvojího režimu, který zapříčinil nižší počet států, které přijaly HP. V této části autor používá označení VÚZH, jsou tím však myšleny jak VÚ tak VÚZH.

<sup>122</sup> Čl. 1 písm. b), písm. c) GÚ.

<sup>123</sup> Čl. 30 odst. 1, odst. 2 VÚZH.

<sup>124</sup> Čl. 2 GÚ.

žaloba podána jen proti některému z nich, má tento žalovaný dopravce právo požadovat po druhém, aby se připojil k soudnímu řízení.<sup>125</sup>

GÚ také rozšířila aplikovatelnost VÚZH i na tzv. charterové lety,<sup>126</sup> jejichž rozvoj můžeme zpozorovat spolu s rozvojem agenturního cestování, kdy si cestovní kanceláře pronajímají letadla pro přepravu svých klientů do turistických destinací a stávají se tak smluvním dopravcem, kdežto letecký dopravce poskytující letadlo, jeho posádku a vybavení, je dopravcem skutečným.

### 3.1.4 Montrealské ujednání

V souvislosti s nespokojeností USA po neúspěšném vyjednávání revize VÚ v Haagu, došlo pod hrozbou výpovědi VÚ ke sjednání Montrealského ujednání. Nejednalo se však o standardní mezinárodní smlouvu, ale o dohodu mezi leteckými dopravci sdruženými v IATA.<sup>127</sup>

Montrealské ujednání je založeno na extenzivním výkladu čl. 22 odst. 1 VÚ umožňující cestujícím uzavřít s dopravcem zvláštní dohodu o vyšším limitu odškodnění. V souvislosti s tímto byl zvýšen finanční limit odpovědnosti dopravce za způsobenou škodu na 75 000 USD resp. 58 000 USD.<sup>128</sup> Dopravci se navíc vzdali práva, které jim umožňovalo zprostit se odpovědnosti, pokud prokáží, že učinili veškerá možná opatření k zabránění vzniku škody dle čl. 20 odst. 1 VÚ. Aby došlo k praktickému provedení Montrealského ujednání, zavedly USA dále vnitrostátní předpis, který stanovil povinnost přistoupit k ujednání těm dopravcům, kteří provozují letecké linky přistávající na jejich území, a proto tak v roce 1970 učinily i ČSA.<sup>129</sup>

### 3.1.5 Guatemalský protokol

Snahy USA dále zvyšovat limity odpovědnosti dopravců dále pokračovaly, a proto byl 8. března 1971 sjednán Guatemalský protokol,<sup>130</sup> který zaváděl absolutní odpovědnost leteckých dopravců za škodu způsobenou usmrcením či zraněním cestujících<sup>131</sup> a zvýšil limit

---

<sup>125</sup> Čl. 7 GÚ.

<sup>126</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 146.

<sup>127</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 146 – 147.

<sup>128</sup> U první z uvedených částek jsou její součástí i právní výlohy, kdežto u druhé uvedené tomu tak není.

<sup>129</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 147.

<sup>130</sup> HORNÍK, J., *K pramenům právní úpravy letecké přepravy*, s. 19.

<sup>131</sup> Výjimku z absolutní odpovědnosti dopravce představuje jeho možná obrana při zaviněném jednání poškozeného nebo jeho přispění ke způsobené škodě. Viz HICKEY, J., W., *Breaking the Limit - Liability for Wilful Misconduct Under the Guatemala Protocol*, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 42, Issue 3 (Summer

odpovědnosti leteckých dopravců za škodu na 1 500 000 franků (zhruba 100 000 USD).<sup>132, 133</sup> Toto řešení se však ukázalo jako příliš radikální a dodnes nevstoupilo v platnost pro nedostatečný počet ratifikujících států.<sup>134</sup>

### 3.1.6 Montrealské protokoly

V důsledku neustále kolísajícího kurzu zlata se v roce 1975 konala montrealská konference, jejíž hlavním účelem bylo přejít od franku, jehož hodnota byla vyjádřena zlatým obsahem, k jiné jednotce, která by natolik nepodléhala kurzovním výkyvům.<sup>135</sup> Vedle závěrečného aktu byly na montrealské konferenci přijaty 4 dodatkové protokoly.<sup>136</sup>

První tři protokoly upravují přechod VÚ, VÚZH a VÚZH změnou Guatemalským protokolem na novou měnovou a účetní jednotku SDR užívanou v rámci aktivit Mezinárodního měnového fondu a některých dalších transakcí v soukromém sektoru. Hodnota SDR je navázána na hodnotu tzv. koše klíčových světových měn.<sup>137</sup> Čtvrtý protokol revidoval Varšavský systém, a to zejména přizpůsobením dopravních dokumentů automatizaci obsluhy letecké dopravy a zvýšením limitů odpovědnosti dopravce. Do současné doby nabyly účinnosti první, druhý a čtvrtý dodatkový protokol, naopak u třetího dodatkového protokolu doposud nebylo překonáno ratifikační minimum, účinnosti tak zatím nemohl nabýt.<sup>138</sup>

---

1976), s. 604 [online]. [cit. 2017-08-22]. Dostupné z:

[http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/jalc42&div=37&start\\_page=603&collection=journals&set\\_as\\_cursor=0&men\\_tab=srchresults](http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/jalc42&div=37&start_page=603&collection=journals&set_as_cursor=0&men_tab=srchresults)

<sup>132</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 147.

<sup>133</sup> HORNÍK, J., *Omezit či neomezit odpovědnost dopravců vůči cestujícím? Toť otázka* [online].

[cit. 2017-08-22]. Dostupné z: <http://www.flying-revue.cz/omezit-ci-neomezit>

<sup>134</sup> *Seznam smluvních států* [online]. [cit. 2017-08-22]. Dostupné z:

[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf)

<sup>135</sup> ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 147.

<sup>136</sup> *Dodatkový protokol č. 1 o změně VÚ, Dodatkový protokol č. 2 o změně VÚZH, Dodatkový protokol č. 3 o změně VÚZH změněné Guatemalským protokolem a Dodatkový protokol č. 4 o změně VÚZH.*

<sup>137</sup> *Do koše klíčových světových měn do roku 1999 patřil americký dolar, japonský jen, britská libra, německá marka a francouzský frank. V roce 1999 byly poslední dvě zmíněné nahrazeny eurem. V říjnu 2016 se součástí koše stalo i čínské renminbi. Viz Evolution of the SDR: Paper Gold or Paper Tiger?* [online]. [cit. 2017-08-22]. Dostupné z: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/history/2001/ch18.pdf>

<sup>138</sup> HORNÍK, J., *K pramenům právní úpravy letecké přepravy*, s. 19.

## 3.2 Montrealská úmluva

Následkem roztržitého Varšavského systému způsobené odmítnutím řady smluvních států ratifikovat protokoly a úmluvy upravující VÚ došlo k závažnému narušení jejího cíle – unifikovat regulaci mezinárodní letecké dopravy. Vystala tak potřeba sjednotit pravidla tak, aby byla uznána co nejvyšším počtem států.<sup>139</sup> Montrealská úmluva tento cíl splnila, jelikož ji postupně přijala většina států světa.<sup>140</sup> MÚ byla přijata 28. května 1999 a v platnost i pro Českou republiku, která ji vyhlásila ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 123/2003, vstoupila 4. listopadu 2003. I přes to však nelze považovat mezinárodní leteckou dopravu za plně unifikovanou do té doby, kdy se všechny smluvní státy VÚ stanou smluvními státy MÚ.<sup>141</sup>

MÚ vychází z VÚ, dodržuje její strukturu a snaží se s výjimkou modernizace vybrané terminologie zachovat i její původní jazyk. MÚ přebírá některá ustanovení 4. Dodatkového protokolu z Montrealu, Guatemalského protokolu a téměř celou GÚ.

### 3.2.1 Působnost

Obdobně jako VÚ i MÚ vymezuje svou působnost pozitivně i negativně. Vztahuje se na veškerou mezinárodní přepravu<sup>142, 143</sup> osob, zavazadel a nákladu,<sup>144</sup> prováděnou letadlem, a to za úplatu či bezplatně, je-li provozována podniky a organizacemi zabývajícími se leteckou přepravou,<sup>145</sup> včetně přepravy provozované státem nebo za stanovených podmínek na základě zákona zřízenou právnickou osobou.<sup>146</sup> Naopak se nevztahuje na vnitrostátní přepravu bez

---

<sup>139</sup> BARTSCH, R., I., C., *International Aviation Law: A Practical Guide*, s. 24 – 25.

<sup>140</sup> K dnešnímu dni byla MÚ přijata 129 státy. Viz seznam smluvních států [online]. [cit. 2017-08-22]. Dostupné z: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199_EN.pdf)

<sup>141</sup> HORNÍK, J., *K pramenům právní úpravy letecké přepravy*, s. 19.

<sup>142</sup> MÚ používá místo pojmu doprava užívaného VÚ pojem přeprava, jejichž rozdíly autor nastínil ve výkladové části práce. Mezinárodní přepravou se rozumí jakákoli přeprava, při níž podle dohody smluvních stran místo odletu a místo určení buď na území dvou smluvních stran MÚ, nebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu i tehdy, není-li tento stát smluvní stranou MÚ. Viz čl. 1 odst. 2 MÚ.

<sup>143</sup> Jedná-li se o obousměrný let ze smluvního státu do nesmluvního státu, bude se přeprava řídit MÚ, pokud však dojde pouze k jednosměrnému letu ze smluvního státu do nesmluvního státu, bude se přeprava řídit VÚZH, jsou-li dotčené státy jejími smluvními stranami. Viz POLÁČEK, B., *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I*, Praha, Wolters Kluwer, 2016, s. 212-213.

<sup>144</sup> Další terminologickou změnou je nahrazení pojmu zboží pojmem náklad.

<sup>145</sup> Čl. 1 odst. 1 MÚ.

<sup>146</sup> Čl. 2 odst. 1 MÚ.

dohodnuté zastávky na území jiného státu,<sup>147</sup> přepravu poštovních zásilek,<sup>148</sup> ty části kombinované dopravy prováděné jiným dopravním prostředkem než letadlem<sup>149</sup> a ve vybraných ustanoveních<sup>150</sup> na přepravu prováděnou během mimořádných okolností.<sup>151</sup>

V souvislosti s rozvojem letecké dopravy již bylo oproti VÚ pro nadbytečnost vypuštěno ustanovení o vyloučení aplikace MÚ na přepravu prováděnou leteckými podniky při prvních pokusech za účelem zřízení pravidelných leteckých linií.

### 3.2.2 Přepravní dokumenty

Ustanovení o přepravních dokumentech prošla ve srovnání s VÚ patřičnými změnami. Jízdenka<sup>152</sup> a průvodka pro zavazadlo byly nahrazeny pojmem přepravní dokument.<sup>153</sup> Ten může být vydán jak v individuální tak v hromadné formě a musí obsahovat alespoň informaci o místě odletu a místě určení a případně alespoň o jedné zastávce, je-li v rámci vnitrostátní dopravy dohodnuta jedna nebo několik zastávek na území cizího státu.<sup>154</sup> Místo přepravního dokumentu může být cestujícímu vydán jiný prostředek<sup>155</sup> obsahující povinné informace. I přes to musí dopravce vydat písemné potvrzení o informacích, které jsou v daném prostředku obsaženy.<sup>156</sup>

Dále má dopravce povinnost vydat cestujícímu zavazadlový lístek pro každý kus zapsaného zavazadla<sup>157</sup> a písemně mu oznámit upozornění na možné omezení své odpovědnosti za usmrcení či zranění osob, zničení, ztrátu nebo poškození zavazadel a za zpoždění, aplikuje-li se MÚ.<sup>158</sup>

Nesplní-li dopravce některou z povinností uvedených výše, existence ani platnost přepravní smlouvy není ovlivněna včetně platnosti ustanovení MÚ o omezení jeho

---

<sup>147</sup> Čl. 1 odst. 2 MÚ.

<sup>148</sup> Čl. 2 odst. 3 MÚ.

<sup>149</sup> Čl. 38 odst. 1 MÚ.

<sup>150</sup> Jedná se o ustanovení čl. 3, čl. 4, čl. 5, čl. 7 a čl. 8 MÚ.

<sup>151</sup> Čl. 51 MÚ.

<sup>152</sup> Resp. letenka ve smyslu VÚZH.

<sup>153</sup> Nákladem a nákladním leteckým listem upravených ve čl. 4 a násl. MÚ se autor nebude zabývat.

<sup>154</sup> Čl. 3 odst. 1 MÚ.

<sup>155</sup> Jiným prostředkem může být typicky čárový či QR kód, z nichž informace v nich obsažené nejsou znatelné. Viz HORNÍK, J., Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 3/2000, s. 267.

<sup>156</sup> Čl. 3 odst. 2 MÚ.

<sup>157</sup> Čl. 3 odst. 3 MÚ.

<sup>158</sup> Čl. 3 odst. 4 MÚ.

odpovědnosti.<sup>159</sup> V této oblasti byla VÚ oproti MÚ mnohem striktnější, neboť za nesplnění základních povinností odebrala dopravci oprávnění dovolávat se ustanovení VÚ omezující či vylučující jeho odpovědnost.

### 3.2.3 Odpovědnost dopravce

Hmotněprávní úprava odpovědnosti dopravce za způsobenou škodu nabyla v MÚ oproti VÚ poměrně značných změn. Tou základní je striktní rozdělení odpovědnosti dopravce na společné ustanovení o odpovědnosti za škody způsobené cestujícím a na jejich zavazadlech a oddělenou úpravu odpovědnosti za poškození nákladu. Vymezení škodných událostí je však v MÚ stejné jako ve VÚ. Jsou jimi:

- a) smrt nebo zranění cestujícího,<sup>160</sup>
- b) zničení, ztráta nebo poškození zapsaných zavazadel<sup>161</sup> nebo přepravovaného nákladu<sup>162</sup>, anebo
- c) zpoždění.<sup>163</sup>

Koncepce odpovědnosti dopravce je MÚ zpřísněna. Oproti VÚ, která byla postavena na předpokládané odpovědnosti dopravce za způsobené škody, zavádí v případě usmrcení nebo zranění cestujících koncept absolutní odpovědnosti<sup>164</sup> do částky 113 100 SDR<sup>165</sup> (před revizí<sup>166</sup> 100 000 SDR).<sup>167</sup> Nad tuto částku se dopravce může exkullovat pouze v případě, kdy prokáže, že ke škodě nedošlo výlučně jeho nedbalostí, protiprávním činem nebo opomenutím, případně v situaci, kdy ke škodě došlo výlučně nedbalostí, protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.<sup>168</sup> Důkazní břemeno leží i zde na straně dopravce.

---

<sup>159</sup> Čl. 3 odst. 5 MÚ.

<sup>160</sup> Čl. 17 odst. 1 MÚ.

<sup>161</sup> Čl. 17 odst. 2 MÚ.

<sup>162</sup> Čl. 18 odst. 1 MÚ. Nákladem se dále autor nebude zabývat.

<sup>163</sup> Čl. 19 MÚ.

<sup>164</sup> Jedinou výjimku představuje ustanovení čl. 20 MÚ. Pokud z důvodu usmrcení či zranění cestujícího žádá náhradu škody osoba od cestujícího odlišná a dopravce prokáže, že škoda byla způsobena nedbalostí, protiprávním činem nebo opomenutím cestujícího, může se své odpovědnosti zprostit, a to zcela nebo s částí, v závislosti na míře takového jednání cestujícího.

<sup>165</sup> Montrealskými protokoly zavedená SDR byla MÚ také přijata.

<sup>166</sup> K revizi došlo v souladu s čl. 24 odst. 2 MÚ v roce 2009 a došlo tím k navýšení limitů o 13,1%. Viz Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o změně limitů odpovědnosti stanovených MÚ [online]. [cit. 2017-08-24].

Dostupné z: [www.mvcr.cz/soubor/sb020-10m-pdf.aspx](http://www.mvcr.cz/soubor/sb020-10m-pdf.aspx)

<sup>167</sup> Čl. 21 odst. 1 MÚ.

<sup>168</sup> Čl. 21 odst. 2 MÚ.

Odpovědnost dopravce je dále limitována, dojde-li ke škodným událostem, jejichž následkem je zničení, ztráta nebo poškození zapsaných zavazadel a zpoždění cestujících a jejich zavazadel. V případě způsobení škody na zavazadlech včetně jejich zpoždění činí odpovědnostní limit 1 131 SDR<sup>169, 170</sup> (před revizí 1 000 SDR). Dojde-li ke zpoždění cestujících, odpovědnostní limit činí 4 694 SDR<sup>171</sup> (před revizí 4 150 SDR). Limitů se však dopravce nemůže dovolat, jestliže ke způsobené škodě dojde jeho jednáním nebo opomenutím učiněným úmyslně se záměrem způsobit cestujícímu škodu, případně i z nedbalosti. Totéž platí pro jednání nebo opomenutí jeho zaměstnanců a agentů.<sup>172</sup> MÚ naopak nebrání, aby si dopravce s cestujícím ujednali vyšší limity odpovědnosti, případně nestanovili žádné.<sup>173</sup> Neplatná jsou však veškerá ujednání, která dopravce odpovědnosti zbavují či stanovují její nižší limity.<sup>174</sup>

Mimo to dává MÚ pravomoc soudu, aby dle svého právního řádu přiznal částečně či zcela náhradu nákladů řízení vynaložených žalobcem, včetně úroků, a to i nad rámec stanovených limitů.<sup>175</sup>

Doprovce se své odpovědnosti za způsobenou škodu může zprostit pouze v případě zpoždění cestujících nebo jejich zavazadel, jestliže prokáže, že:

- a) on sám, jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách takto učinit, anebo
- b) škodu způsobil nebo k ní přispěl z nedbalosti, protiprávního činu nebo opomenutí sám cestující.<sup>176</sup>

MÚ zcela nově zavádí povinnost dopravce, vyžadují-li to vnitrostátní předpisy, poskytnout v případě leteckých nehod, jejichž následkem byla smrt nebo zranění cestujících, oprávněným osobám peněžitou zálohu k uspokojení jejich okamžitých ekonomických potřeb.

---

<sup>169</sup> Čl. 22 odst. 2 MÚ.

<sup>170</sup> Tento limit může být v případě zvláštního zájmu cestujícího na dodání věci v místě určení a zaplacení příslušného poplatku vyšší. Dopravce pak odpovídá do částky udané v příslušném prohlášení s výjimkou případu, kdy prokáže, že uvedená částka je vyšší než skutečný zájem cestujícího. Viz čl. 22 odst. 2 MÚ.

<sup>171</sup> Čl. 22 odst. 1 MÚ.

<sup>172</sup> Čl. 22 odst. 5 MÚ.

<sup>173</sup> Čl. 25 MÚ.

<sup>174</sup> Čl. 26 MÚ.

<sup>175</sup> Výjimku představuje situace, kdy výše přiznané náhrady škody, nepočítaje v ní náklady řízení, nepřesahuje částku, kterou dopravce nabídl písemně žalobci do šesti měsíců ode dne škodné události, anebo před zahájením řízení, došlo-li k němu později. Viz čl. 22 odst. 6 MÚ.

<sup>176</sup> Dopravce se zprostit odpovědnosti zcela nebo z části v té míře, v jaké jednání či opomenutí cestujícího vedlo ke způsobení škody. Viz čl. 20 MÚ.

Záloha se stává součástí v budoucnu vyplacené náhrady škody, přičemž její výše se od celkového nároku odečte a zbytek vyplatí oprávněné osobě.<sup>177</sup>

### 3.2.4 Procesní otázky

Přípustnost žaloby na náhradu škody za škodu způsobenou v letecké přepravě, která vznikla podle MÚ, ze smlouvy mezi cestujícím a dopravcem či z porušení dopravních povinností nastupuje pouze v souladu s podmínkami a limity odpovědnosti stanovených MÚ.<sup>178</sup> Stanovuje se také přednost kompenzačního charakteru nároků vzniklých následkem škodné události, naopak veškeré represivní, exemplární či jiné nároky vymahatelné nejsou.<sup>179</sup>

Je-li žalován zaměstnanec nebo agent dopravce, který prokáže, že jednal v rámci svých pracovních povinností, má právo využívat stejných podmínek a limitů jako dopravce. Náhrada škody vymáhaná po dopravci, jeho zaměstnancích a agentech pak nesmí překročit limity stanovené MÚ. To však neplatí, prokáže-li se, že škodu způsobilo jednání či opomenutí zaměstnance nebo agenta učiněné s úmyslem způsobit škodu či nedbalostně s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde.<sup>180</sup>

Dojde-li k poškození či zpoždění zavazadla cestujícího, je předpokladem pro přípustnost žaloby o náhradu škody včasné oznámení reklamace, která má obligatorně písemnou formu a v uvedených lhůtách musí být předána či zaslána dopravci. Reklamace při poškození zavazadla musí být učiněna neprodleně, jakmile cestující poškození zjistí, tedy ideálně na letišti, nebo do 7 dnů ode dne převzetí zapsaného zavazadla. V případě zpoždění zavazadla musí být reklamace učiněna do 21 dnů, ode dne předání zavazadla cestujícímu k dispozici. Nepodá-li cestující v promlčecích lhůtách reklamaci, ztrácí svůj žalobní nárok s výjimkou případu, kdy by se dopravce dopustil podvodu.<sup>181</sup>

Volba soudu, u kterého může být podána žaloba, náleží žalobci, přičemž ten určí volbou jednu ze čtyř alternativ, které jsou stejné jako v případě VÚ. MÚ navíc v případě žaloby o náhradu škody způsobené usmrcením nebo zraněním cestujícího přidává pátou alternativní

---

<sup>177</sup> Čl. 28 MÚ.

<sup>178</sup> V zásadě obdobnou úpravu čl. 29 MÚ lze nalézt v čl. 24 VÚZH. MÚ převzala exkluzivitu svého uplatnění v případě žaloby na náhradu škody. Tato přednost byla také vyslovena Nejvyšším soudem USA ve věci *El Al Israel Airlines Ltd. v. Tseng* v případě přednostní aplikace VÚ v žalobě o náhradu škody za fyzické újmy způsobené cestujícím v mezinárodní letecké přepravě. Viz POLÁČEK, B., Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I, s. 218.

<sup>179</sup> Čl. 29 MÚ.

<sup>180</sup> Čl. 30 MÚ.

<sup>181</sup> Čl. 31 MÚ.



jurisdikci, kterou je území smluvní strany, kde měl cestující v době nehody své hlavní a trvalé bydliště,<sup>182</sup> za splnění podmínky, že:

- a) dopravce provádí leteckou dopravu cestujícího z místa jeho hlavního a trvalého bydliště nebo na něj, a to svým letadlem nebo letadlem jiného dopravce podle obchodní smlouvy,<sup>183</sup> anebo
- b) dopravce uskutečňuje leteckou přepravu cestujících v provozních prostorách pronajatých nebo vlastněných jím samým nebo jiným dopravcem, se kterým uzavřel obchodní smlouvu.<sup>184, 185</sup>

Žaloba musí být podána ve dvouleté promlčecí lhůtě ode dne příletu na místo určení, nebo ode dne, kdy letadlo mělo doletět, nebo ode dne zastavení dopravy. Počátek běhu lhůty se určuje dle právního řádu soudu, který o věci rozhoduje.<sup>186</sup>

Důležité je také závěrem zmínit ustanovení čl. 37 MÚ, které oproti původní úpravě VÚ v MÚ přibylo, o právu regresu osoby odpovědné za škodu vůči jakékoli jiné osobě. Bude tak na iniciativě leteckých dopravců, jejich zaměstnanců a agentů domáhat se po třetích osobách finančních kompenzací, dojde-li ke škodné události i přičiněním těchto osob.

### 3.3 Sekundární právo EU

Jak již bylo pojednáno v kapitole 2.3.2., sekundární právo EU má v oblasti regulace mezinárodní letecké dopravy velmi důležité postavení. Nejvýznamnější formou evropské právní úpravy letecké dopravy jsou nařízení, která mají přímý účinek a bezprostředně zavazují všechny subjekty bez potřeby transpozice do právních řádů členských států EU s výjimkou částečné implementace nařízení či adaptace právních řádů na některé požadavky v nařízení

---

<sup>182</sup> Hlavním a trvalým bydlištěm se rozumí trvalé bydliště cestujícího v době, kdy k nehodě došlo, bez ohledu na jeho státní příslušnost. Viz čl. 33 odst. 3 písm. b) MÚ.

<sup>183</sup> Obchodní smlouvou se rozumí smlouva odlišná od smlouvy o zastoupení sjednaná mezi dopravci a týkající se zajištění jejich společných služeb pro leteckou přepravu cestujících. Viz čl. 33 odst. 3 písm. a) MÚ.

<sup>184</sup> Čl. 33 odst. 2 MÚ.

<sup>185</sup> Pojem uskutečňování či provádění letecké přepravy může být chápán i širěji, a to i zahrnutím provozních prostor, ze kterých jsou provozovány webové stránky, na nichž jsou letenky nabízeny online či call centra, přes která se letenky rovněž mohou nabízet a rezervovat. Viz DE LEON, M., P., WERNER, E., *The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 66, 2001, s. 1163 [online]. [cit. 2017-08-23]. Dostupné z: <http://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1588&context=jalc>

<sup>186</sup> Čl. 35 MÚ.

stanovené, je-li to potřebné.<sup>187</sup> O nejdůležitějších z nich – nařízení č. 2027/97 ve znění nařízení č. 889/2002 a nařízení č. 261/2004 je pojednáno v obecné rovině níže. Rozboru konkrétních práv a povinností plynoucích pro evropského cestujícího a leteckého dopravce je věnována čtvrtá kapitola.

### 3.3.1 Nařízení č. 2027/97 ve znění nařízení č. 889/2002

V průběhu devadesátých let docházelo v právních řádech členských států EU k postupnému zvyšování limitů odpovědnosti leteckých dopravců za způsobené škody, jelikož s hospodářským a sociálním pokrokem docházelo ke stále intenzivnějšímu názoru, že limity stanovené VÚZH nejsou dostatečné. Členské státy tak činily samostatně, a proto docházelo ke stanovení rozdílných podmínek přepravy na vnitřním leteckém trhu unie.<sup>188</sup> Evropský zákonodárce proto začal jednat s cílem sjednotit standardy ochrany a pravidla odškodňování cestujících jak při mezinárodní letecké dopravě, tak při letecké dopravě na vnitřním trhu. Výsledkem bylo přijetí nařízení č. 2027/97.<sup>189</sup>

Jelikož členské státy EU a dále i samotná EU jako subjekt práva přistoupily k MÚ, vyvstala zde potřeba původní nařízení č. 2027/97 novelizovat a provést jím příslušná ustanovení MÚ, pokud šlo o leteckou přepravu cestujících a jejich zavazadel, a doplnit jej dalšími potřebnými ustanoveními. Stalo se tak nařízením č. 889/2002.<sup>190, 191</sup> NOLD tedy v zásadě provádí MÚ, tím pádem je odpovědnost dopravce Společenství,<sup>192</sup> pokud jde o cestující a jejich zavazadla, založena právě jejími ustanoveními.<sup>193</sup> Významnými doplněními nad rámec MÚ však jsou:

#### 1. Aplikace ustanovení MÚ na vnitrostátní leteckou dopravu jednotlivých členských států.<sup>194</sup>

<sup>187</sup> BOGUSZAK, J., ČAPEK, J., GERLOCH, A., Teorie práva, 2. přeprac. vyd., Praha, ASPI, 2004, s. 62.

<sup>188</sup> POLÁČEK, B., Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I, s. 178 – 179.

<sup>189</sup> Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod je dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A31997R2027>

<sup>190</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod je dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R0889&from=CS>

<sup>191</sup> Autor bude dále pracovat s nařízením č. 2027/97 ve znění nařízení č. 889/2002 pod souhrnným označením „NOLD“. Odkazuje-li tak na některé ustanovení NOLD, je tím myšleno ustanovení původního nařízení ve znění jeho novely.

<sup>192</sup> Leteckým dopravcem Společenství se dle čl. 2 NOLD rozumí letecký dopravce s platnou provozní licenci vydanou některým členským státem.

<sup>193</sup> Čl. 3 NOLD.

<sup>194</sup> Čl. 1 NOLD.

2. Zavedení tarifu, který je cestujícímu sdělen na vyžádání, pro stanovení dodatečné částky zvláštního zájmu cestujícího na doručení jeho zavazadel do místa určení.<sup>195</sup>
3. Zavedení minimální zálohy k uspokojení bezprostředních ekonomických potřeb oprávněných fyzických osob ve výši 16 000 SDR za 1 cestujícího v případě letecké nehody, která má za následek jeho smrt, a to nejpozději do 15 dnů po zjištění totožnosti oprávněné osoby.<sup>196</sup>
4. Zavedení informační povinnosti dopravců upravující jejich odpovědnost za cestující a jejich zavazadla při prodeji služeb letecké dopravy.<sup>197</sup>

### 3.3.2 Nařízení č. 261/2004

Historicky první evropskou právní úpravou regulující leteckou dopravu bylo nařízení č. 295/91.<sup>198</sup> Upravovalo systém náhrad za odepření nástupu na palubu letadla v pravidelné letecké dopravě v případě tzv. overbookingu.<sup>199</sup> V souvislosti s jeho omezenou působností bylo nutné chránit práva cestujících mnohem efektivněji nejen v případě odepření nástupu na palubu letadla, ale také v případech zpoždění či zrušení letů,<sup>200</sup> k čemuž došlo schválením nařízením č. 261/2004,<sup>201</sup> kterým se nařízení č. 295/91 zrušilo.<sup>202</sup>

Nařízení č. 261/2004 se vztahuje na pravidelnou i nepravidelnou<sup>203</sup> leteckou dopravu prováděnou z letiště umístěného na území členského státu Společenství nebo prováděnou z letiště umístěného na území třetího státu na letiště umístěné na území členského státu

---

<sup>195</sup> Zavedením tarifu v čl. 3a NOLD byl rozšířen čl. 22 odst. 2 MÚ.

<sup>196</sup> Srov. čl. 5 NOLD a čl. 28 MÚ.

<sup>197</sup> Dopravce má povinnost zpřístupnit na všech prodejních místech, internetu či při prodeji po telefonu souhrn hlavních ustanovení o své odpovědnosti vůči cestujícím a jejich zavazadlům včetně jejich případných limitů, lhůt pro vyplnění žádosti o náhradu škody a možnosti učinění zvláštního prohlášení o zavazadlech. Viz čl. 6 NOLD.

<sup>198</sup> Nařízení č. 295/91 je dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991R0295&qid=1488721262514&from=EN>

<sup>199</sup> Overbooking je případ, kdy je v letadle platně rezervováno a potvrzeno více míst, než je skutečně k dispozici. Viz čl. 1 nařízení č. 295/91.

<sup>200</sup> HORNÍK, J., Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, *Právní rozhledy*, 15/2004, s. 570.

<sup>201</sup> Nařízení č. 261/2004 je dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0261&from=CS>

<sup>202</sup> Čl. 18 nařízení č. 261/2004.

<sup>203</sup> HORNÍK, J., Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, s. 571.

Společenství pokud cestujícím nebyla poskytnuta náhrada, odškodnění a pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.<sup>204</sup>

Leteckému dopravci je na základě čl. 14 nařízení č. 261/2004 uložena povinnost informovat cestující o jejich právech, a to čitelným a viditelným způsobem. V případě nevidomých a zrakově postižených cestujících pak dopravci musí užít jiné vhodné prostředky komunikace. Dojde-li ke zrušení letu, má letecký dopravce povinnost předat cestujícím písemné oznámení, které stanoví v souladu s nařízením č. 261/2004 pravidla pro náhradu škody a pomoc poskytovanou na základě tohoto nařízení.

Odpovědnost dopravce nesmí být nijak smluvně omezena a není možno se jí jakkoli zprostit ve smyslu minima stanoveného nařízením. Pokud by k modifikaci odpovědnosti i přes to došlo, má cestující oprávnění uskutečnit nezbytné úkony u příslušného soudu či jiných orgánů veřejné správy za účelem získání dodatečné náhrady škody, kterou nařízení stanovuje.<sup>205</sup> O jednotlivých náhradách a dalších nárocích cestujících je pojednáno v další kapitole.

K prosazování nařízení jsou členské státy povinny určit subjekt, který za kontrolu dodržování povinností dopravců bude odpovědný a v případě potřeby přijme nezbytná opatření k zajištění dodržování práv cestujících.<sup>206</sup> V České republice je tímto subjektem Úřad pro civilní letectví.

### 3.3.3 Nařízení Řím I

Jak autor uvedl v kapitole 2.4.2, mezinárodní právo soukromé disponuje dvěma prostředky úpravy právních poměrů s mezinárodním prvkem, a to přímými a kolizními normami. Evropský zákonodárce neopomenul i méně obvyklou situaci, kdy se na právní poměr mezi cestujícím a dopravcem neaplikuje Montrealská úmluva, která je provedena do unijního systému NOLD. Montrealská úmluva má charakter přímé normy, která je jako taková v postavení *lex specialis* k normám kolizním. Ty se subsidiárně aplikují, v případě, kdy přímá norma neupravuje všechny otázky v rámci právních poměrů, kterých se týká.

Vztah leteckého dopravce a cestujícího, jehož součástí je v případě způsobené škody odpovědnost dopravce za škody způsobené cestujícím, samozřejmě není absolutně ošetřen Montrealskou úmluvou, proto v případě otázek, kterých se úmluva netýká, aplikujeme kolizní normu, kterou je v tomto případě nařízení Řím I. Toto nařízení platí od 17. prosince 2009 pro

---

<sup>204</sup> Čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004.

<sup>205</sup> Čl. 15 nařízení č. 261/2004.

<sup>206</sup> Čl. 16 nařízení č. 261/2004.

všechny členské státy EU s výjimkou Dánska a nahradilo Římskou úmluvu o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy z roku 1980, která v této oblasti byla aplikovatelná do 16. prosince 2009.<sup>207</sup> Hlavní výhodou přijetí nařízení bylo odstranění některých terminologických a koncepčních problémů, které se projevily při aplikaci Římské úmluvy.<sup>208</sup> Důvodem přijetí nařízení ale byla také forma Římské úmluvy jakožto mezinárodní smlouvy, neboť proces přijímání a přístupu nových států (stranou Římské úmluvy mohly být pouze státy ES/EU) byl s postupem času stále nepřehlednější.<sup>209</sup>

Čl. 5 nařízení Řím I je věnován smlouvám o přepravě, aplikuje se tak na jakýkoli druh přepravy včetně letecké. Strany mohou v přepravní smlouvě provést volbu rozhodného práva v souladu s obecným pravidlem čl. 3 nařízení Řím I. Jsou však v rámci své volby omezeny právem země, ve které:

- a) má cestující své obvyklé bydliště,
- b) má dopravce své obvyklé bydliště,
- c) má dopravce místo své ústřední správy,
- d) se nachází místo odjezdu, nebo
- e) se nachází místo určení.<sup>210</sup>

Nedojde-li k volbě práva z možností výše uvedených, stává se rozhodným právem právo země obvyklého bydliště cestujícího za předpokladu, že se v této zemi nachází rovněž místo odjezdu nebo místo určení. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo místa, ve kterém má dopravce své obvyklé bydliště.<sup>211</sup> Nedošlo-li i přes to k volbě práva a vyplývá-li ze všech okolností, že je smlouva zjevně úžeji spojena s jinou zemí než s těmi, které byly na výběr, použije se právo právě této jiné země.<sup>212</sup>

V nařízení Řím I najdeme samozřejmě i kolizní úpravu smluv o přepravě zboží, na kterou se však tato práce nesoustředí, proto autor nebude zacházet do této oblasti. Pro úplnost

---

<sup>207</sup> Římská úmluva se však v praxi stále aktivně užívá, neboť celá řada závazků ze smluv uzavřených před 17. prosincem 2009 je v dnešní době předmětem soudního či rozhodčího řízení. Viz PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K., *Rekodifikované mezinárodní právo soukromé*, Praha, Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, Scripta iuridica, 2014, s. 148.

<sup>208</sup> BĚLOHLÁVEK, J., A., *Římská úmluva a Nařízení Řím I: komentář v širších souvislostech evropského a mezinárodního práva soukromého*, Praha, C.H. Beck, 2009, s. 14.

<sup>209</sup> ROZEHNALOVÁ, N., *Mezinárodní právo soukromé Evropské unie*, Praha, Wolters Kluwer, 2013, s. 62.

<sup>210</sup> Čl. 5 odst. 2 nařízení Řím I.

<sup>211</sup> Čl. 5 odst. 2 nařízení Řím I.

<sup>212</sup> Čl. 5 odst. 3 nařízení Řím I.

je potřeba dodat situaci, kdy není určitý právní poměr upraven ani MÚ ani nařízením Řím I. Pak by se aplikoval zák. č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém, a to v rozsahu § 84 a násl. v souvislosti s kolizní úpravou závazkových práv.

## 4 Práva cestujících ve světle evropského práva

Právní úprava regulace mezinárodní letecké dopravy je v současné době v oblasti ochrany cestujících a jejich zavazadel relativně dostačující. V předchozích kapitolách autor přehledně rozebral nejdůležitější právní instrumenty zakládající odpovědnost leteckých dopravců a nároky cestujících, které plynou ze škodných událostí, které se při jejich přepravě mohou stát.

Současná právní úprava, která se v jednotlivých případech škodných událostí může aplikovat, je z pohledu cestujících trojí. Nejvýznamnějším pramenem je Montrealská úmluva, která je na evropské úrovni provedena a doplněna v NOLD. Ve vztahu ke státům, které MÚ neratifikovaly, však zůstává v platnosti Varšavská úmluva změněná v Haagu ve znění dalších doplňujících mezinárodních smluv, které vytváří zejména pro spotřebitele jakožto laiky nepřehledný Varšavský systém. Doplněním palety práv cestujících je pak nařízení č. 261/2004.

V této části se autor zaměří na konkrétní práva cestujících, která přistupují jako následek některé z předpokládaných škodných událostí za situace, kdy je aplikována MÚ či některé z evropských nařízení, neboť předpokládá, že Varšavský systém bude v budoucnu hrát stále menší roli v souvislosti s rostoucím počtem smluvních států MÚ. Za cestující, kterým vznikají dle výše uvedených pramenů nároky za způsobené škody, autor nepovažuje jen občany EU případně EHP,<sup>213</sup> ale všechny cestující, na které se dle stanovených podmínek vztahuje jak úprava MÚ, tak předpisů sekundárního práva EU.<sup>214</sup> V závěru této kapitoly bude dán prostor také návrhům změn evropské regulace letecké dopravy, které jsou v současné době na půdě evropských institucí. Bohužel se však nenacházíme v situaci, kdy by tato otázka byla pro evropského zákonodárce důležitá, a tím se tak legislativní proces zpomaluje.

---

<sup>213</sup> EHP vznikl v roce 1994 s cílem rozšířit vnitřní trh EU i za její hranice, a to na členské státy Evropského sdružení volného obchodu. Vzhledem k přistoupení většiny států EHP do EU je tak dnes jeho součástí pouze Norsko, Island a Lichtenštejnsko. Mimo rámec EHP pak stojí Švýcarsko, které je sice členem ESVO, ale jeho vstup do EHP v roce 1992 odmítli jeho občané v referendu. Od této doby buduje Švýcarsko za účelem své hospodářské integrace s EU obchodní vztahy s Uníí na základě bilaterálních dohod. Viz Evropský hospodářský prostor (EHP), Švýcarsko a sever [online]. [cit. 2017-08-31]. Dostupné z:

[http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_6.5.3.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_6.5.3.html)

<sup>214</sup> Jak bylo uvedeno v předchozích kapitolách, působnost MÚ a evropských nařízeních je vázána na smluvní, respektive členské státy, ne státní občanství.

#### **4.1 Cíle evropské regulace ochrany práv cestujících**

Jak již bylo řečeno v předchozích kapitolách, vzhledem k rozvoji letecké dopravy v průběhu 20. století a tím i narůstajícímu počtu škodných událostí vyvstala potřeba chránit více cestující a stanovit tak leteckým dopravcům jasná pravidla, podle kterých se musí řídit. Cílem evropského zákonodárce je vytvoření *Jednotného evropského nebe*. Tato iniciativa zahájená v roce 1999 má postupně vytvořit konkurence schopný vnitřní letecký trh s ohledem na ekonomický rozvoj a ochranu životního prostředí, na kterou je kladen stále větší důraz. Do roku 2035 bychom tak měli dospět ke zcela harmonizované a ještě lépe unifikované právní úpravě regulace mezinárodní letecké dopravy.

#### **4.2 Charakteristika jednotlivých práv cestujících**

Současná právní úprava počítá se škodnými událostmi, které mohou mít na cestujícího velmi negativní vliv, ať už se jedná přímo o jeho osobu či jeho zavazadlo. Jednotlivá oprávnění cestujících dožadovat se materiální kompenzace způsobené škody tak nastupují v případě níže vyjmenovaných škodných událostí. Jsou jimi:

- a) smrt, zranění, nebo jiné ublížení na zdraví cestujících,
- b) zničení, ztráta, poškození a zpoždění zavazadel,
- c) zpoždění letu,
- d) zrušení letu,
- e) odepření nástupu na palubu letadla, a případně
- f) změna třídy.

Autor se v této části nebude zaměřovat na informace týkající se působnosti či procesních otázek stanovených jak MÚ, tak evropskými nařízeními. Pojedná pouze o komplexních informacích pro čtenáře, kteří jsou cestujícími a potřebují mít alespoň základní povědomí o tom, na co mají nárok.



#### 4.2.1 Smrt, zranění, nebo jiné ublížení na zdraví<sup>215</sup>

Dojde-li na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoli operací při nastupování či vystupování z něj k nehodě, která má za následek smrt či zranění cestujících, je dopravce absolutně odpovědný za škody nepřesahující částku 113 000 SDR, což je zhruba 134 171 EUR.<sup>216, 217</sup> Za škody přesahující tuto částku dopravce neodpovídá, jestliže prokáže, že ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí, protiprávním činem či opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů či k ní došlo výlučně jednáním či opomenutím třetí strany.<sup>218</sup> Pokud však dopravce neunese důkazní břemeno, odpovídá i za škodu přesahující 113 000 SDR.

Nehledě na stanovené limity smluvními stranám nic nebrání v tom, aby si stanovily vyšší limity odpovědnosti v rámci přepravní smlouvy, případně nestanovily limity žádné.<sup>219</sup> Rovněž dopravci nebrání nic k tomu, aby odmítl uzavřít jakoukoli přepravní smlouvu či se vzdal jakékoli obrany stanovené MÚ.<sup>220</sup> Naopak neplatná jsou taková ustanovení přepravní smlouvy zbavující či omezující dopravcovu odpovědnost.<sup>221</sup> Důležité je také zmínit, že v případě soudního řízení má cestující jako žalobce právo žádat nad rámec MÚ stanovených limitů částečně či zcela náhradu nákladů řízení, dovoluje-li to právní řád soudu, u kterého je dané řízení vedeno.<sup>222</sup>

Dojde-li k usmrcení či zranění cestujících a vyžaduje-li to vnitrostátní právo, je dopravce dále povinen poskytnout oprávněným osobám neprodleně zálohu k uspokojení jejich

---

<sup>215</sup> Práva cestujících domoci se náhrady škody, dojde-li k jejich smrti, zranění, nebo jinému ublížení na zdraví jsou komplexně upravena MÚ a NOLD. Z tohoto důvodu se autor rozhodl pojmout práva cestujících plynoucí z obou pramenů dohromady. Podobně tak stanovují v rámci své informační povinnosti i dva největší čeští letečtí dopravci, a to České aerolinie a Travel Service. Viz:

1. Upozornění na omezení odpovědnosti Českých aerolinií [online]. [cit. 2017-08-24]. Dostupné z:

[http://www.csa.cz/cs/portal/info-and-services/travel-information/conditions\\_of\\_carriage/liability\\_notice.pdf](http://www.csa.cz/cs/portal/info-and-services/travel-information/conditions_of_carriage/liability_notice.pdf)

2. Přepravní podmínky Travel Service a Smart Wings pro cestující a zavazadla v letecké dopravě [online].

[cit. 2017-08-24]. Dostupné z: <http://www.travelservice.aero/attachments/1/conditions-of-carriage-2014-12-16-cs.pdf>

<sup>216</sup> Přepočítání SDR dle MÚ byl proveden k 9. září 2017. 1 SDR = 1.186300 EUR. Viz SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days [online]. [cit. 2017-09-09]. Dostupné z:

[http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx)

<sup>217</sup> Srov. čl. 17 odst. 1 a čl. 21 odst. 1 MÚ.

<sup>218</sup> Čl. 21 odst. 2 MÚ.

<sup>219</sup> Čl. 25 MÚ.

<sup>220</sup> Čl. 27 MÚ.

<sup>221</sup> Zbývající ustanovení smlouvy však zůstávají i nadále platná. Viz čl. 26 MÚ.

<sup>222</sup> I v této oblasti platí určité výjimky, o kterých se autor zmínil výše. Viz čl. 22 odst. 6 MÚ.

okamžitých ekonomických potřeb.<sup>223</sup> Ohledně výše těchto záloh MÚ mlčí. Vodítka cestujícím přináší NOLD, které stanoví minimální zálohu v případě smrti cestujícího ve výši 16 000 SDR, což je zhruba 18 981 EUR,<sup>224</sup> které je dopravce oprávněné osobě povinen poskytnout nejpozději do 15 dnů ode dne zjištění totožnosti této osoby.<sup>225</sup> Ani NOLD však nestanoví výši zálohy poskytnuté v případě zranění cestujících, bude tak na stranách přepravní smlouvy, aby si tuto výši ujednaly smluvně.

#### **4.2.2 Zničení, ztráta, poškození a zpoždění zavazadla<sup>226</sup>**

Dojde-li ke zničení, ztrátě či poškození zavazadla cestujícího,<sup>227</sup> ať už na palubě letadla nebo kdykoli v průběhu doby, při níž bylo zapsané zavazadlo pod kontrolou dopravce, je dopravce odpovědný za škodu do částky 1 131 SDR na cestujícího, což je zhruba 1 341 EUR.<sup>228</sup> <sup>229</sup> Do této částky je dopravce rovněž odpovědný, dojde-li ke zpoždění zavazadla s výjimkou případu, kdy prokáže, že učinil veškerá přiměřená preventivní opatření nebo nebylo možné takováto opatření učinit.<sup>230</sup> Cestující má však v případě zvláštní obliby věci<sup>231</sup> právo učinit před odbavením svých zavazadel prohlášení o zvláštním zájmu na dodání zavazadla v místě určení a zaplatit příplatek, který je stanoven tarifem pro dodatečné náklady na přepravu a pojištění daných zavazadel.<sup>232</sup> Dojde-li ke škodné události na tomto zavazadle, ať už se jedná o jeho poškození, ztrátu či zpoždění, je dopravce odpovědný zaplatit náhradu škody do výše částky, kterou cestující v prohlášení udal, neprokáže-li, že tato částka byla vyšší než skutečný zájem

---

<sup>223</sup> Čl. 28 MÚ.

<sup>224</sup> Přepočtení SDR dle MÚ byl proveden k 9. září 2017. 1 SDR = 1.186300 EUR. Viz SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days [online]. [cit. 2017-09-09]. Dostupné z:

[http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx)

<sup>225</sup> Srov. čl. 5 nařízení č. 2027/97 a čl. 1 odst. 7 nařízení č. 889/2002.

<sup>226</sup> Práva cestujících domáhat se náhrady škody, dojde-li ke zničení, ztrátě, poškození či zpoždění jejich zavazadla jsou komplexně upravena MÚ a NOLD. Z tohoto důvodu se autor rozhodl pojmout práva cestujících plynoucí z obou pramenů dohromady.

<sup>227</sup> Rozumějme zapsaného i nezapsaného. Srov. čl. 17 odst. 2 a čl. 17 odst. 4 MÚ.

<sup>228</sup> Přepočtení SDR dle MÚ byl proveden k 9. září 2017. 1 SDR = 1.186300 EUR. Viz SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days [online]. [cit. 2017-09-09]. Dostupné z:

[http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx)

<sup>229</sup> Srov. čl. 17 odst. 2 a čl. 22 odst. 2 MÚ.

<sup>230</sup> Čl. 19 MÚ.

<sup>231</sup> Hodnota věci přesahuje odpovědnostní limit 1 131 SDR.

<sup>232</sup> Tento tarif musí být cestujícím sdělen na požádání. Viz čl. 3a NOLD.

cestujícího na dodání zavazadla do místa určení.<sup>233</sup> Vedle zvláštního příplatku je také možné alternativně připojistit zavazadlo u komerční pojišťovny, na což mimo jiné poukazují i sami letečtí dopravci.<sup>234</sup>

Pozor by si cestující měli dát i na případné vady, špatnou kvalitu či nedokonalost zavazadla. Pokud by došlo k jeho poškození či zničení, může z těchto důvodů dojít ke zproštění či omezení odpovědnosti dopravce.<sup>235</sup> Autor tak cestujícím doporučuje zavazadla před odletem řádně zdokumentovat, a to např. vyfocení, budou tak mít vyšší právní jistotu v případném soudním sporu s dopravcem.

Dojde-li k poškození zavazadla, je cestující povinen písemně oznámit reklamaci,<sup>236</sup> a to neprodleně, ideálně hned na letišti, případně do sedmi dnů ode dne převzetí. Neučiní-li tak, ztrácí žalobní nárok vůči dopravci s výjimkou situace, kdy by se tento dopustil podvodu. Neoznámení poškození zavazadla při jeho převzetí je přímým důkazem toho, že byla věc předána v dobrém stavu, bez jakýchkoli poškození. Při zpoždění zavazadla je lhůta pro oznámení reklamace prodloužena na 21 dnů ode dne, kdy bylo zavazadlo předáno cestujícímu k dispozici.<sup>237</sup> Jestliže dojde ke ztrátě zavazadla a dopravce tuto ztrátu uzná, případně toto zavazadlo nedojde do 21 dnů od předpokládaného dojití do místa určení, má cestující všechna práva plynoucí mu z přepravní smlouvy.<sup>238</sup>

Stejně jako v případě vymáhání náhrady škody způsobené na zdraví cestujícího, má cestující i zde v případě soudního řízení, jehož předmětem je vymáhání náhrady škody způsobené na jeho zavazadlech, právo žádat nad rámec MÚ stanovených limitů částečně či zcela náhradu nákladů tohoto řízení, dovoluje-li to právní řád soudu, u kterého je předmětný spor veden.<sup>239</sup>

---

<sup>233</sup> Čl. 22 odst. 2 MÚ.

<sup>234</sup> Viz informační prospekt ČSA [online]. [cit. 2017-08-25]. Dostupné z: [http://www.csa.cz/cs/portal/info-and-services/travel-information/conditions\\_of\\_carriage/vyssi\\_prohlasena\\_hodnota.pdf](http://www.csa.cz/cs/portal/info-and-services/travel-information/conditions_of_carriage/vyssi_prohlasena_hodnota.pdf)

<sup>235</sup> Čl. 17 odst. 2 MÚ.

<sup>236</sup> Vedle označení pojmu „reklamace“ používá NOLD označení „stížnost“. Viz čl. 1 odst. 10 nařízení č. 889/2002, resp. Příloha NOLD.

<sup>237</sup> Čl. 31 MÚ.

<sup>238</sup> Čl. 17 odst. 3 MÚ.

<sup>239</sup> Čl. 22 odst. 6 MÚ.

### 4.2.3 Zpoždění letu

Právní úprava nároků cestujících v případě zpoždění letu je dvojitá. Cestující mají možnost vymáhat náhradu škody po leteckých dopravcích užitím MÚ, resp. NOLD, které ji provádí do unijního práva a částečně doplňuje, nebo, z pohledu autora zajímavější, efektivnější a jasnější formou vymáhání náhrady škody, aplikací nařízení č. 261/2004. K možnému rozporu MÚ a nařízení č. 261/2004 se již SD EU vyjádřil ve věci C-344/04 ze dne 10. ledna 2006, kde rozhodl, že ustanovení čl. 5 až 7 nařízení č. 261/2004 nejsou s čl. 19, 22 a 29 MÚ neslučitelná.<sup>240</sup> O tomto a dalších rozsudcích autor odkazuje na kapitolu pátou této práce.

#### 4.2.3.1 Montrealská úmluva a NOLD

Režim MÚ stanoví odpovědnost dopravce za zpoždění cestujících ve svém čl. 19 s výjimkou situace, kdy dojde ke zpoždění i přes veškerá preventivní opatření dopravce, jeho zaměstnanců a agentů, která po nich lze spravedlivě požadovat či v případě, kdy nebylo v jejich silách škodu způsobenou zpožděním odvrátit. Odpovědnost dopravce je v této situaci limitována částkou 4 694 SDR, což je zhruba 5 569 EUR.<sup>241, 242</sup>

#### 4.2.3.2 Nařízení č. 261/2004<sup>243</sup>

Využitím alternativního, jak vyslovil SD EU, standardizovaného a okamžitého opatření k nápravě způsobené škody, tedy nařízení č. 261/2004, o kterém v obecné rovině bylo pojednáno v kapitole 3.3.2. a následující části se jej budou rovněž týkat, má cestující na rozdíl od obecné úpravy obsažené v MÚ a NOLD jasně stanová pravidla, v jakých situacích má nárok na náležitou pomoc nebo náhradu škody, dojde-li k významnému zpoždění či zrušení letu, odepření nástupu na palubu letadla a změně třídy. Autor pokládá předmětnou právní úpravu za významný počin unijního zákonodárce vstříc ochraně spotřebitelů na leteckém přepravním trhu.

---

<sup>240</sup> Srov. rozsudek SD EU ve věci C-344/04 ze dne 10. 1. 2006.

<sup>241</sup> Čl. 22 odst. 1 MÚ.

<sup>242</sup> Přepočítání SDR dle MÚ byl proveden k 9. září 2017. 1 SDR = 1.186300 EUR. Viz SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days [online]. [cit. 2017-09-09]. Dostupné z:

[http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx)

<sup>243</sup> V kapitolách 4.2.3. až 4.2.6. bude autor užívat pouze zkráceného označení „nařízení“.

Nařízení ukládá leteckému dopravci povinnost poskytnout náležitou péči a pomoc cestujícím, jestliže je let zpožděn nejméně:

- a) o dvě hodiny a více v případě letů do vzdálenosti 1 500 km,
- b) o tři hodiny a více v případě letů ve vzdálenosti nad 1 500 km v rámci Společenství,
- c) o tři hodiny a více v případě letů mimo Společenství ve vzdálenosti od 1 500 km do 3 500 km, anebo
- d) o čtyři hodiny a více v případě všech ostatních letů.<sup>244</sup>

V těchto případech vzniká cestujícímu právo na poskytnutí bezplatné pomoci v podobě:

- a) stravy a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době,<sup>245</sup>
- b) uskutečnění dvou telefonních hovorů, podání dvou zpráv telexem, faxem či elektronickou poštou,<sup>246</sup>
- c) přepravy mezi letištěm a ubytováním, jestliže očekávaný čas odletu je alespoň o den později než čas původní,<sup>247</sup> případně
- d) náhrady ceny letenky za část neuskutečněné cesty nebo za část již uskutečněné cesty, jestliže let již nadále pozbyl svého účelu vztahujícího se k cestovnímu plánu cestujícího, a to případně spolu s co nejdřívějším zpátečním letem do místa odletu, a to za předpokladu, že zpoždění trvá alespoň pět hodin.<sup>248</sup>

Výše uvedená pomoc a péče o cestující může být leteckým dopravcem omezena či odmítnuta, jestliže by její poskytnutí způsobilo další zpoždění.<sup>249</sup> V tomto nenápadném ustanovení však autor vidí poměrně zneužitelnou mezeru, kterou celá řada dopravců může v neprospěch cestujících využít. Je tak na snaze zajistit alespoň minimální standard ochrany cestujících, jakým může být například bezplatné poskytnutí vody nebo užití toalet, na což evropský zákonodárce myslí v připravované novele, o které bude pojednáno v kapitole 4.4.<sup>250</sup>

Dojde-li ke zpoždění letu, cestující, vycházející čistě z nařízení č. 261/2004, nemá nárok na náhradu škody v penězích. Přelomový je v tomto ohledu rozsudek SD EU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 ze dne 10. července 2008, kterým byl nad rámec nařízení přiznán

---

<sup>244</sup> Čl. 6 odst. 1 nařízení.

<sup>245</sup> Srov. čl. 6 odst. 1 písm. i) a čl. 9 odst. 1 písm. a) nařízení.

<sup>246</sup> Srov. čl. 6 odst. 1 písm. i) a čl. 9 odst. 2 nařízení.

<sup>247</sup> Srov. čl. 6 odst. 1 písm. ii) a čl. 9 odst. 1 písm. c) nařízení.

<sup>248</sup> Srov. čl. 6 odst. 1 písm. iii) a čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení.

<sup>249</sup> Bod 18 odůvodnění nařízení.

<sup>250</sup> Srov. čl. 6 nařízení a návrh čl. 6 odst. 5 návrhu nařízení [online]. [cit. 2017-08-27]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013PC0130&from=CS>

cestujícím nárok na náhradu škody způsobené významným zpožděním letu, neboť jak ve svém odůvodnění uvedl, újma vzniklá cestujícím při zrušení letu a významném zpoždění je prakticky totožná. Návrh nařízení, o němž bude pojednáno dále, tento rozsudek již zohledňuje a přichází se zavedením peněžitých nároků cestujících v případě zpoždění již do samotné novely nařízení č. 261/2004.

#### 4.2.4 Zrušení letu

Dojde-li ke zrušení letu má cestující nehledě na judikaturu SD EU týkající se zpoždění letu již od počátku automaticky vyšší nároky na pomoc a péči a na náležitou náhradu škody. Nařízení ukládá leteckému dopravci povinnost poskytnout patřičnou péči a pomoc cestujícímu, jestliže dojde ke zrušení jeho letu, a to v podobě:

- a) práva na proplacení výdajů nebo na přesměrování, přičemž cestujícímu je dáno na výběr mezi:
  - I. náhradou ceny letenky za část neuskutečněné cesty nebo za část již uskutečněné cesty, jestliže let již nadále pozbyl svého účelu vztahujícího se k cestovnímu plánu cestujícího, a to případně spolu s co nejdřívějším zpátečním letem do místa odletu,<sup>251</sup>
  - II. přesměrováním za srovnatelných podmínek a při nejbližší příležitosti na jeho cílové místo určení,<sup>252</sup> anebo
  - III. přesměrováním za srovnatelných podmínek na jeho cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.<sup>253</sup>
- b) stravy a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době,<sup>254</sup>
- c) uskutečnění dvou telefonních hovorů, podání dvou zpráv telexem, faxem či elektronickou poštou,<sup>255</sup>
- d) zajištění ubytování v hotelu a přepravy mezi letištěm a hotelem, je-li pobyt na jednu či více nocí nezbytný, a to v případě přesměrování za předpokladu, že čas nového odletu je stanoven alespoň na následující den po plánovaném odletu zrušeného letu.<sup>256</sup>

---

<sup>251</sup> Srov. čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení.

<sup>252</sup> Srov. čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení.

<sup>253</sup> Srov. čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení.

<sup>254</sup> Srov. čl. 5 odst. 1 písm. b) a čl. 9 odst. 1 písm. a) nařízení.

<sup>255</sup> Srov. čl. 5 odst. 1 písm. b) a čl. 9 odst. 2 nařízení.

<sup>256</sup> Srov. čl. 5 odst. 1 písm. b) a čl. 9 odst. 1 písm. b), písm. c) nařízení.

Vedle pomoci a péče ukládá nařízení dopravci uhradit cestujícímu náhradu škody, jestliže:

- a) není o zrušení letu informován alespoň 2 týdny před jeho odletem,
- b) není o zrušení letu informován ve lhůtě od 14 do 7 dnů před jeho odletem a není mu nabídnuto přesměrování umožňující odlet max. 2 hodiny před původním časem letu a přílet do místa určení max. 4 hodiny po původním času letu, anebo
- c) není o zrušení letu informován ve lhůtě kratší 7 dnů před jeho odletem a není mu nabídnuto přesměrování umožňující odlet max. 1 hodinu před původním časem letu a přílet do místa určení max. 2 hodiny po původním času letu.<sup>257</sup>

Nárok na náhradu škody je cestujícímu přiznán při splnění výše uvedených podmínek vyjma případu, kdy dopravce prokáže, že ke zrušení letu došlo v důsledku mimořádných okolností,<sup>258</sup> kterým nebylo možno zabránit i přes přijetí veškerých přiměřených opatření.<sup>259</sup> Cestující má nárok na:

- a) 250 EUR u všech letů do vzdálenosti 1 500 km,
- b) 400 EUR u všech letů uvnitř Společenství ve vzdálenosti nad 1 500 km,
- c) 400 EUR u všech letů mimo Společenství ve vzdálenosti od 1 500 km do 3 500 km,
- d) 600 EUR u všech ve vzdálenosti nad 3 500 km.<sup>260</sup>

Přiznaná finanční kompenzace může být dopravcem zkrácena o 50% v případě, kdy je cestujícímu nabídnuto přesměrování, jak bylo uvedeno výše, na jeho cílové místo určení, pokud přesměrovaný let nepřekročí plánovaný přílet:

- a) o dvě hodiny u všech letů do vzdálenosti 1 500 km,
- b) o tři hodiny u všech letů uvnitř Společenství ve vzdálenosti nad 1 500 km,

---

<sup>257</sup> Čl. 5 písm. c) nařízení.

<sup>258</sup> Mimořádnými okolnostmi se dle bodu 14 odůvodnění nařízení rozumí zejména případy politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním letu či bezpečnostních rizik. S ohledem na rozsudek SD EU ve věci C-549/07 ze dne 22. prosince 2008 mají být vykládány spíše restriktivně. Jedna z demonstrativně uvedených situací nemusí být nutně brána jako mimořádná okolnost, je totiž nutné, aby měla přímou vazbu na bezpečí konkrétního letu. Viz PRASSL, J., Reforming Air Passenger Rights in the European Union, *Air & Space Law*, Vol. 39, No. 1, 2014, s. 74 [online]. [cit. 2017-08-28]. Dostupné z: <http://sfx.is.cuni.cz/sfxlcl3?genre=article&atitle=Reforming%20Air%20Passenger%20Rights%20in%20the%20European%20Union.&title=Air%20%26%20Space%20Law&issn=09273379&isbn=&volume=39&issue=1&date=20140201&aulast=PRASSL,%20Jeremias&spage=59&pages=59-81&sid=EBSCO:Academic%20Search%20Ultimate:94074669&svc.fulltext=yes>

<sup>259</sup> Čl. 5 odst. 3 nařízení.

<sup>260</sup> Srov. čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení.

- c) o tři hodiny u všech letů mimo Společenství ve vzdálenosti od 1 500 km do 3 500 km,
- d) o čtyři hodiny u všech letů ve vzdálenosti nad 3 500 km.<sup>261</sup>

#### 4.2.5 Odepření nástupu na palubu letadla

V kapitole 3.3.2. bylo krátce pojednáno o nařízení č. 295/91, které jako první regulovalo situaci, kdy letecký dopravce prodá více letenek, než má fakticky míst v letadle, jelikož je zde vždy jistá pravděpodobnost, že někteří cestující nakonec k letu nedorazí. Nařízení č. 261/2004 vzhledem k potřebě chránit tuto nepříjemnou situaci více rozšířilo paletu práv cestujících, jelikož často dochází k velmi podobné situaci, jako při zpoždění či zrušení letu. Dopad je na cestujícího skoro stejný, jelikož se na místo určení buď nedopraví, případně dopraví, ale s významným zpožděním.

Pokud letecký dopravce očekává odepření nástupu některých cestujících na palubu, nemůže zprvopočátku svévolně vybrat ty, kteří mají být z letu vyřazeni. Nejprve musí vyzvat dobrovolníky, kteří by odstoupili od své rezervace, a to za náhradu na základě podmínek, které si mezi sebou dopravce a cestující před nástupem na palubu letadla ujednají. Vedle takto dohodnuté náhrady má dobrovolník také právo na:

- a) náhradu ceny letenky za část neuskutečněné cesty nebo za část již uskutečněné cesty, jestliže let již nadále pozbyl svého účelu vztahujícího se k cestovnímu plánu cestujícího, a to případně spolu s co nejdřívějším zpátečním letem do místa odletu,<sup>262</sup>
- b) přesměrování za srovnatelných podmínek a při nejbližší příležitosti na jeho cílové místo určení,<sup>263</sup> anebo
- c) přesměrování za srovnatelných podmínek na jeho cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.<sup>264</sup>

Nepřihlásí-li se dostatečný počet takových dobrovolníků, nastupuje právo dopravce odepřít náhodně vybraným cestujícím nástup na palubu i proti jejich vůli.<sup>265</sup> Pokud tak učiní, cestující mají stejná práva jako v případě zrušení letu, tj. právo na náhradu škody dle čl. 7 nařízení, právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování dle čl. 8 nařízení a právo na

---

<sup>261</sup> Čl. 7 odst. 2 nařízení.

<sup>262</sup> Srov. čl. 4 odst. 1 a čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení.

<sup>263</sup> Srov. čl. 4 odst. 1 a čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení.

<sup>264</sup> Srov. čl. 4 odst. 1 a čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení.

<sup>265</sup> Čl. 4 odst. 2 nařízení.



poskytnutí péče dle čl. 9 nařízení. Autor však poukazuje na fakt, že jednání dopravce musí být v souladu s dobrými mravy, neboť některé praktiky narušující například důstojnost cestujících i v dnešní době nejsou výjimkou, ač je pravdou, že evropští dopravci takovými kauzami, kdy došlo k použití násilných praktik zaměstnanci letecké společnosti vůči cestujícím, nejsou postiženi, neboť jednají v souladu s platným právem a dobrými mravy.<sup>266</sup>

#### 4.2.6 Změna třídy

Vedle odepření nástupu na palubu letadla může být cestujícím proti jejich vůli změněna třída, a to dle názoru autora ze stejných důvodů jako při odepření nástupu na palubu letadla – dopravce ze ziskuchtivosti nabídne více míst v konkrétní části letadla, než jich fakticky má.

Pokud dopravce přemístí cestujícího do vyšší třídy, než pro kterou si koupil letenku, nesmí požadovat jakékoli dodatečné platby.<sup>267</sup> Naopak v případě přemístění cestujícího z vyšší třídy do třídy nižší je dopravce povinen k náhradě:

- a) 30 % ceny letenky u všech letů do vzdálenosti 1 500 km,
- b) 50 % ceny letenky u všech letů ve Společenství ve vzdálenosti nad 1 500 km, vyjma letů mezi členskými státy na evropském kontinentu a francouzskými zámořskými departmety,
- c) 50 % ceny letenky u všech letů mimo Společenství ve vzdálenosti od 1 500 km do 3 500 km,
- d) 75 % ceny všech letů ve vzdálenosti nad 3 500 km včetně letů mezi členskými státy na evropském kontinentu a francouzskými zámořskými departmety.<sup>268</sup>

---

<sup>266</sup> V tomto případě autor připomíná nedávnou kauzu amerických aerolinek United Airlines, kdy byl cestující David Dao, který odmítl opustit letadlo dobrovolně, násilně vyveden zaměstnanci společnosti. Viz United Airlines: Passenger forcibly removed from flight [online]. [cit. 2017-09-09]. Dostupné z: <http://www.bbc.com/news/world-us-canada-39554421>. Dále viz Video shows a passenger forcibly dragged off a United Airlines plane [online]. [cit. 2017-09-09]. Dostupné z: <https://youtu.be/VrDWY6C1178>

<sup>267</sup> Čl. 10 odst. 1 nařízení.

<sup>268</sup> Čl. 10 odst. 2 nařízení.

### 4.3 Formulář EU pro stížnosti na letecké dopravce

Ulehčením pro mimosoudní vymáhání nároků cestujících plynoucích z nařízení č. 261/2004 je volně dostupný formulář EU pro stížnosti na letecké dopravce.<sup>269</sup> Tento formulář má cestujícím pomoci při podání stížnosti na letecké dopravce z důvodu odepření nástupu na palubu, změně třídy na nižší kategorii a zrušení nebo významném zpoždění letu. Je dostupný v češtině i angličtině, přičemž v případě, kdy cestující nezíská od leteckého dopravce odpověď do šesti týdnů od data přijetí stížnosti, je oprávněn obrátit se se stejnou stížností na vnitrostátní orgán, který je zodpovědný za prosazování nařízení.<sup>270</sup> V České republice se jedná o Úřad pro civilní letectví. Uvedené vnitrostátní orgány však mnohdy nedisponují donucovacími pravomocemi ve vztahu k leteckým dopravcům, proto bude další možností, jak se domoci svých práv, obrátit se na soud.<sup>271</sup> Vhled do soudního řízení nabízí autor v kapitole páté.

Formulář je dle názoru autora zbytečně dlouhý a vyžaduje informace, které nejsou zcela relevantní k vymáhání nároků cestujících. Letečtí dopravci proto velmi často zveřejňují na svých webových stránkách o mnoho kratší online formuláře, přes které si cestující mohou nárokovat škodu. Problémem však může být fakt, že při zaslání formuláře nedojde k jeho automatickému uložení v počítači poškozeného. Autor tak doporučuje provést alespoň tzv. „print screen“ monitoru.

Možností, jak se neformálně prát o svá práva při přeshraničních stížnostech na letecké dopravce je využití služeb poskytovaných Evropským spotřebitelským centrem, které bylo založeno 1. ledna 2005 za finanční podpory Evropské unie. ESC od svého založení působilo při Ministerstvu průmyslu a obchodu, od 1. ledna 2009 pak působí při České obchodní inspekci. Na ESC se mohou obrátit cestující, jejichž přeshraniční stížnost byla leteckým dopravcem odmítnuta. Typicky jsou tak k ESC způsobilí se obrátit čeští cestující stěžující si na zahraniční letecké společnosti se sídlem v zemích EU a EHP, případně zahraniční cestující stěžující si na české letecké dopravce.<sup>272, 273</sup>

---

<sup>269</sup> Formulář EU pro stížnosti [online]. [cit. 2017-08-25]. Dostupné z:

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

<sup>270</sup> Odst. 2 pokynů formuláře.

<sup>271</sup> Viz upozornění v pokynech formuláře.

<sup>272</sup> Práva cestujících v letecké dopravě - formulář stížnosti [online]. [cit. 2017-11-06]. Dostupné z:

<https://www.mpo.cz/cz/ochrana-spotrebitele/informace-pro-spotrebitele/prava-cestujicich-v-letecke-doprave---formular-stiznosti--42079/>

<sup>273</sup> Více informací je dostupných na <https://evropskyspotrebitel.cz/>.

#### 4.4 Návrh nařízení, kterým se mění nařízení č. 261/2004 a nařízení č. 2027/97

Dynamika letecké přepravy cestujících na začátku 21. století nebývale rostla. Vystaly tak potřeby dosavadní právní úpravu změnit tak, aby odpovídala rozvoji letecké přepravy v Unii. V roce 2011 tak Evropská komise (dále jen „Komise“) přijala Bílou knihu o dopravě, v níž mimo jiné mezi svými iniciativami uvedla nutnost „*vyvinout jednotnou interpretaci právních předpisů EU o právech cestujících a jejich harmonizované a účinné prosazování, aby se zajistily rovné podmínky pro průmysl, jakož i evropská norma pro ochranu občanů*“.<sup>274</sup>

Komise ve svém sdělení ze dne 11. dubna 2011 dále poukazovala na lišící se výklady ustanovení nařízení č. 261/2004 v důsledku některých jeho mezer, stávajících nedostatků a nejednotného prosazování v členských státech, v nichž se mimo jiného cestující obtížně domáhají svých práv. Evropský parlament (dále jen „Parlament“) v důsledku aktivity Komise přijal dne 29. března 2012 usnesení, v němž deklaroval přesvědčení, že základem opětovného získání důvěry cestujících ve stávající systém by mělo být řádné uplatňování platných právních předpisů ze strany členských států i leteckých dopravců, prosazení jednoduchých a dostačujících prostředků odškodnění a poskytování přesných a úplných informací cestujícím ze strany dopravců. S ohledem na nařízení č. 261/2004 pak Parlament požádal Komisi, aby v návrhu legislativních změn práva cestujících upřesnila, zejména pak ta, která se týkají neurčitého pojmu „mimořádné okolnosti“.<sup>275</sup> Spíše jen doplňujícím podkladem pro doložení potřebnosti změn ve stávající právní úpravě je také fakt, že právní předpisy EU musí být v naprostém souladu s Listinou základních práv EU, která ve svém čl. 38 zakotvuje zajištění vysoké úrovně ochrany spotřebitelů ve všech politikách EU. LZPEU také zaručuje práva týkající se ochrany osobních údajů,<sup>276</sup> zákaz jakékoli diskriminace a začlenění osob se zdravotním postižením<sup>277</sup> a práva na účinnou právní ochranu a spravedlivý proces.<sup>278</sup>

---

<sup>274</sup> Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, s. 23 [online]. [cit. 2017-09-09]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=CS>

<sup>275</sup> Usnesení Evropského parlamentu ze dne 29. března 2012 o fungování a uplatňování nabytých práv osob v letecké dopravě (2011/2150(INI)), s. 2 [online]. [cit. 2017-09-09]. Dostupné z: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/seance\\_pleniere/textes\\_adoptes/provisoire/2012/03-29/P7\\_TA-PROV\(2012\)03-29\(PAR01\)\\_CS.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/provisoire/2012/03-29/P7_TA-PROV(2012)03-29(PAR01)_CS.pdf)

<sup>276</sup> Čl. 8 LZPEU.

<sup>277</sup> Čl. 21 a čl. 26 LZPEU.

<sup>278</sup> Čl. 47 LZPEU.

Zásadní pro tvorbu návrhu nařízení byla judikatura SD EU,<sup>279</sup> o které autor pojednává v následující kapitole. Klíčové tak byly rozsudky ve věci IATA (C-344/04), kde SD EU potvrdil soulad nařízení č. 261/2004 s MÚ, ve věci Wallentin-Herrmann (C-549/07), kde SD EU rozhodl, že technická závada na letadle nemá být považována za mimořádnou okolnost, a ve věci Sturgeon (spojené věci C-402/07 a C-432/07), kde SD EU rozhodl, že významné zpoždění dlouhé alespoň tři hodiny při přiletu zakládá nárok cestujících na náhradu škody.

V roce 2013 tak Evropská komise vypracovala návrh nařízení, jehož účelem je novelizace současné právní úpravy letecké přepravy v Evropské unii, která je představována jednak nařízením č. 261/2004 a dále NOLD, které do evropského práva promítá MÚ. Cílem návrhu je podpořit zájmy cestujících zajištěním toho, aby letečtí dopravci dodržovali vysokou úroveň ochrany v případech narušení cesty s ohledem na finanční dopady na odvětví letecké dopravy a zajištění provozu letecké dopravy v harmonizovaných podmínkách liberalizovaného trhu.

Vedle obecných výše uvedených cílů Komise ve svém vysvětlení<sup>280</sup> zmínila celou řadu dalších neméně významných cílů plynoucích nejen ze zkušeností s dosavadním dodržováním unijní legislativy, ale také z veřejných konzultací, které vedla se zástupci spotřebitelů, leteckých dopravců, letišť a členských států. Schválením návrhu nařízení by tak mělo dojít k lepšímu prosazování práv cestujících, zvýšení úlohy vnitrostátních subjektů odpovědných za kontrolu a prosazování legislativy upravující leteckou dopravu Společenství, zavedení postupu podávání stížností s jasně stanovenými lhůtami, aplikaci nových ustanovení pro případy odepření nástupu na palubu letadla, zmeškání navazujícího letu a výrazného zpoždění, vytvoření neuzavřeného seznamu mimořádných okolností zprošťující letecké dopravce odpovědnost, aktualizaci limitů odpovědnosti NOLD, které byly revizí příslušných limitů MÚ dne 30. prosince 2009 zvýšeny o 13,1%,<sup>281</sup> uložení povinnosti odpovídajícím způsobem a včas informovat cestující o jejich právech a zavedení nové úpravy přepravy hudebních nástrojů.

Jelikož návrh nařízení mění jak nařízení č. 261/2004, tak NOLD, rozhodl se autor vybrat nejvýznamnější změny, o kterých by cestující měli vědět za předpokladu, že legislativní proces

---

<sup>279</sup> Pro jednoduchou orientaci a jednotné pojmosloví v práci autor užívá pojmu SD EU, ač v době před přijetím Lisabonské smlouvy byl nejvyšší soudní orgán EU pojmenován ESD.

<sup>280</sup> Vysvětlující prohlášení k návrhu nařízení [online]. [cit. 2017-08-23]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013PC0130&from=CS>

<sup>281</sup> Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o změně limitů odpovědnosti stanovených MÚ [online]. [cit. 2017-08-24]. Dostupné z: [www.mvcr.cz/soubor/sb020-10m-pdf.aspx](http://www.mvcr.cz/soubor/sb020-10m-pdf.aspx)

bude řádně dokončen. Do té doby budou platné dosavadní platné právní předpisy, o kterých autor referuje v průběhu celé práce, rozšířené o extenzivní výklad SD EU.

#### 4.4.1 Návrhy změn nařízení č. 261/2004

Návrh nařízení úvodem mění dosavadní definice a pro zajištění lepší právní jistoty zavádí celou řadu dalších. Nově se osobou s omezenou pohyblivostí rozumí osoba definována čl. 2 písm. a) nařízení č. 1107/2006.<sup>282</sup> Určitěji je také definována „mimořádná okolnost“, kterou se rozumí okolnost, která svou povahou ani původem není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a je mimo jeho skutečnou kontrolu.<sup>283</sup> Demonstrativní a tedy neuzavřený výčet mimořádných okolností představuje seznam uvedený v příloze návrhu nařízení. Patří mezi ně:

- a) přírodní katastrofy znemožňující bezpečný letový provoz,
- b) technické problémy, které nejsou běžnému letovému provozu vlastní,<sup>284</sup>
- c) rizika spojená s ochranou před protiprávními činy, sabotáž či teroristický útok znemožňující bezpečný letový provoz,
- d) zdravotní rizika ohrožující lidský život či akutní zdravotní problémy, které si vynucují přerušeni nebo odchýlení letu,
- e) omezení plynoucí z uspořádání letového provozu či uzavření vzdušného prostoru letiště,
- f) povětrnostní podmínky neslučitelné s bezpečností letu a
- g) pracovněprávní spory u provozujícího leteckého dopravce či u poskytovatelů služeb zásadního významu.<sup>285, 286</sup>

---

<sup>282</sup> „Osobou se zdravotním postižením“ nebo „osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ [se rozumí] osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku jakéhokoliv tělesného postižení, [...] mentálního postižení nebo nezpůsobilosti nebo jakékoli jiné příčiny zdravotního postižení nebo věku a jejíž stav vyžaduje, aby jejím potřebám byla věnována odpovídající pozornost a byly jim přizpůsobeny služby, které jsou poskytovány všem cestujícím.“

<sup>283</sup> Návrh čl. 2 písm. m) nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 1 písm. e) návrhu nařízení.

<sup>284</sup> Např. se jedná o zjištění závady během letu, která brání v jeho normálním pokračování či skrytá výrobní vada odhalená výrobcem či příslušným úřadem, která má dopad na bezpečnost letu. Viz příloha č. 1 bod 1 písm. ii) návrhu nařízení.

<sup>285</sup> Jedná se například o letiště a poskytovatele letových navigačních služeb. Viz příloha č. 1 bod 1 písm. vii) návrhu nařízení.

<sup>286</sup> Příloha č. 1 bod 1 návrhu nařízení.

Návrh nařízení dále počítá s okolnostmi, které se nepovažují za mimořádné. Jsou jimi technické problémy spojené s normálním provozem letadla<sup>287</sup> či nedostupnost posádky nebo palubních průvodčích, není-li způsobena pracovněprávními spory.<sup>288</sup>

V souladu s judikaturou a dosavadní praxí pak návrh nařízení definuje celou řadu dalších pojmů, mezi něž patří „let“, „navazující let“, „cesta“, „letišť“, „řídící orgán letiště“ apod.

Výrazných úprav nařízení č. 261/2004, o kterých autor níže pojedná, se dočkaly zejména čl. 4, 5, 6, 8, 9, 11, 14 a dále se vložily čl. 6a, 16a, 16b a 16c.

1. Článek 4 – Komise navrhuje, aby se ustanovení odepření nástupu na palubu letadla týkala i tzv. případu „no show“, kdy cestující zakoupí obousměrnou letenku, ale na první cestu nenastoupí. Práva předmětného ustanovení by tak mohl využít také při zpáteční cestě. Praktickou novinkou je pak možnost cestujícího bezplatně změnit své původně nahlášené jméno obsahující chybu (typicky se jedná o překlepy při nákupu letenky online), přičemž tuto chybu, která by mohla vést k odepření nástupu na palubu letadla, letecký dopravce nejméně jednou do 48 hodin před odletem opraví.<sup>289</sup>
2. Článek 5 a 14 – Vedle rozšíření alternativ práv cestujícího při zrušení letu se zavádí povinnost pro řídicí orgány letišť,<sup>290</sup> jejichž roční objem přepravy činil za poslední tři roky nejméně tři milióny cestujících, provozovat letiště, a to zejména činnost jeho uživatelů, leteckých dopravců a poskytovatelů služeb pozemního odbavení, na základě řádného pohotovostního plánu, který řeší situace mnohočetného zrušení a zpoždění letů, v jejichž důsledku by mohl být na letišti zdržen velký počet cestujících. Tento plán musí být zpracován tak, aby cestujícím poskytl odpovídající informace a pomoc, dojde-li k uvedeným událostem. Pohotovostní plán a jeho případné změny musí řídicí orgán letiště oznámit vnitrostátnímu subjektu

---

<sup>287</sup> Například se jedná o problém, který je zjištěn při běžné údržbě nebo během předletové prohlídky letadla nebo jehož vznik je důsledkem nesprávného provedení běžné údržby nebo předletové prohlídky. Viz příloha č. 1 bod 2 písm. i) návrhu nařízení.

<sup>288</sup> Příloha č. 1 bod 2 návrhu nařízení.

<sup>289</sup> Návrh čl. 4 odst. 4 a 5 nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 3 písm. b) návrhu nařízení.

<sup>290</sup> Řídicím orgánem letiště se rozumí orgán, který má ve spojení s dalšími činnostmi nebo bez vztahu k nim podle vnitrostátních právních předpisů či smluv za úkol spravovat a řídit infrastrukturu letiště nebo sítě letišť a koordinovat činnost různých hospodářských subjektů přítomných na daných letištích a provádět dohled nad těmito činnostmi. Viz návrh čl. 2 písm. r) nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 1 písm. e) návrhu nařízení.

odpovědnému za prosazování nařízení č. 261/2004.<sup>291</sup> Řídící orgány letišť mají také informační povinnost vůči cestujícím, neboť jsou povinny zajistit, aby všeobecné informace o jejich právech byly jasně a viditelně zobrazeny v prostorách letiště určených pro cestující a dále také mají povinnosti informovat cestující o zrušení letu a jejich právech v případě, kdy letecká společnost náhle ukončí svou činnost.<sup>292</sup>

3. Článek 6 – Ustanovení tohoto článku Komise navrhuje změnit komplexněji. Návrh nařízení zde výslovně zavádí právo na náhradu škody v případě významného zpoždění, jak o něm rozhodl SD EU ve spojených věcech C-402/07 a C - 432/07. Návrh nařízení ukládá leteckému dopravci, který důvodně očekává zpoždění letu či odložení času odletu, nabídnout cestujícím:

- a) stravu, občerstvení a dva bezplatné telefonní hovory, dvě zprávy telexem nebo faxem či elektronickou poštou, trvá-li zpoždění nejméně dvě hodiny,<sup>293</sup>
- b) ubytování v hotelu a přepravu mezi letištěm a místem ubytování, trvá-li zpoždění nejméně pět hodin<sup>294</sup> a případně možnost proplacení ceny letu za část neuskutečněné cesty a za část již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu s případným zpátečním letem do původního místa odletu.<sup>295</sup>

Cestující mají nově nárok požadovat od leteckého dopravce náhradu škody v souladu s čl. 7 nařízení č. 261/2004, pokud do cílového místa určení přiletí později:

- a) o pět hodin a více v případě letů uvnitř Společenství,
- b) o pět hodin a více v případě letů do / ze třetích zemí do vzdálenosti 3 500 km,
- c) o devět hodin a více v případě letů do / ze třetích zemí ve vzdálenosti od 3 500 km do 6 000 km, anebo

---

<sup>291</sup> Návrh čl. 5 odst. 5 nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 4 písm. c) návrhu nařízení.

<sup>292</sup> Návrh čl. 14 odst. 4 nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 13 návrhu nařízení.

<sup>293</sup> Návrh čl. 6 odst. 1 písm. i) nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 5 návrhu nařízení a čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 nařízení č. 261/2004.

<sup>294</sup> Návrh čl. 6 odst. 1 písm. ii) nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 5 návrhu nařízení a čl. 9 odst. 1 písm. b) a c) nařízení č. 261/2004.

<sup>295</sup> Návrh čl. 6 odst. 1 písm. iii) a čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 5 návrhu nařízení a čl. 1 bod 8 návrhu nařízení.

d) o dvanáct hodin a více v případě letů do / ze třetích zemí ve vzdálenosti nad 6 000 km.<sup>296</sup>

Poslední novinkou návrhu čl. 6 nařízení č. 261/2004 je jeho odst. 5, který zavádí autorem již dříve vyslovený požadavek na letecké dopravce poskytnout cestujícím bezplatný přístup k toaletám a pitné vodě a dále zajistit dostatečné vytápění či chlazení kabiny a v případě potřeby dostupnou lékařskou péči, dojde-li ke zdržení letadla na odbavovací ploše po dobu delší než hodinu. Pokud by zdržení na odbavovací ploše mělo být delší než pět hodin, letadlo umožní při zajištění veškerých bezpečnostních standardů vhodný výstup z letadla.

4. Článek 6a – Komise nově vloženým čl. 6a potvrzuje práva cestujících, dojde-li ke zmeškání navazujícího leteckého spojení z důvodu zpoždění předchozího letu. Mají tak právo na poskytnutí péče a za určitých podmínek i právo na náhradu škody, kterou zajistí dopravce provozující zpožděný let. Toto právo se však uplatní jen tehdy, kdy jsou navazující lety součástí jediné přepravní smlouvy, neboť právě v tomto případě se letečtí dopravci zavázali k návaznosti letů a věděli o ní. Cestující tak mají právo na občerstvení, telefonní hovory a případně zajištění ubytování, a uhrazení dopravy na/z ubytování, je-li náhradní čas odletu nejméně pět hodin po plánovaném času odletu zmeškaného letadla.<sup>297</sup> Nad rámec stanoveného mají cestující rovněž nárok na náhradu škody, která je totožná s náhradami uvedenými v návrhu čl. 6 odst. 2 nařízení č. 261/2004.
5. Článek 8 – Návrh čl. 8 nařízení č. 261/2004 v případě práva na přesměrování upřesňuje, že v případě, kdy letecký dopravce nemůže cestujícího přesměrovat do dvanácti hodin s využitím vlastních služeb, musí s výhradou dostupnosti sedadel v letadle zvážit služby jiného dopravce či jiného druhu dopravy.<sup>298</sup>
6. Článek 9 – Jedním z kroků, kterými Komise vyšla vstříc leteckým dopravcům, je limitace jejich povinnosti zajistit cestujícím ubytování, dojde-li ke zpoždění či zrušení letu. Jestliže tak letecký dopravce prokáže, že ke škodné události došlo za mimořádných okolností a že tomuto nebylo možno zabránit, může omezit celkovou cenu za ubytování na 100 EUR za noc na cestujícího a na nejvýše tři noci. Povinnost nabídnout ubytování se dále neuplatní, není-li dotčený let delší než 250 km a je-li

---

<sup>296</sup> Návrh čl. 6 odst. 2 nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 5 návrhu nařízení.

<sup>297</sup> Návrh čl. 6a odst. 1 nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 6 návrhu nařízení.

<sup>298</sup> Čl. 1 bod 8 návrhu nařízení.



naplánován letadlem s maximální kapacitou 80 sedadel a méně s výjimkou případu, kdy se jedná o navazující let. V obou výše uvedených případech má však dopravce povinnost cestující alespoň informovat o dostupných možnostech ubytování.<sup>299</sup> Naopak tato omezení se neuplatní v případě, je-li cestujícím osoba s omezenou pohyblivostí nebo její doprovod, dítě bez doprovodu, těhotná žena nebo osoba potřebující zvláštní lékařskou péči, jestliže letecký dopravce byl o zvláštních požadavcích na péči o tohoto cestujícího informován alespoň 48 hodin před plánovaným časem odletu.<sup>300</sup>

7. Článek 16a – Tento článek představuje zcela nově vložené ustanovení o nárocích a stížnostech cestujících. Letecký dopravce je povinen již při rezervaci letu poskytnout cestujícím informace o postupech vyřizování jejich nároků a stížností plynoucích z nařízení č. 261/2004 a o subjektu příslušném k vyřizování těchto stížností. Stížnost může cestující předložit ve lhůtě tří měsíců ode dne uskutečnění letu, přičemž dopravce má povinnost potvrdit přijetí této stížnosti do sedmi dnů a zaslat úplnou odpověď cestujícímu do dvou měsíců. V souladu s vnitrostátními i unijními předpisy pak členské státy určí vnitrostátní subjekt odpovědný za mimosoudní řešení sporů mezi leteckými dopravci a cestujícími, ke kterým cestující mohou podat stížnost na údajné porušení nařízení, a to nejdříve po dvou měsících ode dne podání stížnosti dotčenému dopravci, jestliže tento neposkytl stěžovateli konečnou odpověď.<sup>301</sup> Dalo by se předpokládat, že obdobně jako je tomu dosud, bude v České republice tímto odpovědným subjektem Úřad pro civilní letectví. Podle důvodové zprávy návrhu nařízení však vedle vnitrostátních subjektů odpovědných za všeobecné prosazování nařízení budou stát další subjekty pro alternativní řešení sporů podle nové směrnice o alternativním řešení sporů.<sup>302</sup> Autor však podtrhuje, že i přes výše uvedené nebude cestujícím i nadále upírána možnost soudního řešení daného sporu s leteckým dopravcem.
8. Články 16b a 16c – Aby Komise mohla účinně harmonizovat předmět právní úpravy letecké dopravy, zavádí v návrhu nařízení povinnost členských států každoročně informovat Komisi o své činnosti v otázkách výkladu a uplatňování nařízení.

---

<sup>299</sup> Návrh čl. 9 odst. 4 a 5 nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 9 návrhu nařízení.

<sup>300</sup> Návrh čl. 11 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 11 návrhu nařízení.

<sup>301</sup> Návrh čl. 16a nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 15 návrhu nařízení.

<sup>302</sup> Viz bod 3.3.1.2. důvodové zprávy návrhu nařízení.

Komise tyto informace zpřístupní i dalším členským státům a na základě žádosti členského státu či z vlastního podnětu přezkoumává případy, kdy nastanou rozdíly v uplatňování a prosazování některých ustanovení nařízení, zejména jde-li o výklad „mimořádných okolností“, a vyjasní ustanovení nařízení s cílem podpořit společný přístup všech členských států. Komisi se dále dává pravomoc některé otázky, které členské státy budou řešit, rozhodovat prostřednictvím prováděcích aktů.<sup>303</sup> Nápomocen jí k tomu bude Výbor pro práva cestujících, v němž budou účastni dva zástupci každého členského státu, z nichž alespoň jeden bude zástupcem vnitrostátního subjektu odpovědného za prosazování nařízení.<sup>304</sup>

#### 4.4.2 Návrhy změn nařízení č. 2027/97

Návrh nařízení obsahuje vedle obsáhlých změn nařízení č. 261/2004 také drobné změny nařízení č. 2027/97, do kterého dále přidává hned několik nových ustanovení. Letecký dopravce je povinen dát na letišti k dispozici formulář, který cestujícímu umožní podat okamžitou stížnost na poškozená či zpožděná zavazadla.<sup>305</sup> V praxi to ale může být problém, neboť příletové haly, kde se pohybují cestující, přijímají klienty celé řady leteckých společností. Pokud se tak dopravci nedohodnou na jednotném formuláři, může být naplnění tohoto ustanovení poměrně problémové.

Na rozdíl od původního nařízení č. 2027/97 dochází ke zvýšení zálohové platby v případě smrti na minimálně 18 096 SDR (což je zhruba 21 467 EUR)<sup>306</sup> oproti původním 15 000 SDR v nařízení č. 2027/97 a později navýšeným 16 000 SDR v nařízení č. 889/2002. Návrh nařízení navíc zplnomocňuje Komisi k vydávání aktů v přenesené pravomoci tuto částku upravovat s ohledem na rozhodnutí ICAO.<sup>307</sup>

Výše uvedené změny však vytvářejí právní nejistotu. Ta je způsobena tím, že návrh nařízení mění nařízení č. 2027/97, ale nezohledňuje jeho úpravu provedenou nařízením č. 889/2002. Je tak na evropských zákonodárcích, aby předmětný návrh nařízení přizpůsobili aktuální právní úpravě, aby nedošlo ke kolizi dvou nařízení.

---

<sup>303</sup> Návrh čl. 16b nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 15 návrhu nařízení.

<sup>304</sup> Návrh čl. 16c nařízení č. 261/2004. Viz čl. 1 bod 15 návrhu nařízení.

<sup>305</sup> Návrh čl. 3 odst. 2 nařízení č. 2027/97. Viz čl. 2 bod 1 návrhu nařízení.

<sup>306</sup> Přepočítání SDR dle MÚ byl proveden k 9. září 2017. 1 SDR = 1.186300 EUR. Viz SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days [online]. [cit. 2017-09-09]. Dostupné z: [http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx)

<sup>307</sup> Návrh čl. 5 odst. 2 nařízení č. 2027/97. Viz čl. 2 bod 2 návrhu nařízení.

Lepšího právního postavení se v návrhu nařízení dočkají osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Při přepravě odbavených invalidních vozíků či jiného vybavení umožňujícího pohyb či pomocného vybavení (dále jen „vybavení“) nabídne letecký dopravce této osobě ihned při rezervaci a nejpozději při předání tohoto vybavení dopravci možnost bezplatně učinit zvláštní prohlášení o zájmu na dodání tohoto vybavení podle čl. 22 odst. 2 MÚ. Dojde-li ke zničení, ztrátě, poškození nebo zpoždění přepravy tohoto vybavení, je odpovědnost leteckého dopravce omezena na částku, kterou dotčená osoba uvedla v uvedeném prohlášení při předání odbaveného vybavení, neprokáže-li, že nárokováná částka je vyšší než skutečný zájem osoby na doručení vybavení do místa určení.<sup>308</sup>

Poslední významnou změnou, kterou návrh nařízení přináší do nařízení č. 2027/97, je regulace přepravy hudebních nástrojů, neboť svou povahou nejsou standardním zavazadlem. Letecký dopravce povolí cestujícímu přepravit hudební nástroj v kabině letadla určené pro cestující s výhradou bezpečnostních pravidel a technických specifikací v případě, kdy tyto nástroje lze v kabině bezpečně uložit do vhodného prostoru pro zavazadla či pod sedadlo pro cestující. Je-li hudební nástroj příliš velký, dopravce může požadovat uhrazení druhého tarifu, pokud je tento hudební nástroj původně přepravován jako příruční zavazadlo na druhém sedadle. Zakoupí-li si cestující v tomto případě ono druhé místo, letecký dopravce by se měl vynasnažit, aby cestujícího a jeho hudební nástroj umístil vedle sebe. Jsou-li k tomu vhodné podmínky, měly by být hudební nástroje na požádání přepravovány ve vyhřívané části nákladového prostoru, nejsou-li na palubě. Ve svých podmínkách také dopravce musí uvést, na základě jakých pravidel a za jaké poplatky hudební nástroje přepravuje.<sup>309</sup>

#### **4.4.3 Zhodnocení navrhovaných změn**

Navrhované změny, které významně mění zejména nařízení č. 261/2004 a částečně též nařízení č. 2027/97, jsou dle názoru autora vesměs pozitivní. Evropský zákonodárce však ve své cestě ke změnám regulace odpovědnosti leteckých dopravců za škody způsobené cestujícím bohužel neprovedl dostatečný pokrok. Návrh nařízení počítal se svou platností již v roce 2016, neboť ve svých závěrečných ustanoveních počítá s předložením zprávy o uplatňování nařízení a jeho výsledcích Komisí k Parlamentu a Radě do 1. ledna 2017. Z tohoto ohledu tak není jisté, zda a kdy dojde k tolik očekávaným změnám a zlepšení právního postavení cestujících. Do té doby bude platná současná regulace, která je i přes všechny své nedostatky dle názoru autora

---

<sup>308</sup> Návrh čl. 6a nařízení č. 2027/97. Viz čl. 2 bod 4 návrhu nařízení.

<sup>309</sup> Návrh čl. 6e nařízení č. 2027/97. Viz čl. 2 bod 4 návrhu nařízení.

obstojná a zaručuje cestujícím slušnou paletu práv v případech, kdy dojde ke škodným událostem, které regulace předpokládají.

## 5 Judikatura Nejvyššího soudu ČR, Ústavního soudu ČR a Soudního dvora EU

V předchozích kapitolách se mohli čtenáři dozvědět povšechní informace o svých nárocích, které plynou z právní úpravy mezinárodní letecké přepravy, a to zejména z mezinárodních smluv a sekundárního práva EU. Ne vždy ale letečtí dopravci uznají svou chybu a cestujícím náhradu škody poskytnou. Nepomůže-li smírné řešení následků škodných událostí, jedinou možností, jak se prát o svá práva, mají cestující u vnitrostátních soudních orgánů. V České republice se jedná o soustavu civilních soudů, u nichž cestující mohou nárokovat náhradu škody, která je jim v souvislosti s následky škodných událostí garantována právními předpisy. Listina základních práv a svobod garantuje ve svém čl. 36 právo každého domáhat se svého práva u nezávislého a nestranného soudu, případně jiného orgánu. Soudní moc vykonávají v České republice nezávislé soudy,<sup>310</sup> vrcholným soudním orgánem je pak Nejvyšší soud.<sup>311</sup> O civilním procesu, který v některých sporech končí právě u Nejvyššího soudu, a jeho stěžejních aspektech, bude pojednáno v následující kapitole obdobně jako o dosavadní rozhodovací praxi ve sporech z mezinárodní letecké přepravy cestujících. Mimo soustavu obecných soudů pak stojí Ústavní soud, který je soudním orgánem ochrany ústavnosti.<sup>312</sup> Ten mimo jiné rozhoduje o ústavních stížnostech proti pravomocným rozhodnutím orgánů veřejné moci do ústavně zaručených práv a svobod.<sup>313</sup> Charakteristika řízení o ústavní stížnosti a vybraný náleží Ústavního soudu tak bude součástí kapitoly 5.2.

Pro porozumění právní regulace mezinárodní letecké přepravy je klíčová rovněž rozhodovací praxe Soudního dvora EU, neboť tento má jako jediný soudní orgán Unie pravomoc rozhodovat ve věcech výkladu a konformity evropských právních předpisů. V oblasti sporů z mezinárodní letecké přepravy rozhoduje v řízení o předběžné otázce, kdy vnitrostátní soudy členských států v probíhajícím sporu přerušují soudní řízení a obrátí se na SD EU, který má garantovat jednotný výklad a uplatňování evropského práva.<sup>314</sup> V otázce právní úpravy

---

<sup>310</sup> Čl. 81 Ústavy.

<sup>311</sup> Čl. 92 Ústavy.

<sup>312</sup> Čl. 83 Ústavy.

<sup>313</sup> Čl. 87 odst. 1 písm. d) Ústavy.

<sup>314</sup> SD EU však rozhoduje jen ve věci předběžné otázky, která se týká daného sporu, kdy národní soud požaduje výklad evropského práva. Samotné rozhodnutí sporu však náleží zásadně národnímu soudu, který sám zná nejlépe okolnosti daného případu a po rozhodnutí předběžné otázky tak pokračuje ve vlastním řízení, ve kterém jménem republiky rozhodne.

mezinárodní letecké přepravy existuje hned několik rozhodnutí, která měla zásadní vliv na výklad řady pojmů, které jsou součástí sekundární legislativy EU. Judikatura SD EU měla rovněž nemalý vliv na formování návrhu nařízení, které promítá některá zásadní rozhodnutí a o kterých autor pojednává v kapitole 5.3.2.

## 5.1 Nejvyšší soud České republiky

### 5.1.1 Procesní otázky civilního řízení před Nejvyšším soudem ČR

Jak bylo uvedeno výše, Nejvyšší soud České republiky je dle čl. 92 Ústavy vrcholným orgánem soudní soustavy ve věcech patřících do pravomoci soudů s výjimkou záležitostí, o nichž rozhoduje Ústavní soud nebo Nejvyšší správní soud. Nejvyšší soud rozhoduje jak v civilním, tak trestním řízení jako soud dovolací. V rámci civilního řízení NS ČR rozhoduje o dovoláních proti rozhodnutí krajských nebo vrchních soudů jako soudů odvolacích.<sup>315</sup>

Domáhá-li se cestující (dále jen „žalobce“) spravedlnosti, podává žalobu u soudu prvního stupně, což v případech sporů o náhradu škody budou soudy okresní.<sup>316</sup> Před zasláním žaloby okresnímu soudu by mělo dojít k zaslání předžalobní výzvy dle §142a OSŘ, která v případě úspěchu v daném sporu garantuje žalobci právo na náhradu nákladů řízení.<sup>317</sup> Nezmění-li letecký dopravce (dále jen „žalovaný“) svůj postoj a po zaslání předžalobní výzvy přeci jen náhradu škody nevyplatí, nezbude žalobci jiná možnost, než se obrátit na okresní soud. Rozhodne-li soud v neprospěch žalovaného, má tento příležitost napadnout takovéto rozhodnutí u krajského soudu.<sup>318</sup> Odvolání však není v některých případech stanovených § 202 OSŘ přípustné, v případě sporu o náhradu škody zejména v situaci, kdy by předmětem sporu byla částka nepřevyšující 10 000 Kč. Odvolání je možno podat do patnácti dnů od doručení písemného vyhotovení rozhodnutí u soudu, proti jehož rozhodnutí odvolání směřuje.<sup>319</sup> Nebude-li mít žalobce ani u odvolacího soudu úspěch, nastupuje na řadu mimořádný opravný prostředek, který je předmětem této kapitoly – dovolání.

---

<sup>315</sup> § 10a OSŘ.

<sup>316</sup> Srov. § 9 odst. 1 a § 9 odst. 2 OSŘ.

<sup>317</sup> Náklady řízení jsou představovány zejména hotovými výdaji účastníků a jejich zástupců, soudními poplatky, ušlými výdělky účastníků a jejich zástupců, náklady důkazů, tlumočným, náhradou za daň z přidané hodnoty, odměnami apod. Viz § 137 OSŘ.

<sup>318</sup> § 10 odst. 1 OSŘ a § 201 OSŘ.

<sup>319</sup> § 204 odst. 1 OSŘ.

Dovoláním lze napadnout pravomocné rozhodnutí odvolacího soudu, je-li to přípustné,<sup>320</sup> a to do dvou měsíců od doručení rozhodnutí odvolacího soudu u soudu, který rozhodoval věc v prvním stupni.<sup>321</sup> V dovolacím řízení musí být žalobce zastoupen advokátem nebo notářem,<sup>322</sup> výjimka je možná v případě, kdy má sám žalobce právnické vzdělání.<sup>323</sup> Vedle důvodů nepřipustnosti dovolání uvedených v § 238 OSŘ autor poukazuje, že i v dovolacím řízení, jehož předmětem je peněžité plnění nepřevyšující 50 000 Kč, není přípustné s výjimkou sporů ze spotřebitelských smluv a pracovněprávních vztahů.<sup>324</sup> Přepravní smlouva je však dle názoru autora právě takovou spotřebitelskou smlouvou, čili neohledně na výši peněžitého plnění bude podané dovolání přípustné. Spotřebitelská smlouva je smlouva uzavřená mezi podnikatelem a spotřebitelem,<sup>325</sup> přičemž i evropská legislativa počítá se smlouvami z přepravy cestujících v letecké dopravě jako se spotřebiteli, jak autor uvedl v předchozích kapitolách.<sup>326</sup> S ohledem na výše uvedené tak NS ČR představuje poslední soudní instanci, která o nároku cestujících může rozhodnout.

### 5.1.2 Judikatura Nejvyššího soudu ČR

Judikatura NS ČR v oblasti vymáhání nároků plynoucích z odpovědnosti za škodu způsobenou některou ze škodných událostí během letecké přepravy cestujících není nikterak rozsáhlá. V současnosti se týká pouze MÚ, nikoli nařízení č. 261/2004. Vedle dvou rozhodnutí NS ČR týkajících se přepravy nákladu<sup>328</sup> rozhodoval NS ČR dosud pouze ve věci vedené pod sp. zn. 25 Cdo 4827/2008 ze dne 22. 2. 2011. Usnesení se týkalo důkazního břemene

---

<sup>320</sup> § 236 odst. 1 OSŘ.

<sup>321</sup> § 240 odst. 1 OSŘ.

<sup>322</sup> § 241 odst. 1 OSŘ.

<sup>323</sup> § 241 odst. 2 písm. a) OSŘ.

<sup>324</sup> § 238 odst. 1 písm. c) OSŘ.

<sup>325</sup> § 1810 OZ.

<sup>326</sup> Spotřebitelem se dle § 419 OZ rozumí „každý člověk, který mimo rámec své podnikatelské činnosti nebo mimo rámec samostatného výkonu svého povolání uzavírá smlouvu s podnikatelem nebo s ním jinak jedná.“

<sup>327</sup> Evropské právo pojem spotřebitel definuje například ve směrnici o právech spotřebitelů, kdy spotřebitelem je „fyzická osoba, která ve smlouvách [...] jedná za účelem, který nelze považovat za její obchodní činnost, podnikání, řemeslo nebo povolání.“ Viz čl. 2 odst. 1 směrnice 2011/83. Obdobnou definici užívala i směrnice o nekalých obchodních praktikách, kdy spotřebitelem je „fyzická osoba, jež v obchodních praktikách [...] jedná za účelem, který nelze považovat za provozování jejího obchodu, živnosti nebo řemesla anebo výkonu jejího svobodného povolání.“ Viz čl. 2 písm. a) směrnice 2005/29.

<sup>328</sup> Viz rozsudek NS ČR sp. zn. 23 Cdo 3377/2010 ze dne 27. června 2012 a rozsudek NS ČR sp. zn. 32 Cdo 1829/2015 ze dne 16. prosince 2015.

k prokázání vzniku škody na zavazadlech způsobené leteckým dopravcem. Spor byl veden mezi žalobcem a leteckou společností Travel Service, a.s. (dále jen „žalovaný“) o zaplacení částky rovnající se 1 000 SDR. Nejvyšší soud dovolání odmítl a přikázal žalobci uhradit náklady řízení.

Žalobce se v předmětné věci domáhal náhrady škody na ztraceném zavazadle na základě čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy, přičemž v souvislosti s čl. 22 odst. 2 je odpovědnost dopravce za zničení, ztrátu, poškození či zpoždění zavazadla limitována do částky 1 000 SDR (ke dni rozhodnutí sporu v prvním i druhém stupni byl limit na původní úrovni z roku 1999, k navýšení limitu došlo až 30. prosince 2009), neučiní-li cestující zvláštní prohlášení o zájmu na dodání v místě určení a nezaplatí příslušný poplatek, případně si zavazadlo, jak uvedl autor v kapitole 4.2.2., individuálně nepřipojistí u komerční pojišťovny. Jak soud prvního stupně, tak i soud odvolací potvrdily žalobci nárok na částku ve výši 622,95 Kč, která představovala cenu zavazadla, nicméně již ne cenu jeho obsahu. Žalobce nedokázal věrohodně prokázat cenu věcí, které byly v zavazadle přepravovány. Soudy souhlasně uvedly, že žalobcem deklarovaný obsah nekorespondoval s hmotností zavazadla jako takového, které při cestě vážilo 24 kg. Jelikož bylo dokazování provedeno pouze výpovědí žalobce jakožto účastníka řízení bez doplnění dalších důkazů, musely soudy zhodnotit provedené výpovědi za nevěrohodné.

Z obecných zásad občanského soudního řízení je z pohledu autora zřejmé, že soudy nemohly rozhodnout jinak, neboť účastnická výpověď je relevantní zejména v nesporných řízeních, kdež to v řízeních sporných je užívána jen jako nejzazší prostředek dokazování.

Vzhledem k rozhodnutí odvolacího soudu se však žalobce (dále „dovolatel“) obrátil s dovoláním na Nejvyšší soud, a to z důvodu nesprávného právního posouzení, přičemž za klíčovou považoval otázku, zda při objektivní odpovědnosti žalovaného dle Montrealské úmluvy musí žalobce prokazovat vedle ztráty zavazadla i jeho obsah. Dovolací soud však dovolání odmítl s odkazem, že dovolací důvod uvedený dovolatelem není přípustný, jelikož dovolatel ve skutečnosti odvolacímu soudu vytýká nesprávné hodnocení důkazů a na něj navazující nesprávné skutkové zjištění způsobené škody. Nehledě na důvod nepřipustnosti dovolání však autor spatřuje význam poměrně upozaděné věty odůvodnění, která zní: „*Zásadně platí, že ve sporu o náhradu škody má důkazní břemeno o vzniku škody a o její výši žalobce.*“

Z uvedeného pro cestující tak vyplývá poněkud jasný závěr. Jelikož uplatňují své nároky plynoucí z odpovědnosti leteckého dopravce u civilních soudů, musí unést důkazní břemeno. Prokázat nad veškerou pochybnost skutečnou hodnotu zavazadla resp. i jeho obsahu mohou cestující dle názoru autora pouze prostřednictvím daňových dokladů. To je však v dnešní době nemyslitelné, a proto se i v této oblasti otevírá prostor pro zavedení standardizované náhrady škody, která by mohla být počítána v závislosti na hmotnosti zavazadla. S hmotností jako



měrnou hodnotou počítá i výpočet nároků na náhradu škody v případě přepravy nákladu, kdy oprávnění mají nárok na náhradu škody až do výše 19 SDR za kilogram.<sup>329</sup>

Dle názoru autora by tak legislativci Evropské unie měli zvážit, zda nepřiznat standardizovanou náhradu škody i v případě ztráty zavazadla. Částka okolo 20 EUR za kilogram by v případě standardních letů, kdy mají cestující zavazadlo o hmotnosti kolem 20 kg, mohla být zcela adekvátní ve srovnání s útrapami, kterými cestující při ztrátě zavazadla procházejí. Nejde jen o skutečnou cenu obsahu zavazadla, ale o přidanou hodnotu spočívající ve zvláštní oblibě osobních věcí, které cestující převážejí. Dohromady by tak náhrada škody mohla dosahovat maximálně 400 EUR, což je dle názoru autora adekvátní standardizovaná náhrada škody. Bude-li pak cena zavazadla vyšší, mohl by mít cestující opět nárok žádat po leteckém dopravci náhradu škody až do výše 1 131 SDR, kterou garantuje Montrealská úmluva.<sup>330</sup> Cestující by se tak opět mohli vyhnout nepříjemným soudním řízením a letečtí dopravci ve výsledku ušetřit nemalé náklady za proběhlé spory.

---

<sup>329</sup> Čl. 22 odst. 3 MÚ.

<sup>330</sup> Čl. 22 odst. 2 MÚ.

## 5.2 Ústavní soud České republiky

### 5.2.1 Řízení o ústavní stížnosti před Ústavním soudem ČR

Jak autor nastínil výše, mimo soustavu obecných soudů stojí Ústavní soud České republiky, který není další soudní instancí stojící nad Nejvyšším soudem, ale jak je řečeno v čl. 83 Ústavy, jedná se o soudní orgán ochrany ústavnosti. Po splnění zákonem stanovených podmínek rozhoduje o ústavních stížnostech fyzických a právnických osob proti pravomocnému rozhodnutí či jinému zásahu orgánů veřejné moci do ústavně zaručených základních práv a svobod.<sup>331</sup> Těmi se rozumí zejména práva a svobody garantovaná Listinou základních práv a svobod a samozřejmě Ústavou jako takovou, případně pak i mezinárodními smlouvami o lidských právech a základních svobodách, které byly v České republice ratifikovány a vyhlášeny.<sup>332</sup>

Ústavní stížnost je oprávněn podat ten, kdo tvrdí, že pravomocným rozhodnutím v řízení, jehož byl účastníkem, bylo porušeno jeho základní právo nebo svoboda garantovaná ústavním pořádkem,<sup>333</sup> a to ve lhůtě dvou měsíců od doručení rozhodnutí o posledním procesním prostředku, který měl stěžovatel k ochraně svého práva k dispozici.<sup>334</sup> Stěžovatel tak musí v ústavní stížnosti jednak uvést, jaké z jeho základních práv bylo porušeno a rovněž, který orgán veřejné moci a jakým rozhodnutím toto právo porušil.

V řízení před Ústavním soudem musí být stěžovatel vždy zastoupen advokátem, není-li sám advokát.<sup>335</sup> Jak bylo uvedeno výše, ústavní stížnost lze podat jen, vyčerpal-li stěžovatel veškeré procesní prostředky, které mu právní řád poskytuje. V opačném případě by ústavní stížnost byla nepřijatelná.<sup>336</sup> Typicky v civilním řízení tak stěžovatel musí podat jednak odvolání proti nepravomocnému rozhodnutí soudu prvního stupně, je-li přípustné, a poté dovolání u Nejvyššího soudu směřující proti pravomocnému rozhodnutí odvolacího soudu. Až poté je ústavní stížnost, je-li odůvodněna porušením základního práva, přípustná.

---

<sup>331</sup> Čl. 87 odst. 1 písm. d) Ústavy.

<sup>332</sup> Průvodce řízením o ústavní stížnosti [online]. [cit. 2017-11-10]. Dostupné z: <https://www.usoud.cz/pruvodce-rizenim-o-ustavni-stiznosti/>

<sup>333</sup> § 72 odst. 1 písm. a) ZÚS.

<sup>334</sup> § 72 odst. 3 ZÚS. Takovými prostředky mohou být řádný a mimořádný opravný prostředek či jiné prostředky směřující k ochraně práva, s jehož uplatněním je spojeno soudní, správní či jiné řízení.

<sup>335</sup> § 30 odst. 1 ZÚS.

<sup>336</sup> § 75 odst. 1 ZÚS.

Pokud Ústavní soud v řízení o ústavní stížnosti zjistí, že bylo porušeno nějaké základní právo nebo svoboda zaručené ústavním pořádkem, může napadené rozhodnutí zrušit.<sup>337</sup> Nemůže jej však změnit či rozhodnout místo příslušného orgánu nebo soudu. Nutno též podotknout, že Ústavní soud ve věci samé rozhoduje nálezem, který jednak musí být odůvodněn a také musí obsahovat poučení, že proti tomuto rozhodnutí se již nelze odvolat.<sup>338</sup> Věc se tak vrací zpět k novému rozhodnutí, v němž musí být náleží Ústavního soudu zohledněn. V rámci řízení o ústavní stížnosti Ústavní soud v oblasti předmětu této práce již rozhodoval, o tomto je tedy pojednáno v kapitole následující.

### 5.2.2 Judikatura Ústavního soudu ČR

Judikatura ÚS ČR v oblasti regulace mezinárodní letecké přepravy neexistuje, neboť, jak bylo uvedeno výše, ÚS ČR rozhoduje o porušení základních práv a svobod, nikoli o konkrétních sporech mezi cestujícími a leteckými dopravci. Základní práva však v souvislosti se soudním řízením, které se týkalo nároků plynoucích z odpovědnosti za škodu způsobenou v mezinárodní letecké dopravě, porušena byla, a to ve věci vedené pod sp. zn. III. ÚS 2782/14 ze dne 20. listopadu 2014 (dále jen „náleží“).

Ústavní stížnost společnosti Travel Service, a. s. (dále jen „stěžovatelka“) směřovala proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 (dále jen „obvodní soud“) ze dne 22. května 2014 č. j. 19 C 292/2013-51 (dále jen „rozsudek“), kterým byla stěžovatelce uložena povinnost zaplatit vedlejším účastníkům řízení o ústavní stížnosti Marcelle Peškové a Jiřímu Peškovi (dále jen „vedlejší účastníci“), jakožto žalobcům v původním řízení, náhradu škody za zpoždění letu ve výši 250 EUR každému a náhradu nákladů ve výši 26 264 Kč.

Ke zpoždění letu došlo v rámci tzv. rotace předmětného letadla na trasách Praha – Burgas – Brno – Burgas – Ostrava. Vedlejší účastníci cestovali na konečné trase z Burgasu do Ostravy, přičemž na první trase z Prahy do Burgasu došlo k technické závadě reversu, jejíž odstranění trvalo přibližně 1 hodinu a 45 minut. Během přistání v Brně se pak letadlo střetlo s ptákem, přičemž po technické kontrole nebyl zjištěn žádný náleží. I přes to byl ze Slaného dopraven technik stěžovatelky, aby provedl úkony vedoucí ke zprovoznění letadla. K opětovné kontrole došlo z důvodu požadavku kanadské společnosti Sunwing, vlastníka letadla, která

---

<sup>337</sup> § 82 odst. 3 písm. a) ZÚS

<sup>338</sup> § 54 odst. 2 ZÚS.

původní kontrolu s ohledem na kanadská bezpečnostní pravidla neakceptovala.<sup>339</sup> Do posledního místa určení, tedy do Ostravy, letadlo přistálo o více než 5 hodin později.<sup>340</sup>

Vedlejší účastníci se tak obrátili na obvodní soud s tím, že se každý z nich samostatně domáhal náhrady škody ve výši 250 EUR na základě čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 (dále jen „nařízení“). Obvodní soud tomuto nároku vyhověl, přičemž konstatoval, že okolnosti daného případu nemohou být kvalifikovány jako „mimořádné okolnosti“ dle dikce čl. 5 odst. 3 nařízení, neboť volba způsobu provedení technické kontroly letadla, které se střetlo s ptákem, je výhradně v kompetenci leteckého dopravce, tedy stěžovatelky. Ta se následně s odvoláním obrátila na Městský soud v Praze, který odvolání odmítl pro nepřípustnost, neboť v původním řízení u obvodního soudu bylo rozhodnuto o dvou samostatných bagatelních nárocích. Jelikož stěžovatelka neměla další řádný opravný prostředek k dispozici, obrátila se 18. srpna 2014 na ÚS ČR.<sup>341</sup>

Stěžovatelka namítala, že bylo zasaženo do jejího práva na spravedlivý proces překvapivým hodnocením důkazů ze strany soudu, který dle stěžovatelky neprovedl všechny navržené důkazy, i když byly navrženy k prokázání skutečností, jejichž neprokázání bylo stěžovatelce vytykáno.<sup>342</sup> Obvodní soud dle stěžovatelky nerespektoval předpisy EU a judikaturu SD EU týkající se zpoždění letu v důsledku srážky letadla s ptákem, z čehož dle stěžovatelky vyplývá, že se jedná o mimořádnou okolnost představující exkulpační důvod z povinnosti leteckého dopravce k náhradě škody.<sup>343</sup> Nadto stěžovatelka v reakci na jiný náleze<sup>344</sup> ÚS ČR uvedla, že napadený rozsudek by jí mohl přivodit podstatnou finanční újmu s ohledem na potenciální množství budoucích sporů o náhradu škody za zpoždění letů z důvodu střetů letadel s ptáky.<sup>345</sup>

Vedlejší účastníci v dané věci uvedli, že ač ke střetu letadla s ptákem došlo, s poškozením letadla to nemělo žádnou souvislost, neboť na tomto letadle byla před střetnutím s ptákem detekována technická závada, která v souladu s nařízením není považována za mimořádnou okolnost. Stěžovatelka tak dle jejich názoru neunesla důkazní břemeno, když deklarovala za nutné, že ke kontrole letadla byl způsobilý jiný technik než ten, který byl

---

<sup>339</sup> Bod 11 rozsudku SD EU ve věci C-315/15.

<sup>340</sup> Bod 21 nálezu.

<sup>341</sup> Body 13 – 15 rozsudku SD EU ve věci C-315/15.

<sup>342</sup> Bod 4 nálezu.

<sup>343</sup> Bod 5 nálezu.

<sup>344</sup> Nález ÚS ČR ze dne 16. 9. 2014 sp. zn. III. ÚS 2781/14.

<sup>345</sup> Bod 7 nálezu.

přítomen na letišti v Brně a tím se délka provádění samotné kontroly protáhla na déle než tři hodiny.<sup>346</sup> Stěžovatelka však k tomuto uvedla, že v souladu s bezpečnostními předpisy kanadského úřadu pro civilní letectví, který byl v tomto případě dozorovým orgánem, byly pro techniky způsobilé ke kontrole letadla stanoveny přísnější požadavky, a proto musel být k dané kontrole dopraven technik s potřebnou licenci.<sup>347</sup>

Dle ÚS ČR vedle návrhů uvedených stěžovatelkou přichází v souvislosti s výkladem nařízení do úvahy také otázka porušení práva na zákonného soudce dle čl. 38 odst. 1 LZPS, a to s ohledem na povinnost soudu poslední instance položit předběžnou otázku k SD EU, neboť v souladu s dosavadní judikaturou ÚS ČR jde o porušení uvedeného práva tehdy, kdy český soud nepoloží SD EU předběžnou otázku svévolně, tedy v rozporu s principy právního státu, a to v případě aplikace práva EU, při níž soud zcela opomene řešit otázku, zda vůbec má vznést předběžnou otázku k SD EU a její případné nepoložení řádně neodůvodní. ÚS ČR tak v této věci měl za to, že obvodní soud byl povinen předběžnou otázku podat.<sup>348</sup>

ÚS ČR také připomněl požadavek jednotného výkladu nařízení, jak bylo zdůrazněno v rozsudku ve věci C-452/13 Germanwings zejména v případě, kdy SD EU dosud nepodal komplexní výklad nařízení v souvislosti se škodnými událostmi způsobenými jako následky střetu letadla s ptákem spojeného s jinou technickou závadou.<sup>349</sup> Na druhou stranu v souladu s rozsudkem ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 Sturgeon ÚS ČR potvrdil správnost rozhodovacího postupu obvodního soudu, který vyložil právo cestujících na náhradu škody způsobené zpožděním v souladu s výkladem čl. 5, 6 a 7 nařízení.<sup>350</sup>

ÚS ČR dále obvodnímu soudu vytkl, že nesprávně posoudil technickou kontrolu provedenou v souvislosti se střetem letadla s ptákem v Brně, neboť učinil jednoznačný závěr, že okolnosti vedoucí ke zpoždění letu nemohou být hodnoceny dle čl. 5 odst. 3 nařízení jako mimořádné, protože stěžovatelka neprokázala, že učinila veškerá opatření k tomu, aby ke zpoždění nedošlo. Dle ÚS ČR však z ústavněprávního hlediska nelze akceptovat takovéto právní hodnocení zejména z toho důvodu, že pro něj není dán dostatečně pevný podklad ani v nařízení, ani v judikatuře SD EU. Takovýto výklad je dle ÚS ČR svévolný a nerespektující

---

<sup>346</sup> Bod 11 nálezu.

<sup>347</sup> Bod 12 nálezu.

<sup>348</sup> Body 16 – 18 nálezu.

<sup>349</sup> Body 22 a 23 nálezu.

<sup>350</sup> Bod 24 nálezu.

kritéria položení předběžné otázky SD EU, jak vyplývá z rozsudku SD EU ve věci C-283/81 CILFIT.<sup>351</sup>

ÚS ČR potvrdil, že technická závada v tomto případě není mimořádnou okolností, na druhou stranu ve spojení se střetem letadla s ptákem není možné jednoznačně určit, zda by se tato událost dala po pojem „mimořádná okolnost“ subsumovat. Jelikož je daná otázka relevantní pro řešení dané věci, neexistuje zde dosud žádná judikatura SD EU pro takovýto případ a výklad a správná aplikace nařízení nejsou zřejmé ani z rozhodnutí obvodního soudu, který je zavázán dle čl. 267 SFEU k položení předběžné otázky k SD EU a zároveň ÚS ČR není kompetentní k výkladu evropského práva, má nastoupit k rozhodování o dané věci oprávněný soud, tedy SD EU.<sup>352</sup>

ÚS ČR se ve svém nálezu dále zabýval i dalšími relevantními otázkami, které by obvodní soud mohl k SD EU podat a uzavřel, že shledal ústavní stížnost stěžovatelky za důvodnou, neboť došlo k porušení práva na spravedlivý proces dle čl. 36 odst. 1 LZPS a práva na zákonného soudce dle čl. 38 odst. 1 LZPS, a to s ohledem na porušení povinnosti podat předběžnou otázku k SD EU. Dále také připomněl, že aplikace nařízení je uplatňováním práva EU ve smyslu čl. 51 odst. 1 LZPEU, takže spolu s výše uvedeným porušením ústavního pořádku ČR došlo i k porušení práva na účinnou právní ochranu a spravedlivý proces dle čl. 47 LZPEU.<sup>353</sup> Původní rozsudek obvodního soudu tak zrušil a jak se dalo očekávat, ten v dalším řízení žádost o posouzení předběžné otázky k SD EU opravu podal, o čemž se čtenáři dále mohou dočíst v kapitole 5.3.2.10.

---

<sup>351</sup> Bod 26 nálezu.

<sup>352</sup> Bod 29 nálezu.

<sup>353</sup> Body 39 a 40 nálezu.

### 5.3 Soudní dvůr Evropské unie

SD EU rozhoduje dle čl. 19 odst. 3 SEU o:

- a) žalobách členských států, orgánů Unie, fyzických či právnických osob,
- b) o předběžných otázkách vnitrostátních soudů týkajících se výkladu práva Unie nebo platnosti aktů přijatých orgány Unie a
- c) o dalších případech předpokládaných smlouvami.

V případě rozhodovací činnosti v oblasti regulace mezinárodní letecké přepravy SD EU rozhoduje právě v rámci předběžných otázek, o kterých pojednává z teoretické i praktické stránky tato část kapitoly.

#### 5.3.1 Řízení o předběžné otázce před Soudním dvorem EU

K podání žádosti o rozhodnutí předběžné otázky jsou příslušené soudy členských států. Je-li k jejich rozhodnutí potřeba vyložit právo Unie či provést výklad a posoudit platnost aktů přijatých orgány Unie, mohou o toto rozhodnutí požádat SD EU. Jedná-li se o jednání před soudem, jehož rozhodnutí nelze napadnout opravnými prostředky dle vnitrostátního práva, jsou tyto soudy dokonce povinny podat žádost o posouzení předběžné otázky.<sup>354</sup> V civilním řízení v České republice tak k tomuto bude v případě vyvstálé potřeby obvykle povinován soud, proti jehož rozhodnutí není možné podat opravný prostředek, ať už se jedná o soud okresní, krajský či vrchní, případně pak NS ČR.<sup>355</sup> Ať jde o soud jakéhokoli stupně, je-li nutné vyložit právo EU, český soud řízení přeruší a rozhodne, že požádá SD EU o rozhodnutí o předběžné otázce.<sup>356</sup> Samotné řízení pak má standardně čtyři fáze – písemnou, ústní, stanovisko generálního advokáta a rozsudek ve věci.

Rozhodovací praxe SD EU o předběžných otázkách má význam pro celou EU, zejména pak v otázce výkladu nařízení č. 261/2004, které bylo v průběhu let interpretováno velmi expanzivně, což přineslo benefity zejména cestujícím, na druhou stranu ale také zvýšilo právní a hospodářskou jistotu leteckých dopravců.<sup>357</sup>

---

<sup>354</sup> Čl. 267 SFEU.

<sup>355</sup> V případě Ústavního soudu je jeho postavení specifické, neboť jako takový je dle čl. 88 odst. 2 Ústavy vázán pouze ústavním pořádkem a zákonem o Ústavním soudu, ne výkladem SD EU. Dále pak stojí mimo soustavu obecných soudů. Dle autora tak ÚS ČR není způsobilý podávat předběžné otázky SD EU, neboť rozhoduje jen o tom, zda byla porušena základní práva a svobody. Může tak ve svém nálezu konstatovat, že obecný soud porušil svou povinnost podat žádost o zodpovězení předběžné otázky, a ten se tak, respektujíc daný nález, obrátí na SD EU.

<sup>356</sup> § 108 odst. 1 písm. d) OSŘ.

<sup>357</sup> TRUXAL, S., Consumer Protections and Limited Liability: Global Order for Air Transport,

I do budoucna se tak předpokládá, že vstříc cestujícím a k nelibosti leteckých dopravců bude SD EU s výkladem nařízení č. 261/2004 expandovat a i nadále plně využívat své exkluzivity ve výkladu evropského práva.<sup>358</sup> O dosavadních výsledcích jeho rozhodovací praxe a nejdůležitějších řízeních o předběžné otázce se tak čtenáři mohou dočíst v následující podkapitole.

## 5.3.2 Judikatura Soudního dvora Evropské unie

### 5.3.2.1 IATA (C-344/04)

Nejvýznamnější rozsudek SD EU, na který celá řada dalších rozhodnutí odkazuje, se týká platnosti čl. 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 (dále jen „nařízení“)<sup>359</sup> ve sporu mezi International Air Transport Association (dále jen „IATA“) a European Low Fares Airline Association (dále jen „ELFAA“) na straně jedné a Department for Transport (dále jen „ministerstvo dopravy“) na straně druhé, a to ve věci C-344/04 ze dne 10. ledna 2006 (dále jen „rozsudek“). Žádost o posouzení předběžné otázky byla předložena britským High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division, v důsledku toho, že IATA sdružující 270 leteckých společností přepravujících 98% cestujících v mezinárodní pravidelné letecké dopravě a ELFAA sdružující 10 nízkonákladových společností podaly dvě žaloby proti ministerstvu dopravy za účelem přezkumu legality provedení nařízení.

Britský soud se tázal, zda:

- a) je čl. 6 nařízení neplatný z důvodu své neslučitelnosti s čl. 19, 22 a 29 MÚ,
- b) jsou čl. 5 a 6 nařízení neplatné z důvodu svého nesouladu se zásadami právní jistoty a proporcionality,

---

Journal of International and Comparative Law, Vol. 1, Int'l & Comp. L. 133, 2014, s. 135 [online].

[cit. 2017-09-15]. Dostupné z:

[http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/jintcl1&div=9&start\\_page=133&collection=journal&set\\_as\\_cursor=17&men\\_tab=srchresults](http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/jintcl1&div=9&start_page=133&collection=journal&set_as_cursor=17&men_tab=srchresults)

<sup>358</sup> CORREIA, V., Air Passengers' Rights, Extraordinary Circumstances, and General Principles of EU Law:

Some Comments after the McDonagh Case, Issues in Aviation Law and Policy, Vol. 13, 2014, s. 277 [online].

[cit. 2017-09-15]. Dostupné z:

[http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/isavialp13&div=18&start\\_page=245&collection=journals&set\\_as\\_cursor=12&men\\_tab=srchresults](http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/isavialp13&div=18&start_page=245&collection=journals&set_as_cursor=12&men_tab=srchresults)

<sup>359</sup> Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se dále týkala výkladu čl. 234 druhého pododstavce a čl. 251

Smlouvy o založení Evropského společenství. Jelikož se tyto otázky netýkají přímo předmětu práce, nebude se touto částí rozsudku autor zabývat. Pro zajímavost autor odkazuje na body 22 až 32 a 49 až 63 předmětného rozsudku.



- c) jsou čl. 5 a 6 nařízení neplatné z důvodu toho, že nejsou dostatečně odůvodněny,
- d) jsou čl. 5 a 6 nařízení neplatné z důvodu, že diskriminují zejména členy ELFAA,
- e) je čl. 7 nařízení nicotný či neplatný z důvodu, že ukládá povinnosti v případě zrušení letu z důvodů nekrytých vyloučením odpovědnosti kvůli mimořádným okolnostem, a zda je diskriminační, nesplňující požadavky proporcionality nebo není dostatečně odůvodněn.

U každé z výše uvedených otázek se předkládací soud v případě kladné odpovědi tázal, zda by touto neplatností byla dotčena platnost nařízení jako celku.<sup>360</sup>

K první otázce SD EU připomněl, že dohody uzavřené dle podmínek stanovených primárním právem jsou závazné jak pro orgány Společenství, tak pro členské státy a mají tak přednost před právem sekundárním.<sup>361</sup> MÚ je tak nedílnou součástí právního řádu Společenství. IATA a ELFAA pak tvrdí, že s ní není čl. 6 nařízení, jakožto akt sekundárního práva, v souladu. MÚ ve svém čl. 19 a 22 odst. 1 stanoví možnost zproštění odpovědnosti leteckých dopravců či její omezení v případě zpoždění a její čl. 29 pak uvádí, že žaloba na náhradu škody je přípustná pouze v souladu s uvedenými podmínkami.<sup>362</sup>

SD EU v dané věci konstatoval, že významné zpoždění cestujícím způsobuje dva druhy škod. Jednak pokud je příliš velké, způsobí skoro všem cestujícím totožné škody, jejichž náhrada může být standardizována ve formě okamžité pomoci či poskytnutí péče. Vedle toho cestujícím vzniká individuální újma v závislosti na důvodu jejich cesty, která musí být posuzována individuálně a může být nahrazena až po škodné události na základě čl. 19, 22 a 29 MÚ.<sup>363</sup> Z těchto ustanovení však nevyplývá, že by zákonodárce projevil vůli chránit letecké dopravce před jakoukoli formou zásahů, zejména takových, které mohou být orgány veřejné moci stanoveny za účelem standardizované a okamžité nápravy újmy, aniž by poškození cestující byli nuceni žádat tyto nároky soudní cestou.<sup>364</sup> Orgány Společenství tak MÚ nemohly být omezeny při formování podmínek, za nichž má být napravena újma spojená s nepohodlím cestujících. Jelikož pomoc a poskytnutí péče stanovené čl. 6 nařízení v případě významného zpoždění představují standardizovaná a okamžitá opatření k nápravě újmy, nepatří k těm formám pomoci, u nichž MÚ stanovuje jakékoli omezující podmínky. Závěrem SD EU uvedl,

---

<sup>360</sup> Bod 20 rozsudku.

<sup>361</sup> Bod 35 rozsudku.

<sup>362</sup> Bod 38 rozsudku.

<sup>363</sup> Bod 43 rozsudku.

<sup>364</sup> Bod 45 rozsudku.

že ustanovení čl. 6 nařízení „*zaujímá místo před textem Montrealské úmluvy*“, což celá řada právníků ostře kritizuje.<sup>365</sup>

Leteckým dopravcům tak dal jasně najevo, že primární účel evropského zákonodárce, co nejrychleji zhojit útrapy cestujících při škodných událostech předpokládaných nařízením, je zcela oprávněný a neumožňuje tak dopravci, který je často ve výhodnějším postavení, snažit se ze své odpovědnosti vyvinut, jak to ostatně připouští Montrealská úmluva.

Z pohledu autora se uvedená citace jeví jako „customer friendly“, jelikož nehledě na individuální škodu, která se u každého cestujícího může značně lišit, přináší evropská úprava standardizovanou náhradu škody, na kterou má nárok bez rozdílu individuálního dopadu každý poškozený cestující.

Je zřejmé, že škoda způsobená zpožděním či zrušením letu se u konkrétních osob bude lišit. Jako příklad rozdílu lze uvést význam zpoždění cesty u ředitele mezinárodní společnosti za účelem uzavření významného kontraktu a turisty cestujícího za účelem dovolené. Můžeme tak usoudit, že v řadě případů mohou ve svém důsledku letečtí dopravci ušetřit finanční prostředky, ze kterých by náhradu škody dle MÚ hradili, neboť její limity několikanásobně překračují standardizované a jasně stanovené částky v nařízení.

Řadu cestujících dále může odradit i fakt, že by po leteckém dopravci vymáhali náhradu škody soudní cestou. Vyplněním standardizovaného formuláře se jim dostane poměrně adekvátní satisfakce a bez dalších nákladů spojených se soudním řízením budou uspokojeni.

Třetí a čtvrtá předběžná otázka se týkala čl. 5 a 6 nařízení a toho, zda jsou neplatné, nejsou-li v souladu se zásadou právní jistoty či nesplňují-li povinnost uvést odůvodnění. Sedmou otázkou předkládací soud zajímalo, zda povinnost uvést odůvodnění byla dodržena v čl. 7 nařízení. SD EU připomněl, že v souladu se Smlouvou o založení Evropského společenství musí z odůvodnění jednoznačně vyplývat úvahy zákonodárce, který akt vydal, aby bylo možné rozpoznat důvody, které jej vedly k přijetí daného opatření, a soud mohl případně vykonávat svůj přezkum. Není však vyžadováno, aby odůvodnění upřesňovalo veškeré skutkové a právní okolnosti vzniku aktu.<sup>366</sup> Nařízení je však aktem s obecnou působností a odůvodnění tak může být omezeno na uvedení celkové situace, která vedla k přijetí nařízení jako celku a také obecných cílů, k nimž nařízení směřuje.<sup>367</sup> SD EU tak poukázal na to, že čl. 5 a 6 nařízení v souladu se zásadou právní jistoty přesně a jasně stanovují povinnosti leteckých

---

<sup>365</sup> Bod 46 rozsudku.

<sup>366</sup> Bod 66 rozsudku.

<sup>367</sup> Bod 67 rozsudku.

dopravců v případě zrušení či zpoždění letu a jejich cílem je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, jak je také uvedeno v prvním a druhém bodě odůvodnění nařízení.<sup>368</sup> Také nelze požadovat, aby nařízení obsahovalo zvláštní odůvodnění pro všechna svá ustanovení, neboť jeho cílem je přijetí standardizovaných a účinných opatření k nápravě škody způsobené cestujícím.<sup>369</sup> Tato opatření také nemohou být podmiňována MÚ, neboť s ní nejsou neslučitelná a podléhají podmínkám, které se liší od podmínek stanovených MÚ.<sup>370</sup>

Sedmou otázkou se předkládající soud tázal, zda čl. 5, 6 a 7 nařízení nejsou neplatné z důvodu porušení zásady proporcionality, která vyžaduje, aby akty Společenství byly způsobilé uskutečnit sledovaný cíl a nepřekračovaly meze nezbytnosti k dosažení tohoto cíle.<sup>371</sup> Žalobci se totiž domnívali, že opatření pomoci, poskytnutí péče a náhrady škody cestujícím upravená v předmětných člancích neumožňují dosáhnout cíle směřujícího k omezení škodných událostí nařízením předpokládaných a jsou zcela nepřiměřená kvůli značné finanční zátěži dopadající na letecké dopravce. SD EU však opět uvedl, že cílem předmětných ustanovení nařízení je standardizované a okamžité opatření k nápravě škod způsobených zrušením či zpožděním letu a také, že žalobci nedokázali vyčíslit finanční dopady zavedených opatření, čímž potvrdili svou důkazní nouzi.<sup>372</sup> Uvedl dále, že letečtí dopravci přes všechno mají možnost požadovat po jakékoli třetí osobě regresivní náhradu škody dle čl. 13 nařízení. Taková náhrada škody pak dle SD EU může zmírnit či odstranit finanční zátěž dopadající na letecké dopravce.<sup>373</sup> Povinnosti náhrady škody stanovené čl. 7 nařízení se dopravci dále mohou zbavit, prokáží-li že zrušení letu bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit.<sup>374</sup> Argumentaci IATA a ELFAA tak SD EU zcela odmítl.

K dodržení zásady rovného zacházení, kdy ELFAA tvrdila, že nízkonákladové letecké společnosti jsou diskriminovány, neboť nařízení ukládá stejné povinnosti všem leteckým dopravcům nehledíc na jejich cenové politiky a nabízené služby, SD EU připomněl, že jednotlivé druhy dopravy nejsou srovnatelné, vezmou-li se v potaz podmínky provozu, dostupnosti a rozdělení jejich sítí.<sup>375</sup> V případě letecké dopravy se tak cestující nacházejí, dojde-

---

<sup>368</sup> Bod 69 rozsudku.

<sup>369</sup> Bod 72 rozsudku.

<sup>370</sup> Bod 73 rozsudku.

<sup>371</sup> Bod 79 rozsudku.

<sup>372</sup> Body 86 a 89 rozsudku.

<sup>373</sup> Bod 90 rozsudku.

<sup>374</sup> Bod 91 rozsudku.

<sup>375</sup> Bod 96 rozsudku.

li ke zrušení či zpoždění letu, v objektivně odlišné situaci na rozdíl od cestujících používajících jiné dopravní prostředky, dojde-li k události obdobné povahy, neboť letiště jsou umístěna mimo městská centra a disponují zvláštními podmínkami přepravy zavazadel. Nepohodlí cestujících je tak nesrovnatelně vyšší, cestují-li letecky, na rozdíl od těch, kteří se přepravují po silnici či železnici.<sup>376</sup> Újmy jim vzniklé jsou však obdobné nehledě na typ letecké společnosti, u níž si rezervovali letenku a nemají žádnou souvislost s cenovými politikami těchto společností.<sup>377</sup> SD EU tak nároky ELFAA odmítl a uzavřel tak, že nehledě na fakt, zda je společnost nízkonákladová, mají její cestující stejná práva jako ti, kteří preferují klasické a dražší letecké dopravce.

### 5.3.2.2 Wallentin – Herrmann (C-549/07)

Druhý rozsudek se týká výkladu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) ve sporu mezi Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA (dále jen „Alitalia“) a Friederikou Wallentin - Herrmann (dále jen „W. H.“) ve věci C-549/07 ze dne 22. prosince 2008 (dále jen „rozsudek“). Žádost o posouzení předběžné otázky byla předložena rakouským odvolacím soudem v důsledku toho, že Alitalia odmítla poskytnout W. H. náhradu škody za zrušený let.

W. H. cestovala spolu s rodinou z Vídně do Brindisi s mezipřistáním v Římě, přičemž pět minut před odletem do Říma byli informováni o zrušení letu způsobeného komplexní poruchou motoru postihující turbínu. Po přesměrování přiletěli do Říma 20 minut po čase odletu jejich navazujícího letu do Brindisi. Do místa určení nakonec doletěli po necelých čtyřech hodinách. W. H. tak požadovala po leteckém dopravci náhradu škody z důvodu zrušení letu ve výši 250 EUR a náhradu telefonních nákladů ve výši 10 EUR. Alitalia však žádost odmítla a W. H. se tak obrátila na soud, který jejímu nároku vyhověl zejména z toho důvodu, že technické závady na letadle nepatří mezi „mimořádné okolnosti“ exkulpující dopravce nahradit škodu dle čl. 5 odst. 3 nařízení. Alitalia proti rozhodnutí soudu podala odvolání, soud druhého stupně pak položil SD EU tři předběžné otázky.

Rakouský soud se tázal, zda se jedná o „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení, když má technická závada letadla za následek zrušení letu a zda je třeba vykládat exkulpační důvody uvedené v nařízení v souladu s ustanoveními MÚ. Jestliže by odpověď byla záporná, dotazoval se ve čtvrté otázce, zda jsou mimořádnými okolnostmi případy vyšší síly nebo živelních pohrom nespočívající v technické závadě a letecký dopravce je tak nemůže ovlivnit. Odpověděl-li by SD EU na první otázku kladně, druhou otázkou pak bylo, zda se jedná

---

<sup>376</sup> Bod 97 rozsudku.

<sup>377</sup> Bod 98 rozsudku.

o mimořádné okolnosti u leteckých dopravců, kteří nadprůměrně často ruší lety kvůli technickým závadám pouze na základě častého výskytu těchto závad. Ve třetí otázce se dále ptal, zda letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení, prokázal-li by zákonem předepsaný minimální počet údržbářských prací na letadle a tím pádem by poté byl osvobozen od povinnosti náhrady škody stanovené čl. 5 a 7 nařízení.

SD EU konstatoval za jasné, že jestliže čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení zavádí cestujícím právo na náhradu škody v případě zrušení letu, musí se odst. 3 téhož článku použít jako odchylka od dané zásady stanovující podmínky, za kterých letecký dopravce uvedenou náhradu škody není povinen hradit. Dle SD EU však je toto ustanovení potřeba vykládat restriktivně.<sup>378</sup> Zákodárce neměl na mysli uvedené události, jejichž výčet je demonstrativní, představit jako mimořádné okolnosti samy sebou, ale pouze to, že takovéto okolnosti mohou škodnou událost způsobit, z čehož vyplývá, že ne všechny tyto okolnosti nezbytně představují exkulpační důvody.<sup>379</sup> Na faktu nemění nic také to, že jsou v daném výčtu obsaženy „neočekávané nedostatky letové bezpečnosti“, mezi něž se technické závady letadel mohou řadit, neboť mezi mimořádné okolnosti se mohou řadit pouze tehdy, vztahují-li se k události, která není běžná výkonu činnosti leteckého dopravce a z důvodu své povahy se vymyká jeho možné kontrole.<sup>380</sup> V důsledku toho technické závady zjištěné při údržbě letadel vzniklé z důvodu nedostatku takové údržby nemohou být řazeny mezi mimořádné okolnosti.<sup>381</sup> Dle SD EU však mohou mimořádnými okolnostmi být například situace spojené s terorismem, sabotáží nebo takové, kdy konstruktér letadel či kontrolní orgán zjistí skrytou výrobní vadu letadla ohrožující letovou bezpečnost.<sup>382</sup>

Ohledně výkladu exkulpačních důvodů uvedených v čl. 5 odst. 3 nařízení a jeho souladu s MÚ a to zejména jejím čl. 19 SD EU konstatoval, že MÚ představuje nedílnou součást práva

---

<sup>378</sup> Restriktivně i z toho důvodu, že za „mimořádné okolnosti“ se letečtí dopravci schovávali až moc často, neboť se chtěli vyhnout nákladům ve stovkách eur za cestující, kterým poskytnou pomoc a náležitou péči. MYLLY, T., CJEU Approves Ban on Health Claims Related to Alcoholic Beverages, *European Journal of Risk Regulation*, Vol. 4, Issue 2, 2013, s. 276 [online]. [cit. 2017-09-15]. Dostupné z: [http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/ejrr2013&div=25&start\\_page=271&collection=journals&set\\_as\\_cursor=21&men\\_tab=srchresults](http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/ejrr2013&div=25&start_page=271&collection=journals&set_as_cursor=21&men_tab=srchresults)

<sup>379</sup> Body 21 a 22 rozsudku.

<sup>380</sup> Bod 23 rozsudku.

<sup>381</sup> Bod 25 rozsudku.

<sup>382</sup> Bod 26 rozsudku.

Společenství.<sup>383</sup> Ač unijní úprava odkazuje na pojem „mimořádné okolnosti“, MÚ se jím nezabývá a nadto se čl. 19 MÚ vztahuje na zpoždění, kdežto čl. 5 odst. 3 nařízení na zrušení letu a nacházejí se tak v odlišných kontextech i s ohledem na charakter náhrady škody jako takové, o čemž autor pojednal v rozboru předešlého rozsudku IATA (C-344/04).<sup>384</sup> Dle SD EU tak MÚ nemůže určovat výklad „mimořádných okolností“.<sup>385</sup> SD EU tak shrnul, že čl. 5 odst. 3 nařízení musí být vykládán tak, že technická závada na letadle mající za následek zrušení letu nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ s výjimkou situace, kdy je závada způsobena událostí, která není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.<sup>386</sup>

Při rozboru odpovědi na druhou předloženou otázku SD EU uvedl, že předkládajícímu soudu přísluší ověřit, zda technické závady uplatněné leteckým dopravcem v původním řízení byly způsobeny událostmi, které běžné výkonu jeho činnosti nejsou. Obecně vzato pro SD EU v dané věci nevyplývá, že vyšší četnost těchto technických závad může být skutečností, která by umožnila konstatovat, zda nastaly či nenastaly „mimořádné okolnosti“.<sup>387</sup>

Ke třetí předběžné otázce SD EU poznamenal, že zákonodárce při tvorbě nařízení neměl v úmyslu, aby povinnost leteckých dopravců vyplácet cestujícím náhradu škody v případě zrušených letů byla osvobozena veškerými mimořádnými okolnostmi, ale pouze těmi, kterým by nebylo možné zabránit. Přísluší tak leteckým dopravcům, aby prokazovali, že těmto okolnostem nebylo možné předejít pomocí přiměřených opatření za užití veškerých personálních a hmotných zdrojů, kterými disponují.<sup>388</sup> Skutečnost, že letecký dopravce dodržel minimální četnost údržeb letadla, nepostačuje k prokázání, že přijal „všechna přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení a tudíž by byl osvobozen od povinnosti nahradit cestujícím škodu na základě čl. 5 a 7 nařízení.<sup>389</sup>

---

<sup>383</sup> Bod 29 rozsudku.

<sup>384</sup> Body 31 a 32 rozsudku.

<sup>385</sup> Bod 33 rozsudku.

<sup>386</sup> Bod 34 rozsudku.

<sup>387</sup> Bod 36 rozsudku.

<sup>388</sup> Body 39 – 41 rozsudku.

<sup>389</sup> Bod 43 rozsudku.

### 5.3.2.3 Sturgeon (C-402/07 a C-432/07)

Rozsudek SD EU ve spojených věcech Sturgeon se týká výkladu čl. 2 písm. l) a čl. 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) jednak ve sporu mezi společnostmi Condor Flugdienst GmbH (dále jen „Condor“) a Christopherem Sturgeonem (dále jen „Ch. S.“) ve věci C-402/07 a dále ve sporu mezi společnostmi Air France SA (dále jen „Air France“) a Stefanem Böckem a Cornilií Lepuschitz (dále jen „žalobci“). Oba výše uvedené spory se týkaly odmítnutí leteckých společností poskytnout cestujícím náhradu škody za zrušení letů, přičemž v rámci prvního sporu došlo k dopravení cestujících o 25 hodin později a v rámci druhého o 22 hodin později. Tyto věci byly SD EU spojeny do jednoho řízení a rozhodnuty dne 10. července 2008.

První žádost o posouzení předběžné otázky byla předložena německým odvolacím soudem v důsledku sporu ohledně toho, že Condor odmítla Ch. S. poskytnout náhradu škody za zpožděný let z Toronta do Frankfurtu nad Mohanem. Po odbavení byli cestující informováni o zrušení letu, přičemž po vyzvednutí svých zavazadel byli převezeni do hotelu, kde přespali během noci. Následující den se dostavili na letiště, nicméně jim byla přidělena jiná sedadla, než původně obdrželi pro první let, a dále pak doletěli do Frankfurtu nad Mohanem o 25 hodin později, než byl plánovaný čas příletu. Ch. S. měl za to, že let jeho rodiny nebyl zpožděn, ale zrušen a podal žalobu na náhradu škody ve výši 600 EUR za osobu. Condor původně uvedla, že zpoždění zapříčinil přechod uragánu nad Karibským mořem, nicméně v průběhu soudního řízení vypověděla, že zpoždění přičítala technickým problémům na letadle a nemoci palubního personálu. Soud došel k názoru, že došlo ke zpoždění letu a ne k jeho zrušení a žalobu Ch. S. zamítl. Odvolací soud rozsudek potvrdil, a tak Ch. S. podal revizní opravný prostředek. Revizní soud měl za to, že rozhodnutí závisí na výkladu unijního práva a položil proto SD EU dvě předběžné otázky. První se týkala toho, zda je pro pojem „zrušení“ rozhodující to, že bylo upuštěno od původně plánovaného letu, tudíž by zpoždění bez ohledu na svou délku nepředstavovalo zrušení a letecká společnost by tak neupustila od uskutečnění původně plánovaného letu. Byla-li by odpověď na první otázku záporná, tázal se předkládající soud na to, za jakých okolností již není možné zpoždění plánovaného letu považovat za zpoždění, ale za zrušení a jakou s tím má souvislost délka zpoždění.

Druhá žádost o posouzení předběžné otázky byla předložena rakouským odvolacím soudem v důsledku sporu ohledně toho, že Air France odmítla žalobcům poskytnout náhradu škody za zpožděný let z Vídně do Mexico City (dále jen „Mexiko“) s mezipřistáním v Paříži. Cestující byli před odbavením informováni, že byl jejich let zrušen z důvodu změny letového plánu mezi Mexikem a Paříží kvůli technické poruše letadla a také kvůli dodržení povinného odpočinku palubního personálu. Žalobci přijali nabídku Air France a využili let zajištěný

společností Continental Airlines. Jejich letenky byly nejdřív zrušeny a poté obdrželi od Continental Airlines letenky nové. Ostatní cestující, kteří nabídky odletět za účelem dřívějšího příletu do Paříže s Continental Airlines odmítli, odletěli až 22 hodin po čase původně naplánovaného odletu. Žalobci doletěli do Vídně o 22 hodin později a podali poté žalobu na částku 600 EUR na osobu jako odškodnění dle čl. 5 a 7 odst. 1 písm. c) nařízení z důvodu zrušení jejich letu. Soud žalobu zamítl s odůvodněním, že se jednalo o zpoždění letu. Odvolací soud, na který se žalobci poté obrátili, podal tři předběžné otázky k SD EU.

První otázka zjišťovala, zda musí být čl. 5 ve spojení s čl. 2 písm. l) a čl. 6 nařízení vykládán tak, že zpoždění odletu o 22 hodin představuje „zpoždění“ ve smyslu čl. 6. Druhá pak, zda musí být čl. 2 písm. l) nařízení vykládán tak, že případy, při nichž jsou cestující přepraveni s podstatným zpožděním letem provedeným s delším letovým číslem (původní číslo letu bylo prodlouženo o písmeno „A“) a přepravujícím jen část cestujících s rezervací na původní let, ale též dalších cestujících, kteří neměli rezervaci na původní let, představují „zrušení“ a ne „zpoždění“ letu. Pakliže by odpověď na druhou otázku byla kladná, zajímalo předkládající soud, zda je třeba čl. 5 odst. 3 nařízení vykládat tak, že technická porucha letadla a navazující změny letového plánu představují „mimořádné okolnosti“.

SD EU v dané věci uvedl, že ke zpoždění dojde v případě, kdy je let uskutečněn v souladu s původně stanoveným letovým plánem a skutečný čas odletu je opožděn oproti původně plánovanému času.<sup>390</sup> Podle čl. 2 písm. l) nařízení je zrušení, na rozdíl od zpoždění, důsledkem toho, že původně plánovaný let nebyl vůbec uskutečněn. Zpožděné a zrušené lety jsou tak zcela odlišné kategorie letů a nelze tedy odvodit, že zpožděný let můžeme kvalifikovat jako let zrušený z důvodu dlouhé doby trvání zpoždění, i kdyby bylo významné, a ke skutečnému odletu došlo podle původně stanového plánu.<sup>391</sup> Jsou-li cestující přepraveni letem, jehož čas je odložen, lze tento let označit jako „zrušený“ pouze tehdy, když letecký dopravce zajistí přepravu cestujících jiným letem, který se řídí jiným letovým plánem.<sup>392</sup> K tomuto závěru dle SD EU však nelze dojít na základě toho, že informace o „zpoždění“ či „zrušení“ je uvedena na informační tabuli nebo sdělena zaměstnanci leteckého dopravce. Rozhodujícím prvkem ani není fakt, že si cestující vyzvednou svá zavazadla či dostanou nové palubní vstupenky, případně že složení později přepravované skupiny cestujících není zcela totožné.<sup>393</sup>

---

<sup>390</sup> Bod 32 rozsudku.

<sup>391</sup> Body 33 a 34 rozsudku.

<sup>392</sup> Bod 35 rozsudku.

<sup>393</sup> Body 37 a 38 rozsudku.



S ohledem na uvedené SD EU uzavřel, že čl. 2 písm. l) a čl. 5 a 6 nařízení musí být vykládány tak, „že bez ohledu na dobu trvání zpoždění – byť by se jednalo o zpoždění významné – nelze zpožděný let považovat za zrušený, jestliže je uskutečněn v souladu s původním plánem stanoveným leteckým dopravcem“.<sup>394</sup>

K druhé části předběžných otázek SD EU uvedl, že ačkoli možnost dovolat se „mimořádných okolností“ umožňuje exkulpací leteckých dopravců, bod 15 odůvodnění nařízení stanovuje, že takového odůvodnění se lze dovolat v případě, kdy rozhodnutí řízení letového provozu vyvolá významné zpoždění. Vzhledem k faktu, že pojem „významné zpoždění“ je použit v souvislosti s mimořádnými okolnostmi, uvádí SD EU, že je třeba mít za to, že musí být spojen s nárokem na náhradu škody. Toto je potvrzeno cílem nařízení, neboť směřuje k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících nehledě na situaci, ve které se nacházejí, ať už se jedná o jakoukoli škodnou událost předpokládanou nařízením, neboť vždy dochází k potížím a nepohodlí cestujících.<sup>395</sup> Za uvedených okolností tak nelze předpokládat, že cestující, jejichž let je zpožděn, nemají nárok na náhradu škody přiznanou cestujícím, jejichž let je zrušen, neboť újma jim způsobená představována ztrátou času a její nevratná povaha může být napravena jen přiznáním náhrady škody.<sup>396</sup> Situace cestujících zpožděných letů se také neliší od cestujících zrušených letů, kteří byli přesměrováni dle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení a náleží jim náhrada škody v souladu s čl. 7 nařízení, jestliže utrpí časovou ztrátu alespoň 3 hodiny.<sup>397</sup> Cestující zpožděných letů, kteří utrpí ztrátu 3 a víc hodin však explicitně nárok na náhradu škody nemají, ač tento rozdíl v zacházení nemůže být odůvodněn žádnou objektivní příčinou a nelze s nimi tedy zacházet jiným způsobem, neboť by došlo k porušení zásady rovného zacházení.<sup>398</sup> SD EU tak uzavřel, že čl. 5, 6 a 7 nařízení musí být vykládány tak, „že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tří nebo více hodin“. SD EU také připomíná, že uvedené se neaplikuje v případě, kdy letecký dopravce prokáže, že k významnému zpoždění došlo z důvodu mimořádných okolností, kterým nebylo možno zabránit.<sup>399</sup>

---

<sup>394</sup> Bod 39 rozsudku.

<sup>395</sup> Body 43 a 44 rozsudku.

<sup>396</sup> Body 46 a 52 rozsudku.

<sup>397</sup> Body 55 a 57 rozsudku.

<sup>398</sup> Body 58 – 60 rozsudku.

<sup>399</sup> Bod 69 rozsudku.

Ke třetí otázce týkající se výkladu čl. 5 odst. 3 nařízení soud poukázal na rozhodnutí ve věci Wallentin – Herrmann (C-549/07), kterou autor rozebral výše, a tím pádem ji nebude dále rozebírat.

Obecně vzato byl rozsudek *Sturgeon* ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 přelomový zejména s ohledem na svůj vliv na možné úpravy MÚ, neboť rozdmýchal debaty na mezinárodním poli, zda nezahrnout institut náhrady škody za významné zpoždění v letecké dopravě do samotné MÚ.<sup>400, 401</sup> Je tak na mezinárodním společenství, zda k takovému kroku vstříc cestujícím přistoupí.

#### 5.3.2.4 Emirates I (C-173/07)

Další rozsudek se týká výkladu čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) ve sporu mezi Emirates Airlines – Direktion für Deutschland (dále jen „Emirates I“) a Dietherem Schenkelem (dále jen „D. S.“) ve věci C-173/07 ze dne 10. července 2008 (dále jen „rozsudek“). Žádost o posouzení předběžné otázky byla předložena německým odvolacím soudem v důsledku sporu ohledně toho, že Emirates I odmítla D. S. poskytnout náhradu škody za zrušený let z Manily.

D. S. si zarezervoval u Emirates I cestu z Düsseldorfu přes Dubaj do Manily a zpět, přičemž zpáteční let byl z technických důvodů zrušen a D. S. z Manily odletěl až o dva dny později. Na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení žádal D. S. po Emirates I náhradu škody ve výši 600 EUR. D. S. poukazoval na to, že v dané věci se v případě zrušení letu užijí ustanovení nařízení, podle nichž mu má být přiznána náhrada škody, neboť let tam i zpět jsou vzájemně závislými součástmi stejného letu a výchozím místem tohoto jediného letu je tak letiště v Düsseldorfu umístěné na území ES ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení. Emirates I tento fakt odmítla s tím, že lety tam i zpět musí být považovány za dva odlišné lety a nadto zdůraznila, že není držitelem licence udělené členským státem, a tudíž není dopravcem

---

<sup>400</sup> THIJSEN, Ch., The Montreal Convention, EU Regulation 261/2004 and the Sturgeon Doctrine: How to Reconcile the Three?, *Issues in Aviation Law and Policy*, Vol. 12, Issue 3, 2013, s. 430 [online].

[cit. 2017-09-15]. Dostupné z:

[http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/isavialp12&div=21&start\\_page=413&collection=journals&set\\_as\\_cursor=7&men\\_tab=srchresults](http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/isavialp12&div=21&start_page=413&collection=journals&set_as_cursor=7&men_tab=srchresults)

<sup>401</sup> LEE, W., J., Air Carrier Liability for Delay: A Plea to Return to International Uniformity, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 77, 2012, s. 68 [online]. [cit. 2017-09-16]. Dostupné z:

[http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/jalc77&div=5&start\\_page=43&collection=journals&set\\_as\\_cursor=5&men\\_tab=srchresults](http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/jalc77&div=5&start_page=43&collection=journals&set_as_cursor=5&men_tab=srchresults)

Společenství dle čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení, a proto není povinna nahradit D. S. požadovanou škodu za zrušení předmětného letu.

Soud prvního stupně žalobě D. S. vyhověl, Emirates I se však odvolala k soudu druhého stupně, který přes to, že se přikláněl k závěru, že oba lety představují pro účel nařízení jeden a týž let, položil si otázku ohledně výkladu pojmu „let“, a proto podal žádost o posouzení předběžné otázky, zda musí ustanovení čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení být vykládáno tak, že „let“ zahrnuje v každém případě cestu letadlem z místa odletu do místa určení a zpět tehdy, jsou-li oba lety rezervovány současně.

SD EU dospěl k názoru, že pro zodpovězení této předběžné otázky je nutné definovat výklad pojmu „let“, který nařízením definován není. Z ustanovení čl. 3 odst. 1 dle SD EU vyplývá, že se nařízení uplatní tehdy, když cestující nastoupí na let buď na letišti umístěném na území členského státu ES dle čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení, nebo na letišti nacházejícím se na území třetího státu směřující na letiště umístěné na území členského státu ES za podmínky, kdy je letecký dopravce provozující tento let dopravcem Společenství dle čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení. Z uvedeného vyplývá, že situace při níž cestující odlétají z letiště třetí země, nemůže být považována za situaci, na kterou se vztahuje čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení a že uvedená situace spadá do oblasti působnosti nařízení na základě čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení.<sup>402</sup> K výkladu relevantních ustanovení SD EU uvedl, že čl. 8 odst. 2 nařízení odkazuje na let, jenž je součástí souborné cesty, což vede k názoru, že let není totožný s cestou, která se může skládat s několika lety.<sup>403</sup> Dle čl. 8 odst. 1 nařízení je pak rozlišováno mezi původním místem odletu a místem určení cestujících a řeší tak dvě odlišná místa, přičemž „letem“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení se rozumí zpáteční cesta a tím by se mohlo dojít k úvaze, že místo určení je totožné s původním místem odletu, čímž by dané ustanovení ztratilo smysl.<sup>404</sup>

Mimo to vybraná ustanovení nařízení<sup>405</sup> požadují náhradu různých škod, k nimž v průběhu letu může dojít, ale nepředpokládají, že by k těmto škodám došlo několikrát během téhož letu. Za těchto podmínek by cestující mohli přijít o garantovanou ochranu v případě, že by stejnou škodu utrpěli na cestě tam i zpátky, a mohli by ji tak nárokovat pouze jednou.<sup>406</sup> Nadto na základě výkladu čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení by v případě zahrnutí zpáteční cesty do

---

<sup>402</sup> Body 30 a 31 rozsudku.

<sup>403</sup> Bod 32 rozsudku.

<sup>404</sup> Bod 34 rozsudku.

<sup>405</sup> Zejm. čl. 4 odst. 1, čl. 5 odst. 1 a čl. 8 odst. 1 nařízení.

<sup>406</sup> Bod 36 rozsudku.

jednoho letu také vedlo k tomu, že by cestující pozbyli svá práva garantovaná nařízením v případě, kdy by let z letiště umístěného na území členského státu nebyl zajišťován leteckým dopravcem Společenství.<sup>407</sup>

Ve světle výše uvedeného SD EU pojem „let“ ve smyslu nařízení vyložil tak, „že se v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy, a tak určitým způsobem představuje jednotku této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje svůj letový řád“.<sup>408</sup> Pojem „cesta“ se pak dle SD EU „váže k osobě cestujícího, který si zvolí místo určení a přepraví se tam s užitím leteckých spojů zajišťovaných leteckými dopravci“. Cesta většinou zahrnuje dvě části, a to cestu tam a cestu zpět a je určována individuálním cílem přemístění se.<sup>409</sup>

Z výše uvedeného dle SD EU vyplývá, že zpáteční cesta, která byla předmětem předběžné otázky, nemůže být považována za tentýž let a nelze na ni tak aplikovat čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení.<sup>410</sup> Dle SD EU není také relevantní fakt, že oba lety byly předmětem jediné rezervace, neboť definice tohoto pojmu dle čl. 2 písm. g) nařízení neobsahuje prvky, které by umožnily upřesnit rozsah působnosti čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení. Tato skutečnost dle SD EU nemá žádný vliv na samostatnost obou letů.<sup>411</sup>

SD EU tak uzavřel, že se čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení nepoužije na případy zpáteční cesty, kdy cestující odlétající původně z letiště umístěného na území členského státu Společenství, a vrátí se na toto letiště letadlem, které odlétalo z letiště nacházejícího se na území třetího státu.<sup>412</sup> Pro úplnost autor dodává, že stejně tak není možno aplikovat ustanovení čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení, neboť v daném případě Emirates I nebylo provozujícím leteckým dopravcem Společenství. D. S. tak neměl nárok na náhradu škody dle nařízení a v dané věci soudní spor prohrál.

---

<sup>407</sup> Bod 37 rozsudku.

<sup>408</sup> Bod 40 rozsudku.

<sup>409</sup> Bod 41 rozsudku.

<sup>410</sup> Bod 47 rozsudku.

<sup>411</sup> Body 50 a 51 rozsudku.

<sup>412</sup> Bod 54 rozsudku.

### 5.3.2.5 Clickair (C-63/09)

Pátý rozsudek, který se autor rozhodl rozebrat, se týká výkladu čl. 22 odst. 2 MÚ<sup>413</sup> ve sporu mezi Clickair SA (dále jen „Clickair“) a Axelem Walzem (dále jen „A. W.“) ve věci C-63/09 ze dne 6. května 2010 (dále jen „rozsudek“). Cestujícím A. W. při letu z Barcelony do Porta letecká společnost Clickair ztratila odbavené zavazadlo. Po této škodné události se tak A. W. na Clickair obrátil s požadavkem náhrady škody ve výši 3 200 EUR, přičemž 2 700 EUR představovala hodnota ztracených zavazadel a dalších 500 EUR výše nemajetkové újmy způsobené touto ztrátou. Clickair žádost zamítla s odkazem na odpovědnostní limit stanovený čl. 22 odst. 2 MÚ ve výši 1 000 SDR.

Španělský soud, jemuž byl tento spor předložen, se zabýval výkladem čl. 22 odst. 2 MÚ s ohledem na judikaturu jiného španělského soudu, který měl za to, že odpovědnostní limit nezahrnuje společně jak majetkovou, tak i nemajetkovou újmu, ale že každá z těchto způsobených škod podléhá danému odpovědnostnímu limitu ve výši 1 000 SDR jednotlivě, takže celkový odpovědnostní limit součtu majetkové a nemajetkové újmy činí 2 000 SDR. Jelikož však předkládající soud tento názor nesdílel, podal k SD EU předběžnou otázku, zda odpovědnostní limit stanovený čl. 22 odst. 2 MÚ zahrnuje jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu způsobenou ztrátou zavazadla.

SD EU v případě výkladu pojmů „újma“ a „škoda“ odkázal na výkladová pravidla stanovená obecným mezinárodním právem, která jsou pro EU a její orgány závazná.<sup>414</sup> V tomto směru zmínil čl. 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu, který ve svém prvním odstavci stanoví, že „*smlouva musí být vykládána v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím k předmětu a účelu smlouvy*“.<sup>415</sup> Dle SD EU je tak výše uvedené pojmy potřeba považovat za synonyma, neboť z ostatních závazných jazykových znění MÚ vyplývá, že totožný pojem se používá zaměnitelně jak v případě označení „újmy“, tak v případě označení „škody“. V souvislosti s kontextem použití pojmu „újma“ v čl. 17 MÚ SD EU také zdůraznil, že se tento pojem vyskytuje již v samotném nadpisu třetí kapitoly MÚ, musí tak mít totožný význam všude, kde se v rámci dané kapitoly používá.<sup>416</sup> Nad to SD EU dodává, že rovněž dle čl. 31 odst. 2 Článků

---

<sup>413</sup> Obdobně jako v rozboru k věci Iberia (C-410/11), který bude následovat, se zde SD EU zaobírá výkladem čl. 22 odst. 2 MÚ. Oba případy jsou však zcela odlišné. Pro doplnění pak autor připomíná, že k výkladu MÚ je SD EU oprávněn, neboť byla NOLD provedena do právního řádu EU.

<sup>414</sup> Bod 22 rozsudku.

<sup>415</sup> Bod 23 rozsudku.

<sup>416</sup> Body 24 a 25 rozsudku.

o odpovědnosti států za jednání, která jsou v rozporu s mezinárodním právem, újma zahrnuje jak složku majetkovou, tak i nemajetkovou.<sup>417</sup> Jelikož tak má SD EU za to, že z MÚ nijak nevyplývá, že by smluvní státy měly v úmyslu rozlišit pojmy „škoda“ a „újma“ a odchýlit se od jejich obvyklého významu, musejí tak být chápány tak, že zahrnují složku majetkovou i nemajetkovou.<sup>418</sup>

S ohledem na účel koncepce limitů obsažených v MÚ tak SD EU uzavřel, že omezení povinnosti leteckých dopravců k náhradě škody, dojde-li ke škodné události na jejich zavazadlech, se souhrnně vztahuje na újmu majetkovou i nemajetkovou, a to bez ohledu na její povahu, jak bylo uvedeno výše.<sup>419</sup> Je tak možné nárokovat si náhradu škody jak za majetkovou, tak i nemajetkovou újmu, tento nárok však nemůže přesahovat limity stanovené MÚ.

SD EU také připomíná ustanovení čl. 22 odst. 2 MÚ týkající se možnosti cestujících učinit zvláštní prohlášení o významu dodání zavazadel do místa určení.<sup>420</sup> Závěrem tak autor shrnuje, že nachází-li se v zavazadle, které se cestující chystá odbavit, obsah, který pro něj má zvláštní význam, aby se u leteckého dopravce, případně u pojišťovny připojistil do výše skutečné hodnoty obsahu zavazadla.

#### **5.3.2.6 Finnair (C-22/11)**

Rozsudek, kterým se autor bude zabývat dále, se týká výkladu čl. 2 písm. j) a čl. 4 a 5 nařízení č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) ve sporu mezi Finnair Oyj (dále jen „Finnair“) a Timy Lassooy (dále jen „T. L.“) ve věci C-22/11 ze dne 4. října 2012 (dále jen „rozsudek“). Žádost o posouzení předběžné otázky byla předložena finským Nejvyšším soudem v důsledku sporu o odepření nástupu cestujícího na palubu letadla s odletem z Barcelony do Helsinek dne 30. července 2006.

V důsledku stávký zaměstnanců letiště v Barceloně dne 28. července 2006 došlo ke zrušení pravidelného letu společnosti Finnair z Barcelony do Helsinek v 11:40 hodin. Finnair z tohoto důvodu přeorganizovala lety následující po tomto letu, a to z důvodu, aby cestující původního letu nemuseli čekat nepřiměřeně dlouho. Cestující tak byli dopraveni do Helsinek letem dne 29. července 2006 v tutéž hodinu a dále mimořádně vypraveným letem s odletem ve 21:40. Důsledkem reorganizace také bylo, že část cestujících, kteří si zakoupili letenku s odletem dne 29. července 2006 v 11:40, musela čekat do 30. července 2006 na pravidelný let

---

<sup>417</sup> Bod 27 rozsudku.

<sup>418</sup> Body 28 a 29 rozsudku.

<sup>419</sup> Bod 37 rozsudku.

<sup>420</sup> Bod 38 rozsudku.

do Helsinek v 11:40 či ve 21:40 hodin. Stejně tak někteří cestující, mezi něž patřil T. L., kteří si koupili dopolední let 30. července, byli dopraveni do místa určení v Helsinkách až před desátou večer. T. L. tak požadoval po Finnair náhradu škody stanovenou v čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení, a to kvůli neodůvodněnému odepření nástupu na palubu ve smyslu čl. 4 nařízení.

Soud prvního stupně tuto žalobu zamítl s odůvodněním, že se uvedené ustanovení nařízení týká jen odškodnění odůvodněného odepřením nástupu na palubu letadla z důvodu nadměrného počtu rezervací, tzv. overbookingu. Soud měl za to, že se čl. 4 nařízení nepoužije, jelikož Finnair přeorganizovala lety v důsledku stávky, která představovala mimořádnou okolnost, v souvislosti s níž Finnair přijala veškerá opatření, která po ní mohla být požadována.

Odvolací soud rozsudek soudu prvního stupně zrušil a uložil Finnair zaplatit T. L. 400 EUR, neboť měl za to, že nařízení se vztahuje nejen na overbooking, ale také na odepření nástupu na palubu letadla z provozních důvodů a vyloučil možnou exkulpací dopravce z náhrady škody z důvodu stávky zaměstnanců letiště. Finnair tak podala kasační opravný prostředek k Nejvyššímu soudu, který vyjádřil pochybnosti týkající se dosahu povinnosti nahradit škodu cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení dle čl. 4 nařízení, jakož i možnosti, že se letecký dopravce dovolá mimořádných okolností uvedených v čl. 5 odst. 3 nařízení. Nejvyšší soud se z tohoto důvodu rozhodl položit SD EU tři předběžné otázky.

První se týkala výkladu čl. 4 nařízení ve smyslu jeho omezeného použití na odepření nástupu na palubu způsobeného překročením kapacity letu v důsledku overbooiungu, nebo extenzivního užití i na případy odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, mezi které patří například důvody provozní. Druhá předběžná otázka se týkala výkladu čl. 2 písm. j) nařízení v tom smyslu, zda se přípustné důvody v předmětném ustanovení uvedené omezují jen na faktory týkající se cestujících, nebo i jiných důvodů odepření.<sup>421</sup> Třetí otázka zjišťovala, zda se má nařízení vykládat tak, že letecký dopravce může být dle čl. 5 odst. 3 nařízení zproštěn odpovědnosti nejen v případě zrušeného letu z důvodu mimořádných okolností, ale i ve vztahu k cestujícím pozdějších letů, pokud se snažil rozdělit negativní dopady mimořádných okolností způsobených provozem mezi větší skupinu cestujících s tím, že pozdější lety byly přeorganizovány tak, aby odlet žádného cestujícího neměl nepřiměřené zpoždění. Nejvyšší soud také zajímalo, zda by v tomto ohledu byl významný rozdíl v posouzení postavení cestujícího a jeho práva na náhradu škody, byl-li by nárok posuzován dle čl. 4 nařízení

---

<sup>421</sup> Pokud by tomu tak bylo, je třeba mít za to, že toto odepření z jiných důvodů může být odůvodněno také reorganizací letů kvůli mimořádným okolnostem. Viz druhá otázka, bod 17 rozsudku.

týkajícího se odepření nástupu na palubu letadla, nebo dle čl. 5 nařízení, který se týká zrušení letu.

SD EU konstatoval, že ustanovení čl. 2 písm. j) nařízení se neváže na odepření nástupu na palubu jen při overbookingu. Z kontextu a cílů nařízení a přípravných prací zákonodárce vedoucích k přijetí tohoto nařízení byl úmysl snížit počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli nejen z důvodu overbookingu, se kterým počítalo nařízení č. 295/91. Právě z tohoto důvodu zákonodárce odstranil z definice „odepření nástupu na palubu“ všechny odkazy na důvody, za kterých dopravce odmítne cestujícího dopravit do místa určení. Zákonodárce tak rozšířil dosah definice a přiznal jí široký význam vztahující se na nevyčerpaný okruh případů, ve kterých letecký dopravce odmítne přepravit cestujícího. Tento výklad, jak uvedl SD EU, podporuje zjištění, dle kterého by omezení pojmu „odepření nástupu na palubu“ na případy overbookingu mělo v praxi za následek citelné snížení ochrany cestujících, a bylo by v rozporu s cílem nařízení, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, což odůvodňuje extenzivní výklad práv přiznaných cestujícím.<sup>422</sup> V tomto důsledku SD EU uvedl, že odepření nástupu na palubu letadla cestujícímu, který se k nástupu na palubu přihlásil za podmínek uvedených v čl. 3 odst. 2 nařízení, z důvodu reorganizace letů, musí být kvalifikováno jako „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení.<sup>423</sup> Odepření nástupu na palubu letadla tak musí být vykládáno tak, že se týká nejen odepření z důvodu overbookingu, ale také z jiných důvodů, mezi něž patří i důvody provozní.<sup>424</sup>

Druhou a třetí předběžnou otázku SD EU zkoumal společně. K otázce Nejvyššího soudu, zda jde kvalifikaci „odepření nástupu na palubu“ vyloučit pouze z důvodů souvisejících jen s cestujícími, nebo i s důvody, které s nimi nesouvisí, a které se týkají reorganizace letů v důsledku mimořádných okolností, SD EU připomněl, že čl. 2 písm. j) nařízení vylučuje kvalifikaci „odepření nástupu na palubu“ ve dvou skupinách důvodů. První se týká nedodržení podmínek stanovených čl. 3 odst. 2 nařízení,<sup>425</sup> druhá pak případů, kdy jsou pro odepření nástupu na palubu dány přiměřené důvody.<sup>426</sup> První skupina důvodů v této věci nebyla

---

<sup>422</sup> V souvislosti s tímto viz bod 69 rozsudku ve věci IATA (C-344/04) a bod 18 rozsudku ve věci Wallentin-Herrmann (C-549/07).

<sup>423</sup> Bod 25 rozsudku.

<sup>424</sup> Bod 26 rozsudku.

<sup>425</sup> Tj. mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let, případně jsou leteckým dopravcem či provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy bez ohledu na důvod převedení z původního letu na jiný let. Viz čl. 3 odst. 2 nařízení.

<sup>426</sup> Například se jedná o důvody zdravotní či bezpečnostní. Viz čl. 2 písm. j) nařízení.



relevantní, k druhé SD EU konstatoval, že unijní zákonodárce poskytl pouze demonstrativní výčet případů, kdy může být odepření nástupu na palubu odůvodněno. Z toho tak nelze vyvodit, že odepření nástupu na palubu z provozních důvodů je přiměřeně odůvodněné.<sup>427</sup> Tato situace je téměř srovnatelná s odepřením nástupu na palubu z důvodu overbookingu vzhledem k tomu, že letecký dopravce vybral mezi cestujícími, kteří poletí dřív a těmi, kteří poletí později, a let jim přerezervoval, jako tomu bylo v dané věci. Dle SD EU není přípustné, aby dopravce s odvoláním na zájem jiných cestujících podstatně rozšiřoval případy, kdy se domnívá, že je oprávněn odůvodněně odepřít cestujícím nástup na palubu. To by vedlo ke zbavení jakékoli ochrany takových cestujících.<sup>428</sup>

K poslední otázce, která se týkala zproštění povinnosti leteckého dopravce k odškodnění za „odepření nástupu na palubu“ dané čl. 4 odst. 3 a čl. 7 nařízení, SD EU uvedl, že na rozdíl od čl. 5 odst. 3 nařízení týkajícího se zproštění odpovědnosti leteckého dopravce při zrušení letu za mimořádných okolností, čl. 2 písm. j) a čl. 4 nařízení nestanoví zproštění povinnosti dopravce poskytnout náhradu cestujícím, kterým bylo odepřeno nastoupit na palubu letadla proti jejich vůli z důvodu mimořádných okolností.<sup>429</sup> Vedle uvedeného bod 15 odůvodnění nařízení uvádí, že mimořádné okolnosti se týkají pouze jednotlivého letadla v určitý den, což se netýkalo předmětného sporu, neboť let T. L. měl původně letět až dva dny po stávce zaměstnanců letiště. SD EU se také ztotožnil se stanoviskem generálního advokáta, který v bodě 53 svého stanoviska uvedl, že v případě reorganizace letů v souvislosti se zrušením letů v den stávky zaměstnanců nelze mít za to, že byl dopravce nucen odepřít nástup cestujícího, který se ke svému odletu řádně přihlásil dva dny po komplikacích se stávkou.<sup>430</sup> Dle SD EU tedy není možné zproštění povinnosti leteckého dopravce nahradit cestujícím škodu za odepření nástupu na palubu z důvodu reorganizace letů v důsledku vzniku mimořádných okolností.<sup>431</sup> SD EU tak uzavřel, že čl. 2 písm. j) a čl. 4 odst. 3 nařízení nemohou být vykládány tak, že odepření nástupu na palubu letadla pozdějšího letu může být odůvodněno mimořádnými okolnostmi, které by dopravce zprostily povinnosti nahradit cestujícím způsobenou škodu na základě čl. 4 odst. 3 nařízení.<sup>432</sup>

---

<sup>427</sup> Body 30 a 31 rozsudku.

<sup>428</sup> Bod 34 rozsudku.

<sup>429</sup> Bod 36 rozsudku a bod 37 rozsudku ve věci IATA (C-344/04).

<sup>430</sup> Bod 37 rozsudku.

<sup>431</sup> Bod 38 rozsudku.

<sup>432</sup> Bod 40 rozsudku.

### 5.3.2.7 Iberia (C-410/11)

Další rozsudek se obdobně jako výše rozebraný rozsudek ve věci Clickair (C-63/09) týká výkladu čl. 22 odst. 2 MÚ ve sporu mezi Iberia Líneas Aéreas de España SA (dále jen „Iberia“) a P. E. Sánchezem, A. Oviedo Gonzálesovou a jejich dvěma dětmi (dále jen „žalobci“) ve věci C-410/11 ze dne 22. listopadu 2012 (dále jen „rozsudek“). Čtyřčlenné rodině při letu z Barcelony do Paříže letecká společnost Iberia ztratila dvě odbavená zavazadla, do nichž byly rozděleny věci všech žalobců. Na základě čl. 22 odst. 2 MÚ tak souhrnně požadovali náhradu škody ve výši 4 400 EUR, tj. 4 000 SDR.

Soud prvního stupně žádosti žalobců částečně vyhověl a uložil Iberii zaplacení částky ve výši 600 EUR navýšené o zákonné úroky. Žalobci se proti tomuto rozsudku odvolali, přičemž odvolací soud měl o výkladu čl. 22 odst. 2 MÚ pochybnosti, neboť uvedl, že nevykládá, že předmětné ustanovení ve spojení s čl. 3 odst. 3 MÚ ukládá povinnost leteckému dopravci nahradit škodu za ztrátu zavazadla jen těm cestujícím, kteří obdrželi zavazadlový identifikační lístek. Z tohoto důvodu se odvolací soud obrátil na SD EU s dvěma předběžnými otázkami.

V první z nich se tázal, zda je třeba omezení ve výši 1 000 SDR<sup>433</sup> pro každého cestujícího stanovené čl. 22 odst. 2 MÚ ve spojení s čl. 3 odst. 3 MÚ vykládat tak, že představuje maximální výši pro každého cestujícího v případě, kdy několik osob cestuje společně a společně také odbavuje svá zavazadla, a to bez ohledu na fakt, že počet odbavených zavazadel je menší než počet cestujících. V druhé se naopak ptal, zda je potřeba omezení náhrady škody stanovené v čl. 22 odst. 2 MÚ vykládat tak, že na každé odbavené zavazadlo může připadat jen jeden cestující, který má následně právo požadovat po leteckém dopravci náhradu škody, a tím že je maximální výše náhrady škody stanovena jen na jediného cestujícího, ač se prokáže, že ztracené zavazadlo označené pouze jedním zavazadlovým identifikačním lístkem patří více cestujícím.

SD EU úvodem odkázal na Vídeňskou úmluvu o smluvním právu, která vyjadřuje pravidla mezinárodního obyčejového práva, která jsou, na rozdíl od samotné VÚSP, závazná pro orgány EU a jsou součástí unijního právního řádu.<sup>434</sup> Čl. 31 VÚSP stanoví, že smlouvy musí být vykládány v dobré víře a v souladu s obvyklým významem, který je výrazům v konkrétní smlouvě dáván a s přihlédnutím k předmětu a účelu takovéto smlouvy.<sup>435</sup>

---

<sup>433</sup> Dnes je tento nárok limitován 1 131 SDR.

<sup>434</sup> Bod 21 rozsudku a bod 42 rozsudku ve věci Brita (C-386/08).

<sup>435</sup> Bod 22 rozsudku.

Z čl. 17 odst. 2 MÚ vyplývá, že letecký dopravce odpovídá za škody způsobené ztrátou zavazadel cestujících, a to odbavených i neodbavených. Toto dle SD EU nemůže být ani zpochybněno čl. 3 odst. 3 MÚ, který leteckému dopravci pouze ukládá povinnost identifikovat odbavená zavazadla. Není z něj také možné vyvodit, že právo na náhradu škody způsobené ztrátou takového zavazadla a s tím související limitace uvedená v čl. 22 odst. 2 MÚ se týkají pouze těch cestujících, kteří jedno či více zavazadel sami odbavili.<sup>436</sup> Dle SD EU je potřeba mít za to, že letecký dopravce nese odpovědnost za ztrátu zavazadla cestujícího odbaveného na jméno jiného cestujícího, který nastoupil na tentýž let, pokud toto ztracené zavazadlo obsahovalo také věci prvního cestujícího. MÚ tak přiznává v případě ztráty zavazadel nárok na náhradu škody na základě podmínek stanovených v čl. 17 odst. 2 MÚ a v mezích stanovených v čl. 22 odst. 2 MÚ nejen cestujícímu, který individuálně odbavil své zavazadlo, ale také cestujícímu, jehož věci se nacházely v zavazadle, které odbavil jiný cestující, který následně letěl stejným letadlem. Škoda totiž byla způsobena oběma z nich nehledě na množství zavazadel, která byla fakticky odbavena.<sup>437</sup>

Závěrem SD EU připomíná, že pro účely náhrady škody stanovené čl. 22 odst. 2 MÚ přísluší poškozeným cestujícím, aby v případě sporu dostatečně prokázali obsah ztracených zavazadel včetně toho, že zavazadlo odbavené na jméno jednoho cestujícího skutečně obsahovalo také věci jiného cestujícího, který nastoupil na tentýž let. Vnitrostátní soud by případně měl přihlížet k okolnostem a povaze vztahu mezi cestujícími. Typicky jde o uvedené členy jedné rodiny, kteří letenky koupili společně a společně byli také odbaveni k danému letu.<sup>438</sup>

Jak autor uvedl výše při rozboru rozsudku Nejvyššího soudu České republiky, problematique bude vždy prokazovat obsah takového zavazadla. Řešením by bylo zavedení standardizované náhrady škody. Jak ale plyne z návrhů aktualizace unijních právních aktů sekundárního práva, k tomuto se evropský zákonodárce zatím nechystá.

---

<sup>436</sup> Bod 26 rozsudku.

<sup>437</sup> Bod 27 rozsudku.

<sup>438</sup> Bod 35 rozsudku.

### 5.3.2.8 Germanwings (C-452/13)

Další z řady významných rozsudků se týká výkladu čl. 2, 5 a 7 nařízení č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) ve sporu mezi Germanwings GmbH (dále jen „Germanwings“) a Ronnym Hennigou (dále jen „R. H.“) ve věci C-452/13 ze dne 4. září 2014 (dále jen „rozsudek“). R. H. si u společnosti Germanwings zakoupil letenku na let ze Salcburku do Kolína nad Rýnem, přičemž plánovaný vzlet z místa odletu byl plánován na 11. května 2012 v 13:30 hodin s příletem do místa určení v 14:40 hodin téhož dne. Vzdálenost mezi místem odletu a místem určení je pak dle metody výpočtu ortodromické dráhy letu menší než 1 500 km. Letadlo však vzletlo se zpožděním, přičemž při příletu do Kolína nad Rýnem se kola letadla dotkla povrchu letištní dráhy v 17:38 hodin. Letadlo se na své parkovací stanoviště dopravilo v 17:43 hodin, čili 3:03 hodiny po původně plánovaném čase příletu. Krátce poté se otevřely dveře letadla.

R. H. tak na základě čl. 5 až 7 nařízení požadoval náhradu škody ve výši 250 EUR, neboť se domníval, že dosažení místa určení bylo zpožděno o více než 3 hodiny. Germanwings však tvrdí, že skutečným časem příletu do místa určení je okamžik, při němž se kola letadla dotkla povrchu letištní dráhy v Kolíně nad Rýnem, a tím došlo ke zpoždění jen 2:58 hodin, čímž jí nevznikla povinnost k náhradě škody. Prvoinstanční soud dospěl k názoru, že časem příletu do místa určení je čas, při němž se otevrou první dveře letadla a cestující z něj tak mohou vyjít, a Germanwings uložil povinnost R. H. zaplatit náhradu škody ve výši 250 EUR. Germanwings se odvolala k druhoinstančnímu soudu v Salcburku, který po přerušení řízení položil SD EU předběžnou otázku, týkající se toho, jaký okamžik je pro pojem „čas příletu“ použitého v čl. 2, 5 a 7 nařízení rozhodující, zda se jedná o okamžik:

- a) dosednutí letadla na přistávací dráze,
- b) dosažení parkovacího stanoviště letadla za současného zatažení parkovací brzdy nebo umístění parkovací klíny,
- c) otevření dveří letadla, nebo
- d) jinak definován smluvními stranami jako součásti autonomie vůle.<sup>439</sup>

K výše uvedené otázce SD EU konstatoval, že nařízení nedefinuje skutečný čas příletu, má-li se zjišťovat, zda leteckému dopravci vznikla odpovědnost za zpoždění letu dle čl. 5 a 7 nařízení. Tím pádem musí být pojem „skutečný čas příletu“ vykládán tak, aby bylo zajištěno jeho jednotné uplatňování v rámci celé EU. Hned úvodem tak SD EU odmítl možnost, že uvedený pojem může být definován smluvními stranami v rámci jejich smluvní autonomie.<sup>440</sup>

---

<sup>439</sup> Bod 11 rozsudku.

<sup>440</sup> Bod 18 rozsudku.

SD EU také připomněl práva cestujících na náhradu škody, dojde-li ke zpoždění letu, ač tato práva nejsou výslovně uvedena v předmětném nařízení, ale vyplývají z ustálené judikatury, jak již autor uvedl výše ve spojených řízeních *Sturgeon (C-402/07 a C-432/07)*.<sup>441</sup>

Dle SD EU se cestující po dobu letu nacházejí v uzavřeném prostoru, kde jsou povinni řídit se pokyny leteckého dopravce a jeho zaměstnanců a podléhají tak jejich kontrole za současné značně omezené komunikace s okolním světem. Za dodržení technických a bezpečnostních pravidel se cestující nemohou věnovat svým osobním či pracovním záležitostem, ke kterým se mohou vrátit až po ukončení letu.<sup>442</sup> Je zřejmé, že toto nepohodlí je nevyhnutelné v případě, kdy let netrvá déle, než bylo původně plánováno. Situace je však odlišná, dojde-li k jeho zpoždění, neboť ve výše uvedených podmínkách je časová ztráta daleko větší. Z uvedeného tak dle SD EU vyplývá, že „skutečný čas příletu“ musí být chápán tak, že se jedná o okamžik, kdy situace omezení pohybu a komunikace s vnějším světem skončí.<sup>443</sup> Situace cestujících do tohoto okamžiku se nijak neliší. Je jedno, zda se kola letadla dotknou přistávací dráhy na letišti v místě určení, cestující jsou stále omezeni v pohybu. Obdobné je to v okamžiku dosažení parkovacího stanoviště letadlem a následného zatažení parkovacích brzd, neboť cestující nadále podléhají celé řadě omezení. Od uvedených situací je pak odlišný okamžik, kdy jsou cestující po otevření dveří letadla oprávněni prostory opustit a mohou se tak vrátit ke svým obvyklým činnostem a nemusí nadále omezení trpět.<sup>444</sup>

Z výše uvedených úvah SD EU tak vyplývá, že čl. 2, 5 a 7 nařízení musí být vykládány tak, že „čas příletu“ používaný k určení délky zpoždění letadla odpovídá okamžiku, kdy se otevrou nejméně jedny dveře letadla, přičemž se tím rozumí, že cestující právě v tomto okamžiku mohou dané letadlo opustit.<sup>445</sup> Ostatní úvahy jsou tak dle uvedeného názoru SD EU nepřijatelné.

---

<sup>441</sup> Bod 19 rozsudku.

<sup>442</sup> Bod 20 rozsudku.

<sup>443</sup> Body 21 a 22 rozsudku.

<sup>444</sup> Body 23 a 24 rozsudku.

<sup>445</sup> Bod 25 rozsudku.

### 5.3.2.9 Emirates II (C-255/15)

Další z autorem vybraných rozsudků se týká výkladu čl. 10 odst. 2 nařízení č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) jednak samostatně, a dále také ve spojení s čl. 2 písm. f) nařízení ve sporu mezi Emirates Direktion für Deutschland (dále jen „Emirates II“) a Steefem Mennensem (dále jen „S. M.“) ve věci C-255/15 ze dne 22. června 2016 (dále jen „rozsudek“). S. M. si rezervoval a zakoupil jedinou letenku, která mu umožnila uskutečnit sérii letů provozovaných společností Emirates II. Šlo o lety z Düsseldorfu do Dubaje, z Dubaje do Tokia, ze Singapuru do Dubaje a z Dubaje do Frankfurtu. Lety spojující Düsseldorf, Dubaj a Tokio měl zarezervovány v první třídě, lety spojující Singapur, Dubaj a Frankfurt pak v business třídě. Na letence byl odděleně uváděn tarif všech zakoupených letů v hodnotě 2 371 EUR, jednotlivé daně a poplatky s letenkou spojené a součet těchto údajů, který činil 2 471,92 EUR. Jednotlivé ceny za individuální lety na ní však uvedeny nebyly.<sup>446</sup>

Na letu mezi Düsseldorfem a Dubají Emirates II přeřadila S. M. z první třídy do třídy business, přičemž z důvodu této změny třídy S. M. následně podal na základě čl. 10 odst. 2 písm. c) nařízení žádost o nahrazení částky 1 853,94 EUR, která odpovídala 75 % ceny letenky včetně daní a poplatků. Emirates II zaplatila S. M. 376 EUR.<sup>447</sup>

V rámci soudního řízení před německým okresním soudem Emirates II uvedla, že v případě, kdy jediná letenka opravňuje cestujícího k sérii letů a pouze na jednom z nich dojde ke změně třídy na nižší, náhrada škody stanovená na základě čl. 10 odst. 2 písm. c) nařízení musí být stanovena jako procentní podíl dané cesty na celkové délce dané série letů. Dále pak tvrdila, že tento procentní podíl má být uplatněn nikoliv na cenu daného letu včetně daní a poplatků, ale pouze na cenu daného letu bez těchto poplatků.<sup>448</sup> Okresní soud tak na základě názoru, že vyřešení sporu záleží na výkladu čl. 2 písm. f) ve spojení s čl. 10 odst. 2 písm. c) nařízení, řízení přerušil a podal předběžné otázky k SD EU týkající se toho, zda se má čl. 10 odst. 2 ve spojení s čl. 2 písm. f) nařízení vykládat tak, že letenka je dokumentem, který opravňuje cestujícího k přepravě v rámci letu, na němž mu byla změněna třída z vyšší na nižší nezávisle na tom, zda jsou na této letence uvedeny ještě další lety, jako lety navazující či zpáteční. Pokud by SD EU odpověděl kladně na předešlou otázku, předkládající soud zajímalo, zda se čl. 10 odst. 2 ve spojení s čl. 2 písm. f) nařízení má vykládat tak, že cena letenky představuje částku, kterou cestující zaplatil za všechny lety na ní uvedené, přestože ke změně

---

<sup>446</sup> Bod 7 rozsudku.

<sup>447</sup> Bod 8 rozsudku.

<sup>448</sup> Bod 9 rozsudku.

třídy z vyšší na nižší došlo jen na jednom z těchto letů. Naopak pokud by SD EU na první otázku odpověděl záporně, zajímalo předkládající soud, zda se při určení částky, která je podkladem pro náhradu škody dle čl. 10 odst. 2 nařízení, má vycházet z ceny zveřejněné leteckým dopravcem za přepravu v objednané třídě na té části trasy, u níž došlo ke změně třídy z vyšší na nižší, nebo je potřeba vypočítat procentní podíl délky této části trasy, u níž došlo ke zmíněné škodné události, a délky celkové trasy z prvního místa odletu do posledního místa určení, a tento podíl pak vynásobit celkovou cenou letenky. Závěrem se předkládající soud tázal, zda se čl. 10 odst. 2 nařízení má vykládat tak, že cena letenky představuje pouze cenu samostatného letu bez daní a poplatků.<sup>449</sup>

SD EU k první a druhé otázce konstatoval, že čl. 10 odst. 2 písm. a) až c) nařízení stanoví povinnost provozujícího leteckého dopravce k náhradě části ceny letenky, která je určena dle délky předmětných letů, umístí-li cestující do nižší třídy, než na kterou byla zakoupena daná letenka.<sup>450</sup> Dané ustanovení přitom spojuje pojmy „let“ a „letenka“, přičemž druhý z nich je definován čl. 2 písm. f) nařízení jako doklad opravňující cestujícího k přepravě či jiné rovnocenné oprávnění v nehmotné podobě, které letecký dopravce vydal či schválil.<sup>451</sup> Pojem „let“ však nařízením definován není, z ustálené judikatury<sup>452</sup> však vyplývá, že letem se rozumí operace letecké dopravy a tím představuje určitým způsobem „jednotku“ této dopravy provedenou leteckým dopravcem.<sup>453</sup> Letenka tím pádem představuje doklad, se kterým je spojeno právo cestujícího k přepravě, a to jak k jednomu či více letů, kdy každý z těchto letů představující jednotku dopravy má být uskutečněn v souladu s podmínkami sjednanými mezi cestujícím a leteckým dopravcem. Zařazení cestujícího do určité třídy je pak součástí těchto podmínek.<sup>454</sup> V souladu s výše uvedeným tak letenka opravňuje cestujícího k přepravě na jednom či více konkrétních letech ve třídě, která byla pro každý z těchto letů sjednána. Pokud tak letecký dopravce cestujícího na určitém letu přemístí z vyšší třídy do nižší třídy, dochází k tomu, že na dotčeném letu daný cestující neobdrží službu sjednanou jako protiplnění zaplacené ceny konkrétního letu. Naopak dle SD EU tato změna třídy nemá vliv na služby sjednané u ostatních letů, které jsou součástí jediné letenky. Tím pádem se tak čl. 10 odst. 2

---

<sup>449</sup> Bod 11 rozsudku.

<sup>450</sup> Bod 17 rozsudku.

<sup>451</sup> Bod 19 rozsudku.

<sup>452</sup> Například viz bod 40 rozsudku ve věci Emirates I (C-173/07).

<sup>453</sup> Bod 20 rozsudku.

<sup>454</sup> Body 21 a 22 rozsudku.

nařízení na tyto ostatní lety nepoužije.<sup>455</sup> Je tak potřeba mít za to, že čl. 10 odst. 2 nařízení směřuje ke kompenzaci konkrétního nepohodlí souvisejícího s konkrétním letem, a proto musí za základ náhrady škody sloužit jen cena letu, u kterého byla třída cestujícího změněna z vyšší na nižší. Nikoliv však cena celé přepravy, k jejímuž uskutečnění cestujícího opravňuje daná letenka.<sup>456</sup>

Uvádí-li letenka celkovou cenu přepravy cestujícího a neupřesňuje tak jednotlivé lety, ke kterým cestujícího opravňuje, je třeba při výpočtu ceny letu, při němž byl cestující přesunut z vyšší třídy do nižší třídy, vycházet z části ceny letenky, která odpovídá podílu délky průměrného letu a celkové délky přepravy, ke které je cestující oprávněn. Pokud se přeřazení cestujícího týká jen dílčí cesty, které odpovídá určitá délka letu, použití uvedené metody umožní stanovit náhradu škody, kterou cestující od leteckého dopravce obdrží, a tedy poměrně k té části přepravy, na které došlo ke změně třídy z vyšší na nižší a čímž bylo způsobeno nepohodlí.<sup>457</sup>

SD EU tak k prvním dvěma předloženým otázkám shrnul, že ustanovení čl. 10 odst. 2 ve spojení s čl. 2 písm. f) nařízení musí být vykládána tak, že cena, která má být cestujícímu vyplacena leteckým dopravcem jako náhrada škody, dojde-li ke změně třídy, se vypočítá z ceny letu, na kterém byl tento cestující přeřazen do nižší třídy. Není-li taková cena na letence uvedena, vypočítá se z podílu délky uvedeného letu na celkové délce přepravy, je-li součástí letenky větší počet oddělených letů, k nimž je cestující oprávněn.<sup>458</sup> Cestující v původním řízení tak nemohl jako základ výpočtu výše odškodnění považovat celkovou cenu letenky, která jej opravňovala k více letům, ale tu část ceny, která odpovídala poměru mezi délkou cesty, na níž byl cestující přeřazen do nižší třídy, na celkové souhrnné délce všech cest, ke kterým byl z letenky oprávněn.

K třetí předložené otázce SD EU uvedl, že je nesporné, že cena letenky zahrnuje dvě samostatné složky, a to (1) tarif uplatňovaný leteckým dopravcem za přepravu cestujícího a (2) daně a poplatky, které při prodeji letenek letecký dopravce vybírá.<sup>459</sup> Daně a poplatky jsou totiž nevyhnutelné složky konečné ceny, které cestujícím musí být zaplacený, aby měl nárok na službu letecké přepravy.<sup>460</sup> Z čl. 10 odst. 2 nařízení vyplývá odpovědnost leteckého dopravce

---

<sup>455</sup> Body 23-25 rozsudku.

<sup>456</sup> Body 28 a 29 rozsudku.

<sup>457</sup> Body 30 a 31 rozsudku.

<sup>458</sup> Bod 32 rozsudku.

<sup>459</sup> Bod 35 rozsudku.

<sup>460</sup> Bod 36 rozsudku a obdobně bod 14 rozsudku ve věci C-112/11 či bod 36 rozsudku ve věci C-487/12.



nahradiť část ceny letenky, dojde-li ke změně třídy z vyšší na nižší. Část věty uvozující body a) až c) předmětného ustanovení nařízení tak vyzdvihuje odpovědnost provozujícího leteckého dopravce a přičítá tak odpovědnost pouze jemu. Čl. 10 odst. 2 nařízení tak dle SD EU musí být vykládán tak, že určení náhrady škody, která má být cestujícímu vyplacena, nemůže zohledňovat složky ceny letenky, jako jsou daně či poplatky, pokud s daným letem nejsou neoddelitelně spjaty, což případ posuzovaný v původním řízení nebyl, protože cena letenky byla od ceny za daně a poplatky zřetelně oddělena.<sup>461</sup> Dle SD EU tak nelze mít za to, že nařízení představuje právní základ náhrady škody vypočítané byť částečně z těch složek ceny, jejichž výše nesouvisí s nepohodlím, které cestujícímu bylo způsobeno.

Čl. 10 odst. 2 nařízení tak musí být vykládán tak, že cenou letenky, kterou je nutné zohlednit pro určení výše náhrady škody, která má být cestujícímu vyplacena, dojde-li ke změně třídy z vyšší na nižší, je pouze cena samostatného letu bez daní a poplatků, které jsou uvedeny na letence, která ke konkrétnímu letu cestujícího opravňuje za předpokladu, že jejich výše a splatnost není závislá na třídě, pro kterou byla daná letenka zakoupena.<sup>462</sup>

Závěrem tak autor uvádí, že dojde-li ke změně třídy z vyšší na nižší, má cestující bezpochyby nárok na náhradu škody. Ta se však vypočítá z ceny letenky snížené o daně a jiné poplatky, které s uvedenou třídou nijak nesouvisejí, jsou-li na letence uvedeny odděleně. Má-li pak cestující letenku zakoupenou na vícero cest a ke změně třídy z vyšší na nižší dojde jen na její jedné části, základ užitý pro výpočet nároku na náhradu škody se stanoví výpočtem poměru délky cesty, při níž došlo ke snížení komfortu cestujícího, na celkové délce všech letů na letence uvedených.

#### **5.3.2.10 Travel Service (C-315/15)**

V souvislosti s judikátem Ústavního soudu ČR, který autor rozebral v kapitole 5.2.2., se v rámci této části vrací ke stejnému sporu, který se v řízení před SD EU týkal výkladu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) ve sporu mezi Travel Service, a.s. (dále jen „Travel Service“) a Marcelou a Jiřím Peškovými (dále jen „žalobci“) ve věci C-315/15 ze dne 4. května 2017 (dále jen „rozsudek“). Skutkový stav autor popsal ve výše uvedené kapitole, pro oživení tak doporučuje opětovné přečtení řízení o ústavní stížnosti v dané věci.

Po navrácení sporu k řízení před Obvodním soudem pro Prahu 6 došel tento soud k závěru, že má celou řadu pochybností o výkladu pojmů „událost“ a „mimořádná okolnost“ a souvisejících otázek. Podal tak k SD EU pět předběžných otázek, ve kterých se zajímal o to:

---

<sup>461</sup> Body 38 a 39 rozsudku.

<sup>462</sup> Body 41 a 43 rozsudku.

- a) zda je střet letadla s ptákem „událostí“ dle 22. bodu rozsudku SD EU ve věci C-549/07 Wallentin – Herrmann (dále jen „22. bod W. H.“), nebo „mimořádnou okolností“ dle 14. bodu odůvodnění nařízení,
- b) je-li střet letadla s ptákem „mimořádnou okolností“, zda lze ze strany leteckého dopravce za přiměřená opatření směřující k zabránění takového střetu možné považovat preventivně-kontrolní mechanismy zaváděné v okolí letišť a co je v daném případě „událostí“ ve smyslu 22. bodu W. H.,
- c) je-li střet letadla s ptákem „událostí“ ve smyslu 22. bodu W. H., zda jej lze zároveň považovat za událost ve smyslu 14. bodu odůvodnění nařízení, a zda lze v takovémto případě za „mimořádnou okolnost“ považovat souhrn technických a administrativních opatření (dále jen „souhrn opatření“) nutně provedených po střetu letadla s ptákem, v důsledku kterého však k poškození letadla nedošlo,
- d) je-li souhrn opatření prováděných po střetu letadla s ptákem, v důsledku kterého však k poškození letadla nedošlo, „mimořádnou okolností“, zda lze po leteckém dopravci požadovat, aby k riziku obdobných událostí přihlédl již při plánování letů a tyto skutečnosti zohlednil ve svém letovém řádu v rámci přiměřených opatření,
- e) jak je třeba posoudit povinnosti leteckého dopravce k náhradě škody dle č. 7 nařízení v situaci, kdy je zpoždění způsobeno nejen souhrnem opatření přijatých po střetu letadla s ptákem, ale v důsledku kterého k poškození letadla nedošlo, ale významnou měrou i opravou jiné technické závady, která se střetem letadla s ptákem nesouvisela.

SD EU se v rámci odpovědi na první předběžnou otázku vyjádřil v tom smyslu, že v projednávané věci nebyl střet letadla s ptákem a jeho případné poškození spjatý se systémem fungování letadla, a tím pádem nejsou vlastní běžné činnosti leteckého dopravce a vymykají se tak jeho účinné kontrole, a proto střet letadla s ptákem musí být kvalifikován jako „mimořádná okolnost“ dle čl. 5 odst. 3 nařízení.<sup>463</sup> V tomto ohledu je tak bezvýznamné, zda tento střet skutečně způsobil škodu na letadle, neboť letečtí dopravci nemohou být tlačeni k tomu, aby omezovali přijatá opatření, která takováto událost vyžaduje provést na letadle, a preferovali dochvilnost svých letů před letovou bezpečností jako takovou.<sup>464</sup>

Souhrnně k druhé a třetí otázce pak SD EU konstatoval, že ne všechny mimořádné okolnosti mají exkulpační povahu a přísluší tak leteckému dopravci, aby prokázal, že jim

---

<sup>463</sup> Bod 24 rozsudku.

<sup>464</sup> Bod 25 rozsudku.

nebylo v žádném případě možno zabránit přiměřenými opatřeními, která v okamžiku, kdy nastala mimořádná okolnost, odpovídala technickým podmínkám a hospodářské únosnosti pro daného leteckého dopravce.<sup>465</sup> SD EU tak již ve své předešlé judikatuře<sup>466</sup> přijal pružné a individualizované pojetí „přiměřeného opatření“ a přenechal tak vnitrostátním soudům, aby posoudily, zda letecký dopravce v konkrétní situaci přijal přiměřená opatření.<sup>467</sup>

K třetí předběžné otázce SD EU podotkl, že je na leteckém dopravci, aby přijal opatření přiměřená situaci, při níž dojde k mimořádné okolnosti, kterou je střet letadla s ptákem, a využil veškerých svých zdrojů, kterými disponuje, k zabránění zrušení či významného zpoždění letu.<sup>468</sup> Nařízení sice nezasahuje do volby dopravců využít odborníků k provedení bezpečnostních kontrol dle vlastní volby, nemění to však nic na tom, že kontrola odborníkem k tomu oprávněným již provedena byla a tím pádem je tak na úvaze předkládajícího soudu, zda druhá kontrola, která vedla ke zpoždění letu na jeho příletu o tři a více hodin, byla přiměřeným opatřením.<sup>469</sup> SD EU však konstatoval, že zrušení či zpoždění letu není zapříčiněno mimořádnými okolnostmi, pokud je následkem toho, že letecký dopravce pomocí odborníka vybraného dle svého vlastního výběru, znovu provedl kontrolu letadla poté, co již kontrolu provedl jiný odborník k tomu oprávněný na základě platných předpisů.<sup>470</sup>

K druhé předběžné otázce SD EU uvedl, že k preventivní kontrole ptáků jsou příslušní jak letečtí dopravci, tak správci letišť nebo řídicí letového provozu členských států. Za účelem vynaložení přiměřených opatření přijatých k zabránění významného zpoždění či zrušení letů jsou však dle nařízení povinni samotní letečtí dopravci.<sup>471</sup> Pro případnou exkulpací leteckého dopravce k poskytnutí náhrady škody cestujícím je při posuzování, zda byla přijata nezbytná opatření snižující riziko případných střetů letadel s ptáky, dle SD EU nutno zohlednit pouze opatření, k jejichž přijetí může být povinován jen letecký dopravce. Nejedná se tak o opatření, jejichž přijetí spadá do pravomoci jiných osob, mezi něž patří zejména správci letišť či řídicí letového provozu daného členského státu. Vnitrostátní soud tak musí individuálně posoudit, zda za okolností, ke kterým došlo v původním řízení, byl letecký dopravce s to přijmout přímo či nepřímo opatření směřující ke snížení rizika střetu letadla s ptáky na minimum. Pokud tomu

---

<sup>465</sup> Bod 28 rozsudku.

<sup>466</sup> Bod 30 rozsudku ve věci Eglitis a Ratnieks (C-294/10).

<sup>467</sup> Bod 30 rozsudku.

<sup>468</sup> Bod 34 rozsudku.

<sup>469</sup> Bod 35 rozsudku.

<sup>470</sup> Bod 37 rozsudku.

<sup>471</sup> Body 40 a 42 rozsudku.

takto není, případně letecký dopravce může taková opatření přijmout jen za podstoupení neúnosné oběti s ohledem na své kapacity, není povinen náhradu škody cestujícím poskytnout.<sup>472</sup> Pokud by však letecký dopravce taková opatření přijmout mohl, a to bez podstoupení neúnosné oběti, musí prokázat, že přijatá opatření byla skutečně přijata ve vztahu k letu, který byl negativně ovlivněn střetem s ptákem.<sup>473</sup>

K čtvrté otázce se SD EU vyjádřit odmítl, neboť z popisu skutkového stavu věci v původním řízení není zřejmé, že by zpoždění letu o tři hodiny a více mohlo být způsobeno tak, že by letecký dopravce nepočítal s časovou rezervou k provedení bezpečnostních kontrol, které si daná situace vyžadovala.<sup>474</sup>

K páté předběžné otázce SD EU uvedl, že v případě zrušení letu či jeho zpoždění o tři hodiny a více po původně předpokládaném času příletu, je-li způsobeno mimořádnou okolností, kterou nebylo možno odvrátit přiměřenými opatřeními, ale i jinou okolností nespádající do této kategorie, je na vnitrostátním soudu, aby určil, zda letecký dopravce řádně prokázal, že určitá část zpoždění byla způsobena mimořádnou okolností, které nemohl zabránit, a následně takto způsobené zpoždění odečetl od celkové doby zpoždění tohoto letu na svém příletu.<sup>475</sup> K posouzení, zda cestující mají dle čl. 7 nařízení nárok na náhradu škody, pak může dojít s ohledem na zpoždění způsobené okolností, která nemá mimořádnou povahu, přičemž náhrada škody v souladu s předmětným ustanovením může být poskytnuta pouze, je-li zpoždění daného letu na svém příletu, od něhož je odečteno zpoždění způsobené mimořádnou okolností, dlouhé tři hodiny a více.<sup>476</sup> Naopak pokud je zpoždění způsobeno mimořádnou okolností, k níž nebyla přijata leteckým dopravcem přiměřená opatření, nemůže se tento letecký dopravce takové okolnosti dovolávat a tím nemůže být takto způsobené zpoždění odečteno od celkové doby zpoždění letu.<sup>477</sup>

---

<sup>472</sup> Body 43 - 46 rozsudku.

<sup>473</sup> Bod 47 rozsudku.

<sup>474</sup> SD EU dle ustálené judikatury může odmítnout rozhodování o dané otázce, je-li předložený problém čistě hypotetický nebo také pokud SD EU nedisponuje nezbytnými skutkovými poznatky k přípravě užitečné odpovědi na položenou otázku. Viz bod 57 rozsudku a bod 17 rozsudku SD EU ve věci *Aspiro* (C-40/15).

<sup>475</sup> Body 49 a 50 rozsudku.

<sup>476</sup> Bod 51 rozsudku.

<sup>477</sup> Bod 52 rozsudku ve věci *Travel Service* (C-315/15).

### 5.3.2.11 SLM (C-302/16)

Jeden z velmi aktuálních rozsudků z letošního roku se týká výkladu čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 nařízení č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) ve sporu mezi Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV (dále jen „SLM“) a Basem J. A. Krijgsmanem (dále jen „B. K.“) ve věci C-302/16 ze dne 11. května 2017 (dále jen „rozsudek“). B. K. si na internetových stránkách [www.gate1.nl](http://www.gate1.nl) (dále jen „Gate 1“) rezervoval zpáteční let z Amsterdamu do Paramariba provozovaný společností SLM. Let byl původně naplánován na 14. listopad 2014 v 15:15 hodin. Dne 9. října 2014 SLM na stránkách Gate 1 informovala o zrušení tohoto letu. Dne 4. listopadu 2014 pak B. K. obdržel od Gate 1 e-mail, kterým mu bylo oznámeno, že jeho let je nově naplánován na 15. listopad 2014 v 15:15 hodin. V prosinci pak B. K. požádal SLM o náhradu škody, přičemž tato žádost byla SLM zamítnuta s tím, že informace týkající se změny data odletu byly zavčasu předány webovým stránkám Gate 1. Gate 1 následně panu B. K. oznámily, že jakoukoli odpovědnost za způsobenou škodu odmítají, neboť jejich úloha se omezuje na uzavírání smluv mezi cestujícím a leteckým dopravcem a nejsou tak odpovědné za změny letového řádu uskutečněné leteckým dopravcem, a také proto, že informační povinnost má v těchto situacích přímo letecký dopravce, kterému byla předána elektronická adresa cestujícího. B. K. tak opětovně požádal SLM o náhradu škody ve výši 600 EUR na základě čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení. Po opětovném odmítnutí žádosti se B. K. obrátil na nizozemský soud.

Dle výpovědi SLM před soudem byla B. K. smlouva o souborných službách pro cesty uzavřena s cestovní kanceláří, která byla vedle všech ostatních informována o zrušení letu s dostatečným předstihem. Obvykle letečtí dopravci předávají své informace týkající se daných letů cestovním kancelářím, které jménem cestujících uzavírají smlouvy o souborných cestovních službách, a tyto kanceláře jsou povinny informace o změnách letů cestujícím předat. Jelikož SLM o zrušení svého letu informovala Gate 1 již 9. října, učinila tak dle svého stanoviska s dostatečným předstihem více než dva týdny před plánovaným časem odletu.<sup>478</sup>

Jelikož měl předkládající soud za to, že nařízení neupravuje způsoby, jakými musí letečtí dopravci své cestující informovat, dojde-li ke zrušení letu, pokud je přepravní smlouva uzavřena prostřednictvím cestovní kanceláře či internetových stránek, podal k SD EU předběžnou otázku týkající se toho, jaké formální a věcné požadavky musí být dodrženy, aby byla dle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení řádně splněna informační povinnost, pokud byla přepravní

---

<sup>478</sup> Bod 16 rozsudku ve věci SLM (C-302/16).

smlouva mezi cestujícím a leteckým dopravcem uzavřena prostřednictvím cestovní kanceláře či internetových stránek.<sup>479</sup>

SD EU za nesporný označil fakt, že SLM informovala cestovní kancelář online o zrušení předmětného letu více než dva týdny před plánovaným časem odletu, avšak tato kancelář cestujícího informovala až deset dnů před tímto odletem.<sup>480</sup>

SD EU také připomněl, že dle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení mají cestující v případě zrušení letu v souladu s čl. 7 nařízení nárok na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce s výjimkou situace, kdy jsou o tomto zrušení informováni alespoň dva týdny před původně plánovaným časem odletu. Důkazní břemeno ohledně otázek týkajících se toho, zda a kdy byl cestující o zrušení letu informován, je pak dle čl. 5 odst. 4 nařízení na provozujícího leteckém dopravci.<sup>481</sup>

Ačkoli SLM tvrdí, že cestující informovala o zrušení letu včas, dle SD EU, který se přiklonil ke stanoviskům Evropské komise a francouzské, rakouské a polské vlády, z ustanovení nařízení jasně vyplývá, že v případě, kdy provozující letecký dopravce neprokáže, že dotčený cestující byl o zrušení letu informován více než dva týdny před jeho plánovaným odletem, je povinen uhradit mu náhradu škody, která je nařízením garantována. Toto pak platí nejen v případě, kdy je přepravní smlouva uzavřena přímo mezi leteckým dopravcem a dotčeným cestujícím, ale i tehdy, je-li tato smlouva uzavřena prostřednictvím třetí osoby, kterou může být například cestovní kancelář.<sup>482</sup> Povinnost nahradit cestujícímu škodu má dle čl. 3 odst. 5 nařízení jen letecký dopravce, který fakticky uskuteční, nebo má v úmyslu uskutečnit daný let, a který nesplní informační povinnost plynoucí z nařízení stanovenou čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení.<sup>483</sup>

SD EU dále připomněl právo leteckého dopravce plynoucí z čl. 13 nařízení, které mu garantuje možnost požadovat po jakékoli třetí osobě náhradu škody, způsobí-li tato osoba porušení dopravní povinnosti vůči cestujícím. Uvedené ustanovení tak nijak neomezuje právo provozujícího leteckého dopravce nárokovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy či třetí osobě, se kterou dopravce uzavřel smlouvu.<sup>484</sup>

---

<sup>479</sup> Bod 18 rozsudku.

<sup>480</sup> Bod 20 rozsudku.

<sup>481</sup> Body 22 a 23 rozsudku.

<sup>482</sup> Body 25 a 26 rozsudku.

<sup>483</sup> Bod 27 rozsudku.

<sup>484</sup> Body 29 a 30 rozsudku.

SD EU tak uzavřel, že čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 nařízení musí být vykládány tak, že provozující letecký dopravce musí uhradit náhradu škody, která je těmito ustanoveními upravena, dojde-li ke zrušení letu, o němž nebyl cestující informován alespoň dva týdny před původně plánovaným časem odletu. Z této povinnosti se nemůže vyvázat ani tehdy, kdy o zrušení letu informuje cestovní kancelář, jejímž prostřednictvím byla uzavřena přepravní smlouva s dotčeným cestujícím a tato kancelář tohoto cestujícího neinformovala s dostatečným předstihem.<sup>485</sup>

Tento rozsudek tak jasně potvrdil, že nehledě na fakt, s kým cestující uzavírají přepravní smlouvu, odpovídá za dodržení informační povinnosti provozující letecký dopravce. Ani cestovní kancelář, ani žádná jiná třetí osoba tak nemá povinnost hradit cestujícím náhradu škody, nejsou-li o zrušení letu informováni včas. To však může být v souladu s výše uvedeným typický případ, kdy má provozující letecký dopravce možnost regresivní náhrady škody po jakékoli třetí osobě, kvůli níž k samotnému porušení informační povinnosti dojde.

### **5.3.2.12 Brussels Airlines (C-559/17)**

Poslední rozsudek, kterým se autor bude dále zabývat, je poměrně aktuální, ač v minulosti byly již obdobné věci SD EU rozhodovány. Týká se výkladu čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) ve sporu mezi Brussels Airlines SA/NV (dále jen „Brussels Airlines“) a Birgitou Bossen, Anjou Bossen a Gudulou Gräsmann (dále jen „žalobkyně“) ve věci C-559/17 ze dne 7. září 2017 (dále jen „rozsudek“). Žádost o posouzení předběžné otázky byla předložena okresním soudem v Hamburku v důsledku sporu o výši náhrady škody, která žalobkyním náležela z důvodu významného zpoždění letu společnosti Brussels Airlines.

Žalobkyně si zarezervovaly přepravu z Říma do Hamburku s mezipřistáním v Bruselu, přičemž první let měl odletět v 10:25 hodin a přistát v 12:40 hodin a navazující let měl odletět v 13:35 hodin a přistát v 14:45 hodin. Let z Říma měl však zpoždění a letadlo přistálo v Bruselu až v 13:25 hodin a žalobkyně tím pádem nestihly navazující let, přičemž doletěly pozdějším letem, který v Bruselu přistál v 18:35, tedy se zpožděním v délce 3 hodin a 50 minut. Žalobkyně tak u soudu podaly žalobu na náhradu škody ve výši 400 EUR pro každou z nich. Okresní soud nárok žalobkyň potvrdil a Brussels Airlines jim tak vyplatil každé 250 EUR. Žalobkyně se však domáhaly dodatečné částky 150 EUR pro každou z nich, neboť dle jejich názoru byla vzdálenost zahrnující oba úseky jejich letu nad 1 500 km, neboť počítaly s délkou letu mezi

---

<sup>485</sup> Bod 31 rozsudku.

Římem a Hamburkem v délce 1 326 km a mezi Hamburkem a Bruselům v délce 1 656 km, kdežto Brussels Airlines počítal s délkou kratší, neboť počítal s délkou ortodromické dráhy letu.

S ohledem na uvedené podal okresní soud v Hamburku SD EU předběžnou otázku, zda má být čl. 7 odst. 1 nařízení vykládán tak, že pojem „vzdálenost“ počítá jako přímou vzdálenost mezi místem odletu a posledním místem určení vypočítanou dle čl. 7 odst. 4 nařízení a nehledě na skutečnou vzdálenost letu s ohledem na přestupní místa.

SD EU označil za nesporný nárok žalobkyň v původním řízení, co do uznání nároku na náhradu škody, nicméně v předmětném řízení o předběžné otázce šlo zejména o určení výše takto přiznané náhrady škody. SD EU připomněl nutnost výkladu unijních aktů v souladu s primárním právem, tedy i zásadou rovného zacházení vyžadující, aby nebylo se srovnatelnými situacemi zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, neexistuje-li objektivní odůvodnění takového stavu.<sup>486</sup> SD EU tak konstatoval, že na cestující, kterým byl zpožděn let o tři a více hodin a cestující, kterým byl let zrušen a přesměrován, je třeba pohlížet tak, aby s nimi bylo ve srovnatelných situacích zacházeno obdobně, neboť byli vystaveni obdobnému nepohodlí a mají tak stejný nárok na náhradu škody.<sup>487</sup> Z uvedeného vyplývá fakt, že cestující, jejichž let se významně zpozdil, musí mít stejný nárok na náhradu škody jako cestující, jejichž let byl zrušen či přesměrován, jak již bylo uvedeno v některých výše uvedených rozhodnutích SD EU.

Dle SD EU tak znění čl. 7 nařízení, na který je odkazováno dalšími ustanoveními nařízení, upravuje náhradu škody tak, že nerozlišuje, zda cestující dosáhli místa určení přímým letem, nebo letem s mezipřistáním.<sup>488</sup> Nárok na náhradu škody daný čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) SD EU již ve své rozhodovací praxi upřesnil tak, že náhrada škody takto poškozených cestujících je odůvodněna nemožností reorganizace letu dle jejich uvážení, dojde-li ke zrušení či přesměrování jejich letu a nemají tak možnost vyhnout se časové ztrátě. Míra takového nepohodlí však není zvýšena mezipřistáním, ale faktickým prodloužením letu.<sup>489</sup>

SD EU tak konstatoval, že *„při určení výše náhrady škody je tedy třeba přihlídnout pouze ke vzdálenosti mezi místem prvního odletu a cílovým místem určení a případné navazující lety do úvahy brát nelze.“*<sup>490</sup> SD EU tak závěrem uvedl, že čl. 7 odst. 1 nařízení musí být vykládán tak, aby pojem „vzdálenost“ zahrnoval v případě leteckých spojů s mezipřistáním

---

<sup>486</sup> Bod 19 rozsudku a bod 33 rozsudku ve věci Nelson a další (C-581/10 a C-629/10).

<sup>487</sup> Bod 20 rozsudku a bod 38 rozsudku ve věci Nelson a další (C-581/10 a C-629/10).

<sup>488</sup> Bod 24 rozsudku.

<sup>489</sup> Body 27 a 28 rozsudku.

<sup>490</sup> Bod 29 rozsudku.



pouze vzdálenost mezi místem původního odletu a místem určení, která se dle čl. 7 odst. 4 v daném sporu měla počítat metodou ortodromické dráhy letu mezi Římem a Brusel. <sup>491</sup> Žalobkyně tak měly v souladu s čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení nárok jen na náhradu škody ve výši 250 EUR, neboť délka jejich letu nepřesahovala 1 500 km.

### **5.3.3 Shrnutí judikatury Soudního dvora Evropské unie**

V předchozí kapitole autor provedl přehledně a poměrně obsáhle rozbor veškerých významných rozhodnutí SD EU, se kterými se tento soudní orgán EU v minulosti setkal, a díky kterým byla NOLD a nařízení č. 261/2004 extenzivně vyložena ku prospěchu práv cestujících. Z mnohé judikatury se evropsští zákonodárci inspirovali v návrhu novelizace uvedených nařízení. Než však projdou legislativním procesem, bude na místě, aby cestující znali nejen práva, která jim garantují legislativní akty sekundárního práva EU, ale také ta, která jim extenzivním výkladem zajistil SD EU.

Vůbec nejzásadnějším byl rozsudek ve věci IATA (C-344/04), kterým byl jednak potvrzen soulad nařízení č. 261/2004 s Montrealskou úmluvou, která je do evropského práva provedena NOLD, a dále stanoveny dva druhy škod, ke kterým dochází při významném zpoždění letů. Jedná se o standardizovanou a okamžitou náhradu škody garantovanou nařízením č. 261/2004 a individualizovanou náhradu škody závislou na charakteru vzniklé újmy, kterou garantuje Montrealská úmluva, respektive NOLD.

Ve věci Wallentin-Herrmann (C-549/07) pak SD EU definoval pojem „mimořádné okolnosti“, díky nimž se letecký dopravce může vyvinut z povinnosti náhrady škody, kterou cestujícím způsobí, dojde-li k některým škodným událostem, které nařízení č. 261/2004 předpokládá. SD EU konstatoval, že mimořádnou okolností, jejíž následkem je zrušení letu, není technická závada na letadle s výjimkou situace, kdy je taková závada způsobena událostí, která není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce. Jedná se tak například o situace spojené s terorismem, sabotáží či takové, při nichž konstruktér letadla či kontrolní orgán zjistí skrytou výrobní vadu stroje, která ohrožuje letovou bezpečnost. Mimořádné okolnosti tak jsou jen ty situace, kterým by nebylo možné zabránit pomocí přiměřených opatření za užití veškerých personálních a hmotných zdrojů leteckého dopravce.

Ve věci Travel Service (C-315/15) pak SD EU za mimořádnou okolnost označil střet letadla s ptákem. Vyjádřil se také k výpočtu délky zpoždění letu, je-li způsobeno nejen mimořádnou okolností, které nebylo možné zabránit, ale i jinou okolností do této kategorie

---

<sup>491</sup> Bod 33 rozsudku.

nepadající. Pro posouzení nároku na náhradu škody dle čl. 7 nařízení č. 261/2004 má být od celkové doby zpoždění odečtena doba zpoždění způsobená mimořádnou okolností. Až poté může soud určit, zda cestující nárok na náhradu škody má, či nemá. Za mimořádnou okolnost se dále nepovažuje takové zpoždění, ke kterému dojde, projde-li letadlo bezpečnostní kontrolou odborníka oprávněného na základě platných předpisů, a následně na vyžádání tohoto leteckého dopravce opětovnou kontrolou jiného způsobilého odborníka.

Přelomový byl také rozsudek SD EU ve spojených věcech *Sturgeon* (C-402/07 a C-432/07), kdy nehledě na explicitní znění nařízení č. 261/2004 SD EU konstatoval, že s významným zpožděním letu musí být spojeno právo na náhradu škody jako je tomu při zrušení letu, neboť újma způsobená cestujícím s významně zpožděným letem je představována nevratnou ztrátou času a může tak být napravena pouze přiznáním náhrady škody, utrpí-li cestující časovou ztrátu alespoň v délce 3 hodin. Na cestující zpožděných letů tak dle SD EU musí být nahlíženo jako na cestující zrušených letů a tím pádem mají nehledě na explicitní znění nařízení č. 261/2004 stejný nárok na náhradu škody dle jeho čl. 7.

Zpoždění se také týkal rozsudek ve věci *Germanwings* (C-452/13), který definoval „skutečný čas příletu“ důležitý pro výpočet celkové délky zpoždění letu. Dle SD EU se jedná o okamžik, kdy cestující nejsou nadále omezeni v pohybu a komunikaci s vnějším světem, čili že se otevrou nejméně jedny dveře letadla a cestující tak nejsou nijak omezeni v jeho opuštění. Zpoždění se tak vypočítá od okamžiku původně plánovaného příletu do místa určení do okamžiku otevření dveří letadla.

Dosud nejnovějším judikátem, který se zabýval stanovením délky letu pro účely výpočtu nároku náhrady škody, dojde-li ke zpoždění letu, byl rozsudek ve věci *Brussels Airlines* (C-559/17). Nehledě na počet mezipřistání a souhrnnou délku vzdáleností mezi jednotlivými letišti, na nichž v rámci jedné cesty cestující přestupují, se pro účely výpočtu nároku na náhradu škody počítá jen vzdálenost mezi místem prvního odletu a cílovým místem určení, tedy posledním letištem, na které cestující směřuje. Do celkové vzdálenosti místa odletu a místa určení se tak zásadně nezahrnují mezipřistání, ale jen ortodromická dráha letu mezi místem odletu a místem určení.

K výkladu pojmu „let“ se pak SD EU vyjádřil ve věci *Emirates I* (C-173/07), kdy jej vyložil tak, že se skládá z jedné operace letecké dopravy a představuje tak jednotku této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje svůj letový řád. Naopak pojem „cesta“ se dle SD EU váže k cestujícímu, který si zvolí místo určení a přepraví se tam leteckým spojením zajištěným leteckým dopravcem. Zpáteční cesta pak dle SD EU nemůže být považována za tentýž let, ač je součástí jediné rezervace. Cestující se tak nemohou dovolat náhrady škody za

škodné události, které se odehrají na zpáteční cestě, při níž odlétají z letiště umístěného mimo Společenství, a provozující letecký dopravce není dopravcem Společenství nehledě na fakt, že původně odlétali z letiště, které se na území Společenství nacházelo.

Stranou výkladu SD EU ani nebyla Montrealská úmluva, kterou do právního řádu EU provedlo NOLD. Ve věci Clickair (C-63/09) se SD EU vyjádřil k pojmu „škody“ respektive „újmy“ v souvislosti se škodou způsobenou na zavazadlech cestujících, přičemž konstatoval, že oba tyto výrazy zahrnují složku majetkovou i nemajetkovou. Omezení povinnosti leteckých dopravců k náhradě škody při škodě způsobené na zavazadlech cestujících se tak dle SD EU vztahuje jak na újmu majetkovou, tak i nemajetkovou bez ohledu na jejich povahu. Tento celkový nárok obou složek „škody“ respektive „újmy“ je pak limitován příslušným ustanovením MÚ.

Ve věci Iberia (C-410/11) dále SD EU potvrdil odpovědnost leteckého dopravce za ztrátu obsahu zavazadla cestujícího, který své věci přepravoval v zavazadle, které bylo odbaveno na jméno jiného cestujícího, který nastoupil na tentýž let. Nárok na náhradu škody tak má dle SD EU nejen cestující, kterému bylo ztraceno zavazadlo individuálně odbaveno, ale také cestující, jehož věci se v předmětném zavazadle rovněž nacházely, a tito cestující takovou skutečnost dostatečně prokážou.

Ve věci Finnair (C-22/11) se SD EU vyjádřil ke škodné události spočívající v odepření nástupu na palubu letadla, která se oproti dnes již neplatné právní úpravě netýká jen odepření nástupu na palubu z důvodu overbookingu, ale také jiných důvodů, mezi něž patří také provozní důvody. SD EU také uvedl, že v případě odepření nástupu na palubu pozdějšího letu z důvodů, které vedly k reorganizaci předchozích letů, nemohou být ustanovení nařízení č. 261/2004 vykládána tak, že odepření nástupu na palubu letadla pozdějšího letu může být odůvodněno mimořádnými okolnostmi, které ovlivnily předchozí lety, a které by dopravce zprostily povinnosti nahradit cestujícím způsobenou škodu.

Rozsudkem ve věci Emirates II (C-255/15) SD EU pro změnu řešil nárok cestujícího, kterému letecký dopravce změnil třídu z vyšší na nižší v rámci jednoho letu, který byl součástí letenky, která cestujícího opravňovala k celé sérii letů. V tomto případě má cestující nárok na náhradu škody, která se vypočítá z ceny letu, na kterém byl tento cestující přeřazen do nižší třídy, nikoli z ceny celé letenky. Pokud takováto cena není na letence uvedena, neboť počítá s dalšími lety, ke kterým cestujícího opravňuje, vypočítá se z podílu tohoto konkrétního letu na celkové délce přepravy. V rámci tohoto rozsudku dále SD EU konstatoval, že základem pro výpočet nároku na náhradu škody je pouze cena letenky, ne však daně a poplatky, které jsou

její oddělitelnou součástí, jsou-li na letence uvedeny zvlášť a nesouvisejí-li s konkrétní třídou, kterou si cestující objednal.

SD EU měl ve své rozhodovací praxi možnost řešit také informační povinnost leteckých dopravců, dojde-li ke zrušení letu. Ve věci SLM (C-302/16) rozhodl, že letečtí dopravci mají povinnost nahradit škodu cestujícím, neinformují-li je o zrušení letu alespoň dva týdny před jeho plánovaným časem odletu i přes to, je-li přepravní smlouva mezi cestujícím a leteckým dopravcem uzavřena prostřednictvím cestovní kanceláře či webových stránek a tento subjekt, ač informaci od leteckého dopravce zavčasu obdrží, již dále neinformuje cestující s dostatečným předstihem. Informační povinnost vůči cestujícím tak má vždy provozující letecký dopravce. SD EU také neopomenul právo těchto leteckých dopravců požadovat regresivní náhradu škody po těch subjektech, které zapříčinily samotné porušení informační povinnosti, kterou jim vůči cestujícím stanovuje nařízení č. 261/2004.

Jak je z výše uvedeného shrnutí judikatury SD EU zřejmé, i když se to nezdá, SD EU stále objevuje volný prostor pro další expanzi práv cestujících, která jim garantuje sekundární evropské právo. I do budoucna tak můžeme očekávat další obdobnou rozhodovací činnost, která bude k cestujícím jakožto spotřebitelům velmi přívětivá, ač ve jménu spravedlnosti nikdy neopomene na odůvodněné hospodářské zájmy leteckých dopravců. I přes to ale autor nadále zastává názor, že legislativní činnost je nejen pro cestující, ale i pro další účastníky trhu v kontinentálním právním prostředí přehlednější než rozsáhlá judikatura SD EU.

## **6 Povědomí cestujících o právech z mezinárodní letecké dopravy**

### **6.1 Metodika a cíle průzkumu**

Autor práce provedl v únoru 2017 průzkum o povědomí cestujících o jejich právech, která plynou z právní úpravy mezinárodní letecké dopravy. Na vzorku 56 osob byl proveden průzkum dotazníkovým šetřením za účelem zjištění znalosti předmětu průzkumu pravidelně cestujících studentů ze zemí Visegrádské skupiny, se kterými je autor v kontaktu.<sup>492</sup>

Účast na průzkumu byla podmíněna dosažením věku 18 let, občanstvím EU a studiem na některé z univerzit v České republice, Maďarsku, Polsku a Slovensku. Jiná kritéria nebyla zohledňována. Průzkum byl proveden prostřednictvím online dotazníku, v němž respondenti odpovídali na šest dotazů, které měly charakter uzavřených otázek typu ano / ne doplněných 4 otevřenými otázkami, kde se mohli respondenti vyjadřovat dle svého uvážení.

Cílem průzkumu nebylo zjištění komplexních sociologických dat, výstupy slouží autorovi ke zjištění právního povědomí kolegů a případných rozdílů ve znalosti předmětu průzkumu ve čtyřech zemích, ve kterých byl proveden.

### **6.2 Definování otázek průzkumu**

Výběr otázek průzkumu byl součástí autorových úvah v průběhu přípravy celé této práce. Nakonec se autor rozhodl zaměřit na povědomí cestujících o právech garantovaných nařízením č. 261/2004, v případě odepření nástupu na palubu letadla, zrušení či zpoždění letu, a Montrealskou úmluvou, v případě zničení, ztracení či poškození zavazadel, jelikož se dle jeho názoru jedná o nejčastější případy škodných událostí, se kterými se cestující mohou setkat, a za něž nese letecký dopravce odpovědnost.

Dotazy týkající se škodných událostí, které měly negativní vliv na lidské zdraví respondentů, nebyly vybrány záměrně s ohledem na charakter jisté míry citlivosti a intimního charakteru těchto informací. Další potenciální dotazy pak byly autorem vynechány kvůli omezenému prostoru pro vypracování náročnější formy průzkumu. Z důvodu mezinárodního charakteru průzkumu byly dotazy zahraničním studentům přeloženy do anglického jazyka.

---

<sup>492</sup> Dotazník je součástí přílohy č. 1 této práce. Jelikož bylo na otázky odpovídáno v češtině i angličtině, rozhodl se autor odpovědi sloučit do jednoho souboru, aby byl výstup co nejpřehlednější. Proto je část odpovědí v češtině a část v angličtině.

Otázky byly stanoveny následovně:

1. Stalo se Vám někdy, že Vám bylo odepřeno nastoupit na palubu letadla, let se zrušil či došlo k jeho zpoždění?<sup>493</sup>
2. Pokud ano, byl/a jste leteckým dopravcem, resp. jeho zaměstnanci informován/a o svých právech plynoucích z nařízení č. 261/2004?<sup>494</sup>
3. Víte o svém nároku na finanční kompenzaci až do výše 600 EUR v případě odepření nástupu na palubu letadla, zrušení letu či jeho zpoždění podle nařízení č. 261/2004?<sup>495</sup>
4. Odkud jste se o svých nárocích z předchozí otázky dozvěděl/a?<sup>496</sup>
5. Žádal/a jste leteckého dopravce o odškodnění a byl/a jste odškodněn/a?<sup>497</sup>
6. Stalo se Vám někdy, že Vám bylo zničeno, ztraceno či poškozeno zavazadlo?<sup>498</sup>
7. Pokud ano, byl/a jste leteckým dopravcem, resp. jeho zaměstnanci informován/a o svých právech plynoucích z Montrealské úmluvy?<sup>499</sup>
8. Víte o svém nároku na finanční kompenzaci v případě, že Vám bylo zničeno, ztraceno či poškozeno zavazadlo až do výše zhruba 1 445 EUR?<sup>500, 501, 502</sup>
9. Odkud jste se o svých nárocích z předchozí otázky dozvěděl/a?<sup>503</sup>
10. Žádal/a jste leteckého dopravce o odškodnění a byl/a jste odškodněn/a?<sup>504</sup>

---

<sup>493</sup> AP: Has it happened to you that you were denied boarding the plane, the flight was cancelled or there was a delay?

<sup>494</sup> AP: If yes, have you been informed by the air carrier or its employees about your rights arising from Regulation No. 261/2004?

<sup>495</sup> AP: Do you know that you are entitled to financial compensation up to 600 EUR in case of boarding denial, flight cancellation or its delay in accordance with Regulation No. 261/2004?

<sup>496</sup> AP: Where did you learn about your rights from the previous question?

<sup>497</sup> AP: Have you asked the air carrier for the compensation and have you been successfully compensated?

<sup>498</sup> AP: Has it happened to you that your baggage was destroyed, lost or damaged?

<sup>499</sup> AP: If yes, have you been informed by the air carrier or its employees about your rights arising from the Montreal Convention?

<sup>500</sup> Částka byla přepočtena z 1 131 SDR určených v revidovaném znění MÚ. Viz čl. 22 odst. 2 MÚ.

<sup>501</sup> Přepočet SDR dle MÚ byl proveden k 23. 2. 2017. 1 SDR = 1.278100 EUR. Viz SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days [online]. [cit. 2017-02-23]. Dostupné z: [http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx)

<sup>502</sup> AP: Do you know that you are entitled to financial compensation up to 1 445 EUR in case of baggage destruction, lost or damage in accordance with Montreal Convention?

<sup>503</sup> AP: Where did you learn about your rights from the previous question?

<sup>504</sup> AP: Have you asked the air carrier for the compensation and have you been successfully compensated?

### 6.3 Výsledky průzkumu

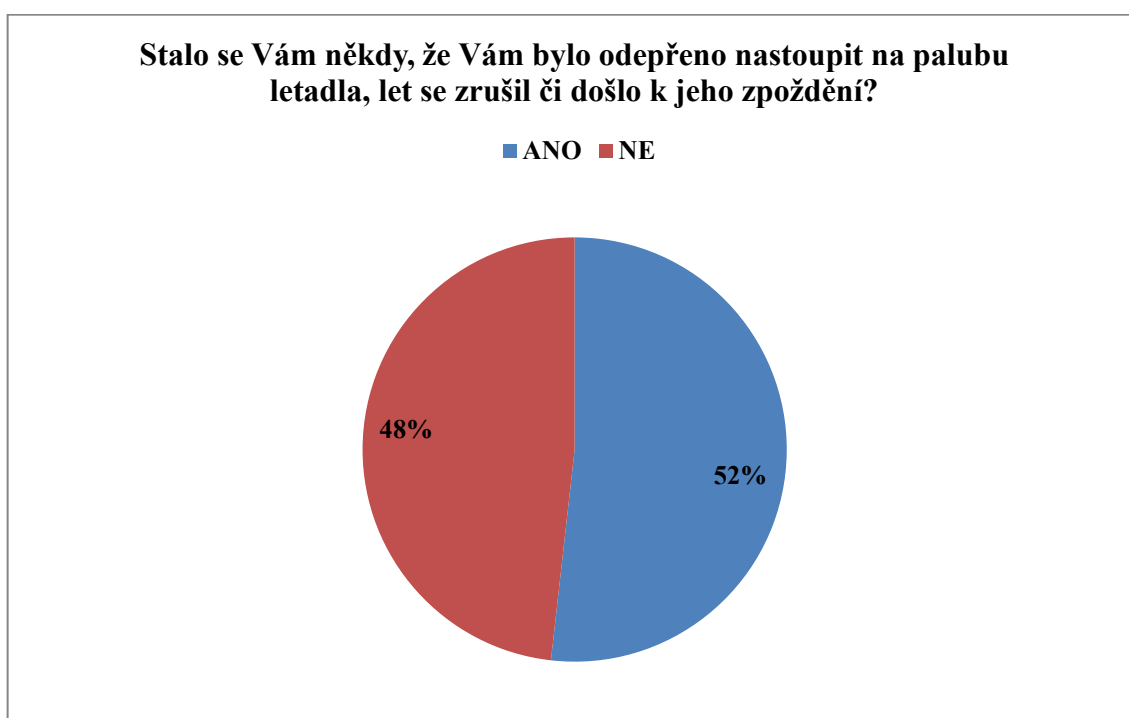
Jak bylo uvedeno výše, průzkumu se zúčastnilo 56 respondentů ze 4 středoevropských zemí. Bohužel se autorovi nepřihlásilo tolik osob z Maďarska, Polska a Slovenska, aby bylo možné zcela porovnávat znalosti mladých lidí v jednotlivých zemích. Z tohoto důvodu autor veškeré odpovědi na jednotlivé otázky shrnul a převedl do grafické podoby, která je výstižnější než vyjádření pouhých počtů. Nadto je potřeba do souvislosti také uvést obecně známý fakt blízké kulturní, mentální a vzdělanostní úrovně obyvatel zemí Visegradské skupiny, proto není důvod považovat výsledky průzkumu za nedostačující.

K dílčím výsledkům je připojeno stručné hodnocení autora ke každému z grafů. Respondentům bylo 19 – 28 let a jejich zastoupení dle národností bylo zhruba následující:

- Česká republika – 73 %
- Polsko – 12.5 %
- Maďarsko – 9 %
- Slovensko – 5.5 %

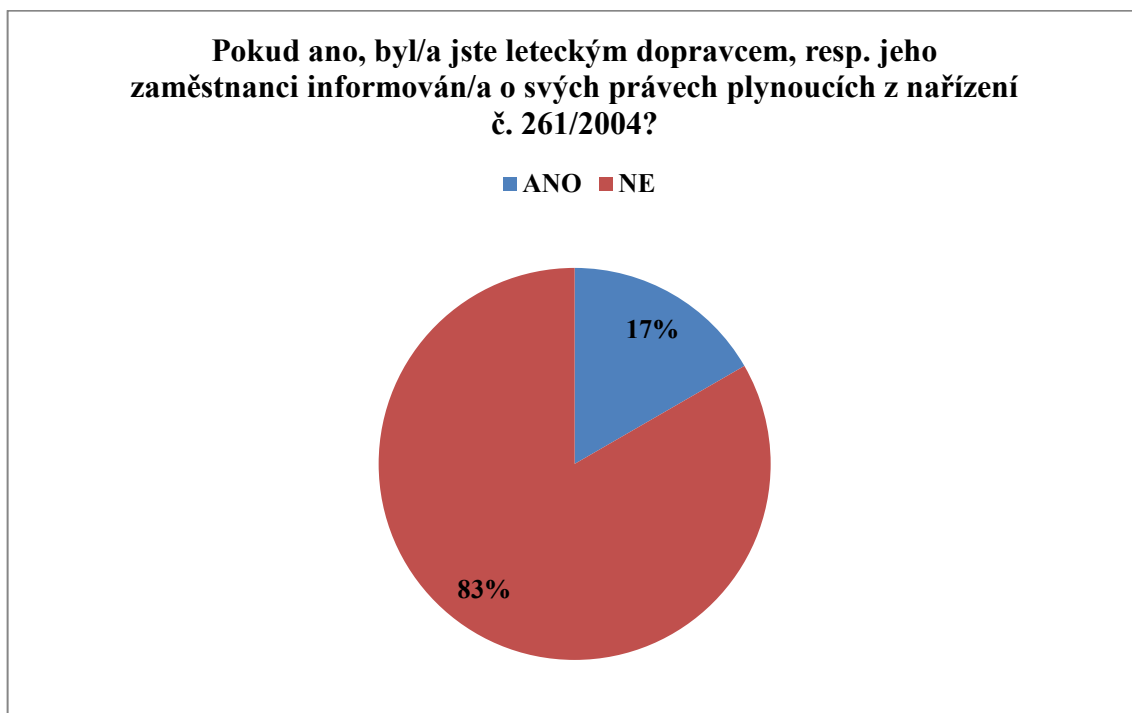
#### Otázka č. 1

Zkušenost s odepřením nástupu na palubu letadla, zrušením letu či jeho zpožděním má nadpoloviční většina respondentů. Tento fakt je poměrně alarmující a může souviset s laxním přístupem některých leteckých dopravců, kteří nedbají na dodržování letových řádů.



## Otázka č. 2

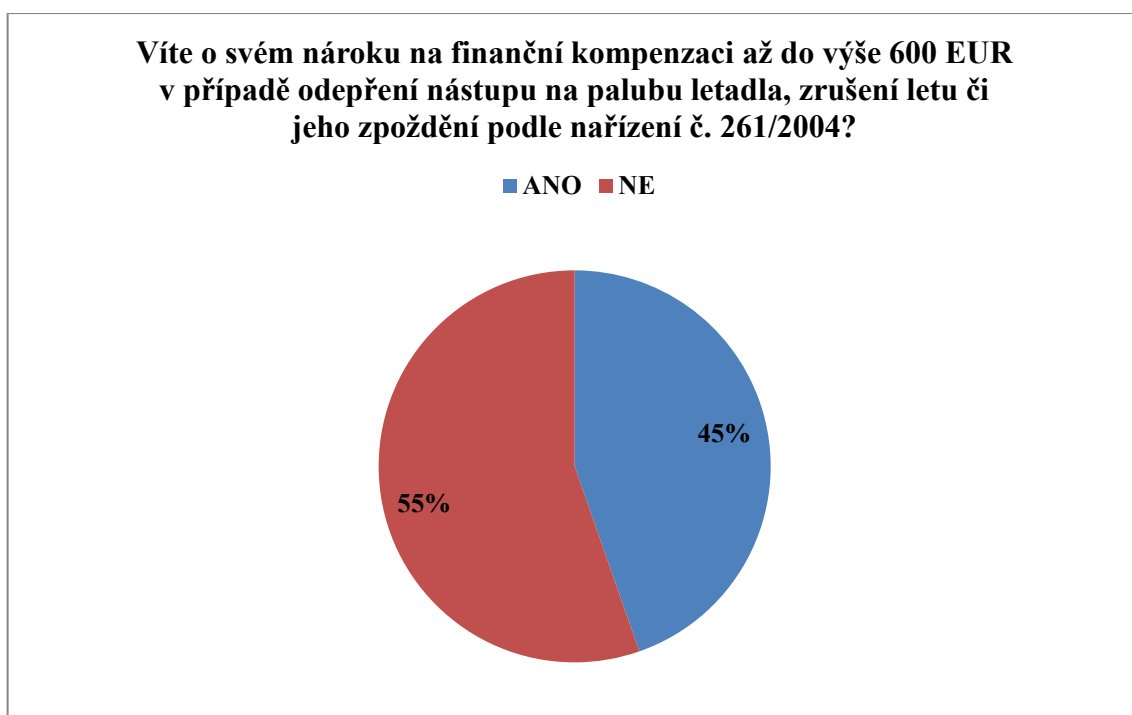
Respondenti, kteří v předchozí otázce reagovali kladně, nebyli v drtivé většině případů leteckým dopravcem informováni o právech plynoucích z nařízení č. 261/2004. Jen necelá pětina z nich byla informována o možnostech náhrady škody. Autor se tak domnívá, že se podobně děje jen u nejsolidnějších leteckých dopravců, kteří mají zájem na budování stále a spokojené klientely.





### Otázka č. 3

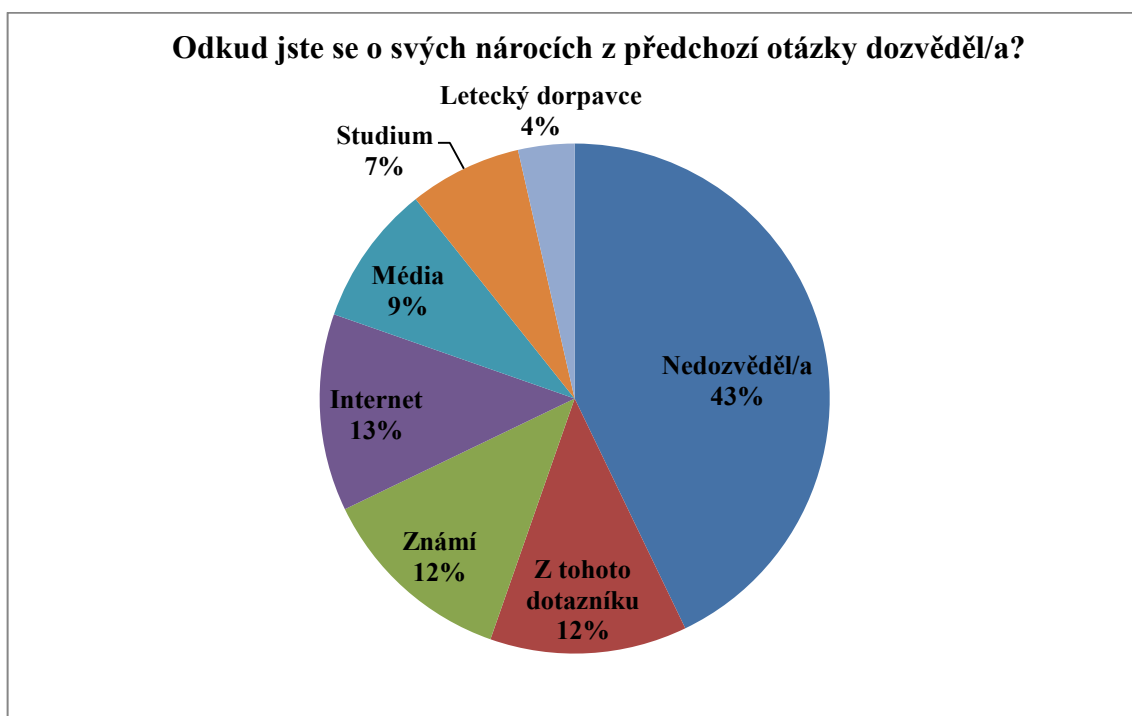
K zajímavému zjištění autor došel u třetí otázky. 55% dotázaných odpovědělo negativně na dotaz týkající se nároku na finanční kompenzaci garantovanou nařízením č. 261/2004. Neznalost je překvapivá zejména s ohledem na nízký věk respondentů, u nichž se předpokládá poměrně vysoká míra leteckého přepravování a informovanosti s ohledem na dnešní dosažitelnost informací. Právní povědomí mladých lidí v této oblasti je velmi slabé, ač je v zájmu těchto osob znát svá práva, která, dojde-li ke škodné události, mohou dosahovat poměrně zajímavých finančních obnosů.



#### Otázka č. 4

Jelikož výsledky třetí otázky jsou známy, překvapující není, že 55% dotázaných v otázce čtvrté odpovědělo, že se o svých nárocích nemělo možnost dozvědět, respektive se dozvědělo z provedeného dotazníku. Autor tak splnil jeden ze svých dílčích cílů rigorózní práce a poskytl cestujícím v letecké dopravě základní informace o jejich nárocích, což považuje za nemalý úspěch. I když respondentů nebylo tak mnoho, i malá skupina osob autorem podanými informacemi obohacena přináší jistou formu satisfakce a utvrzení v potřebě i nadále rozvíjet právní povědomí v této oblasti.

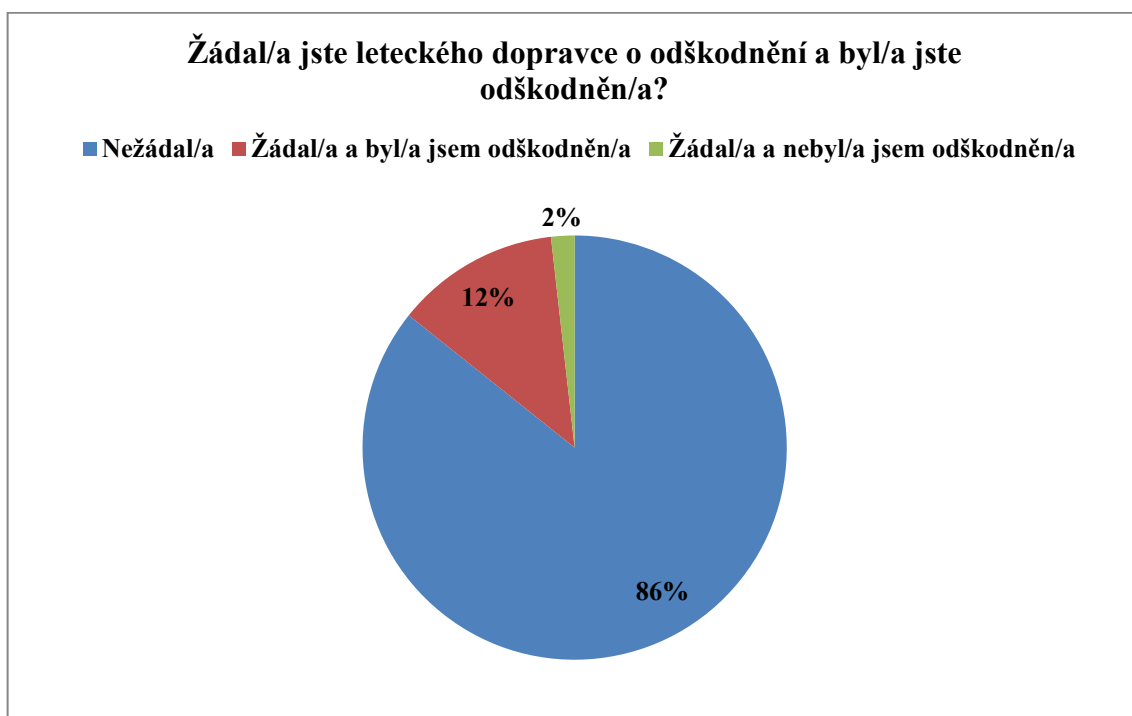
Na druhé straně 45% respondentů se svými nároky srozuměno bylo, a to z velké části díky internetu, médiím a známým. Někteří se o svých právech dozvěděli při studiu práva a bohužel jen 4% minorita odpověděla, že se o informacích dozvěděla od leteckého dopravce.



### Otázka č. 5

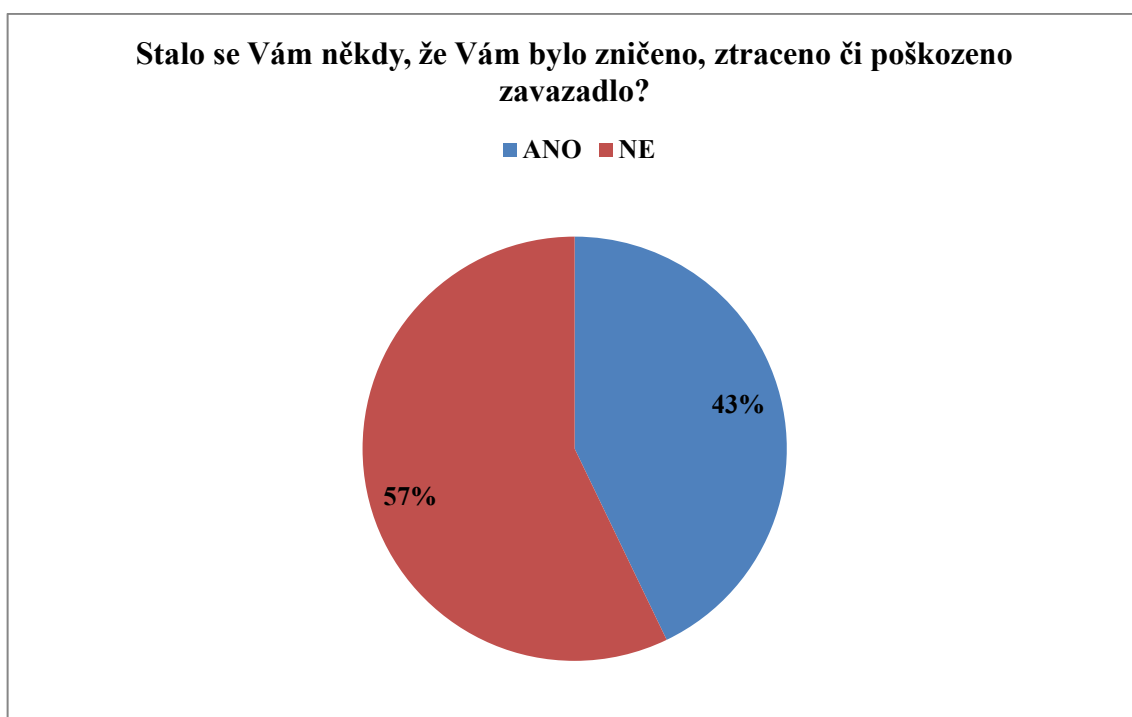
V souvislosti s předchozími dvěma otázkami, které autorovi potvrdily, že znalost práv cestujících dosahuje nízké úrovně, překvapující nebylo, že tato část respondentů nemohla o odškodnění ani nikdy zažádat. Na druhou stranu nejen 55% dosud neznalých respondentů nikdy nežádalo o odškodnění, ač můžeme předpokládat, že na něj měli nárok. Odpovědí může být vedle neznalosti také jistá míra flegmatismu a pohodlnosti lidí, kteří jsou příliš líní, a proto nevolají po svých nárocích vyplývajících z odpovědnosti leteckých dopravců

Na druhou stranu z těch, kteří žádali, bylo většinou vyhověno. Pouze 2% respondentů odpověděla, že jejich žádost byla leteckým dopravcem zamítnuta. Lze tak shrnout, že ač letečtí dopravci své cestující přímo neinformují o jejich nárocích, když už cestující stížnost zašlou, je jim skoro vždy vyřízena v jejich prospěch.



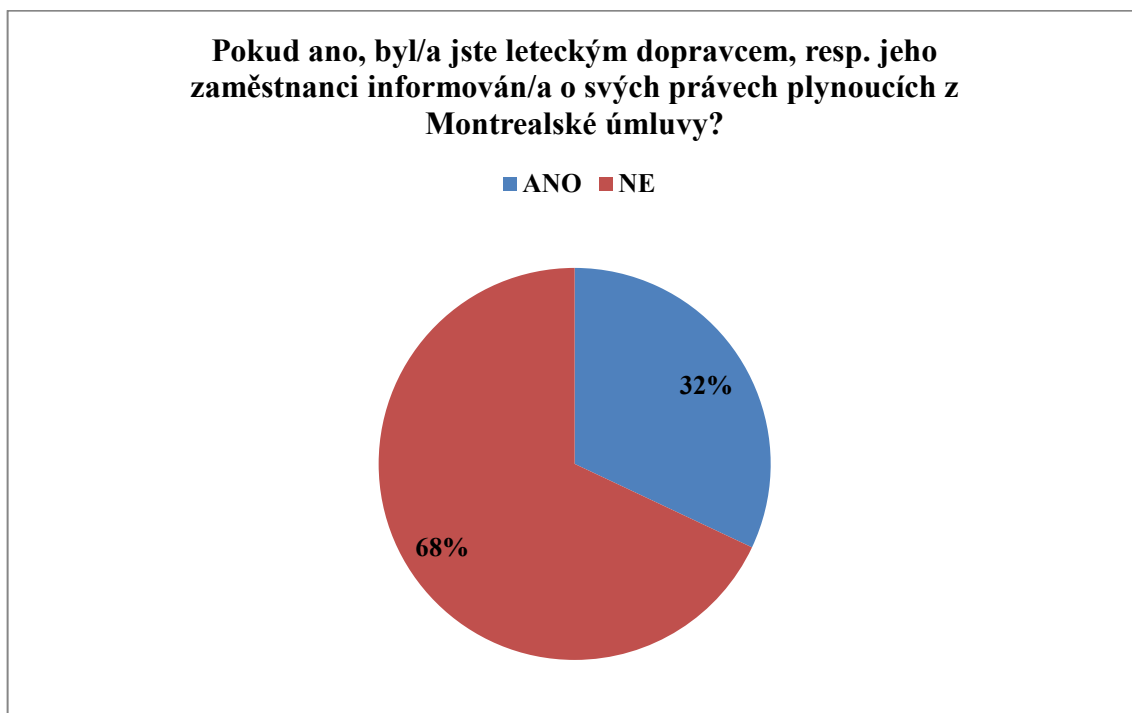
### Otázka č. 6

Druhá část otázek zaměřených na zničení, ztrátu či poškození zavazadla potvrdila, že existence institutu náhrady škody je i v této oblasti více než potřeba. Více než 40% dotázaných má negativní zkušenost se škodnou událostí na jejich zavazadle. Praktiky některých dopravců, respektive jejich zaměstnanců, při manipulaci zejména se zapsanými zavazadly jsou nechvalně známé, cestující by tak měli být vždy na pozoru a zavazadla, jak autor uvedl v předchozích kapitolách, před odletem nafotit, a po přiletu do místa určení pečlivě kontrolovat.



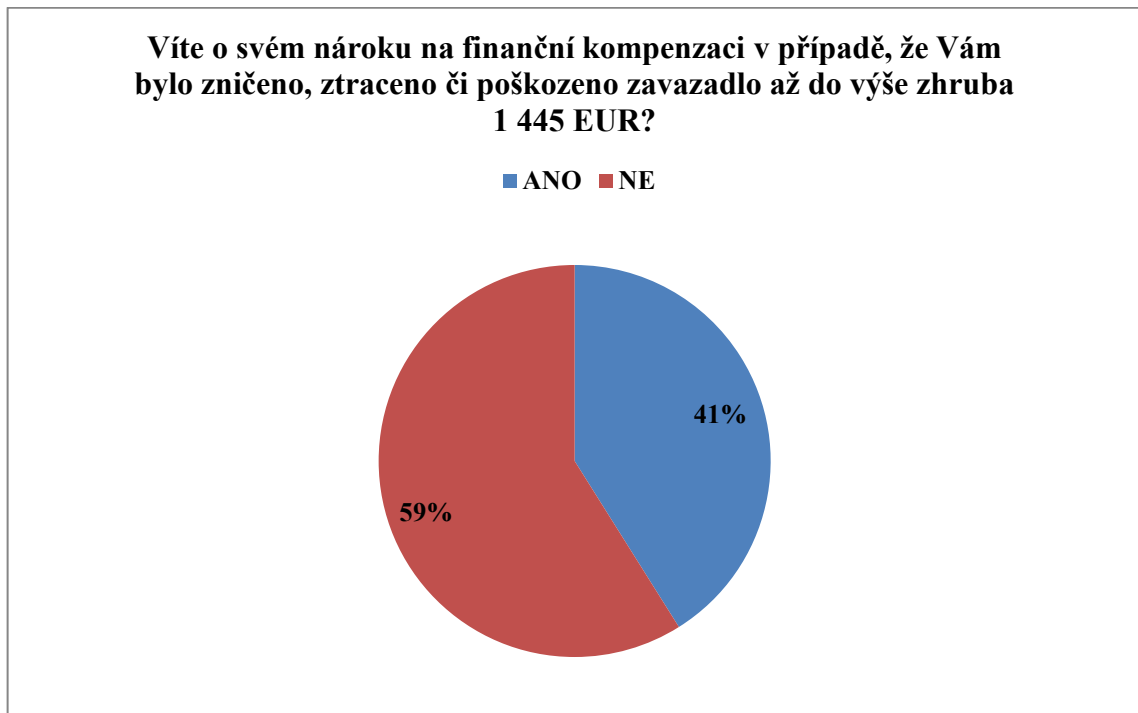
### Otázka č. 7

Na rozdíl od informačních nedostatků z otázky č. 2 je v případě aplikace MÚ resp. NOLD množství cestujících, kteří byli dopravcem informováni o svých právech plynoucích MÚ, vyšší. I přes to však autor zůstává k dopravcům skeptický, jelikož svou informační povinnost vyjma zmínek v přepravních podmínkách neplní ve dvou třetinách případů, což není pozitivní signál k cestujícím jakožto spotřebitelům.



### Otázka č. 8

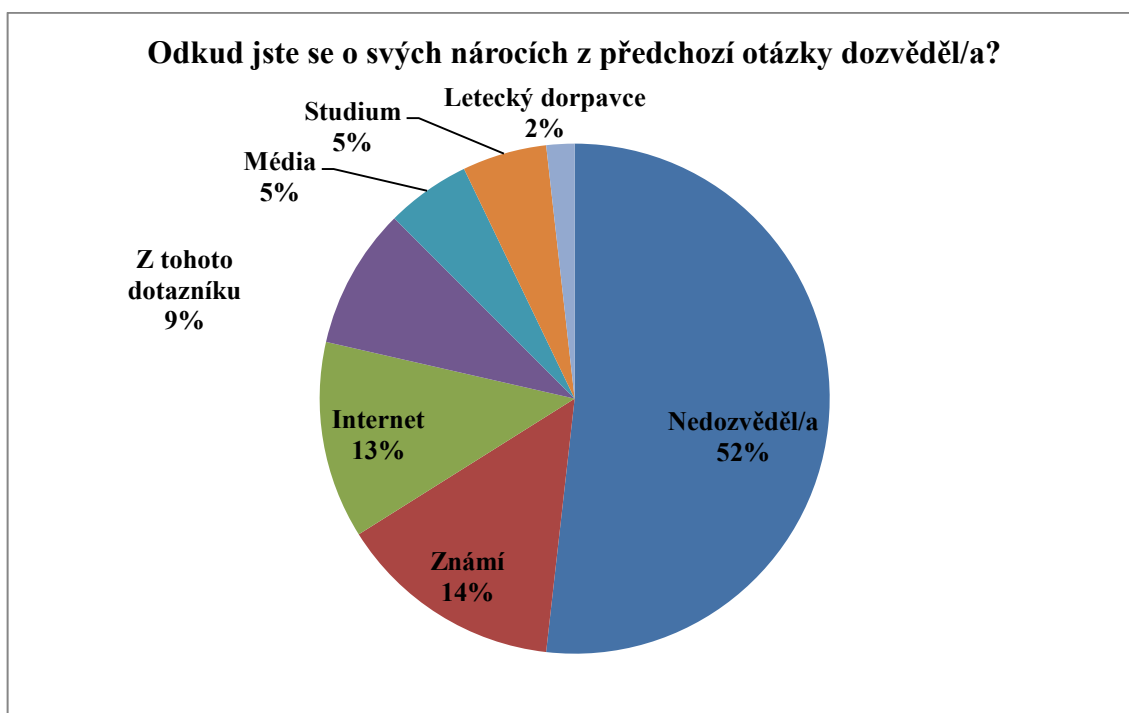
Povědomí o právu na náhradu škody až do výše 1 445 EUR prokázalo 41 % cestujících. V souvislosti s tímto výsledkem bychom mohli usuzovat příčinnou souvislost mezi splněním informační povinnosti dopravců a informovaností cestujících. Jak bylo v předchozím bloku otázek vidno, v případě práv plynoucích z nařízení č. 261/2004 je informovanost cestujících velmi malá i s ohledem na nedostatky v informační povinnosti ze strany dopravců. S rostoucím množstvím případů, kdy cestující byli informováni o svých právech, tak roste i jejich obecné povědomí o tom, na co mají nárok, dojde-li ke škodné události na jejich zavazadlech. Na druhou stranu z odpovědí na otázku č. 9 je znát, že letecký dopravce nebyl prvním, kdo do povědomí cestujících jejich znalost přivedl, neboť jen v 2% odpověděli, že se o svých právech dozvěděli od něj.



### Otázka č. 9

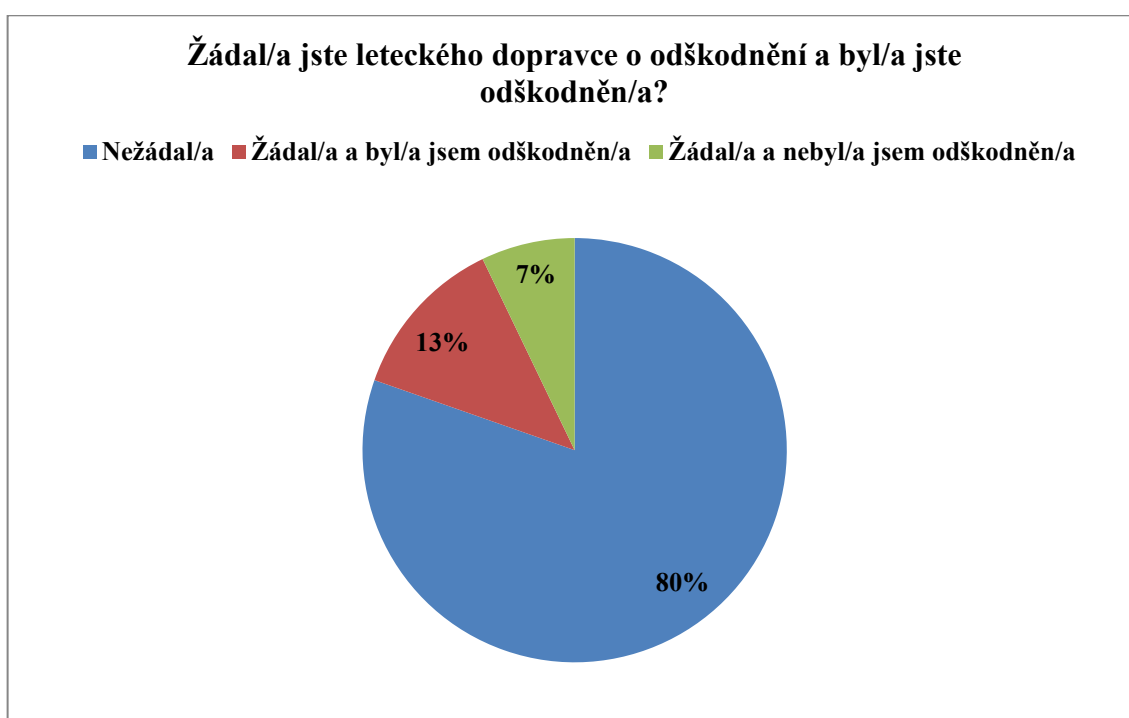
Jak bylo uvedeno výše, ač povědomí cestujících o jejich právech plynoucích z MÚ resp. NOLD je vyšší než je tomu v případě nařízení č. 261/2004, stále i tak většina respondentů uvedla, že o svých právech neví. I v tomto případě tak rigorózní práce splnila jeden ze svých dílčích cílů – informovat cestující o jejich právech, neboť 60% účastníků průzkumu o svých právech nevědělo a dozvědělo se tak o nich během krátké chvíle, které zodpovězení otázek věnovalo.

Ze skupiny informovaných cestujících pozorujeme opět mezi nejvýraznějšími zdroji jejich znalosti internet a bezprostřední okolí respondentů. V menší míře pak k povědomí přispívají samostudium či média. Jak již autor uvedl výše, pouze 2% z odpovědí respondentů označuje za zdroj svých informací právě leteckého dopravce. I přes obecnou vyšší úroveň znalosti práv plynoucích z MÚ resp. NOLD je potřeba poukázat na fakt, že kdyby všichni dopravci opravdu transparentně a povšechně cestující informovali z vlastní iniciativy, bude povědomí o jejich právech daleko vyšší. Dopravci ale sami tuší, že by tímto zvýšili své náklady na odškodňování, proto v mnohých případech cestující neinformují vůbec, případně informace skryjí ve spletitých strukturách svých webových stránek.



### Otázka č. 10

I v této závěrečné otázce je vidno, že respondenti, kteří o svých právech dosud nevěděli, nemohli žádat letecké dopravce o odškodnění. Na rozdíl od nízkého procenta těch, kteří o odškodnění za škodnou událost ošetřenou nařízením č. 261/2004 požádali a byli dopravci odmítnuti, je množství zamítnutých stížností v případě zničení, ztráty či poškození zavazadla poměrně vyšší. Až třetina žádostí respondentů, kteří žádali o náhradu škody, byla dopravci zamítnuta. Na druhou stranu autor uzavírá, že i zde lze vidět, že s rostoucí informovaností roste aktivita cestujících nárokovat, oč mají právo, ale i přes to jsou z velké části pohodlní a o svá práva se bohužel nehlásí.





#### **6.4 Zhodnocení průzkumu**

Provedení průzkumu splnilo očekávaný cíl, jelikož autor obdržel cenné informace o (ne)znalosti cestujících o jejich právech na náhradu škody, která mají v případě odepření nástupu na palubu letadla, zpoždění či zrušení letu a při zničení, ztrátě či poškození zavazadla.

Průzkum dále splnil jeden z cílů celé práce – informovat cílovou skupinu o svých právech. Až 60% respondentů nevědělo, na co má při své letecké přepravě právo a za tím vidí autor svou satisfakci, neboť z desítek neinformovaných mladých lidí se stali informovaní cestující. Nadto autorovi často psali zpětnou vazbu v podobě kvitování dobře stanoveného tématu práce, která může být pro cestující do budoucna velmi užitečná.

Nejdůležitějšími prameny informovanosti cestujících budou s rozvojem technologií stále častěji internet a média, což není překvapující v souvislosti s dnešní digitální dobou. Dle názoru autora sice letečtí dopravci svou informační povinnost plní – většina z nich o své odpovědnosti a jejích limitech informuje na svých webových stránkách a rezervačních systémech, nicméně pro průměrného spotřebitele může být získání takto podaných informací, mnohdy v rámci spletitých webových stránek leteckých dopravců těžko dohledatelných, skoro nedosažitelné. Společenská osvěta ze strany odborníků, kterými se autor v průběhu práce inspiroval a z jejichž děl čerpal, tak spolu s médii, internetem a případně sociálními sítěmi budou i do budoucna hrát klíčovou roli při osvětě současné populace v daném tématu.

## Závěr

Cílem této práce, který si autor na začátku stanovil, bylo souhrnně informovat čtenáře o jejich nárocích při vymezení nejdůležitějších práv cestujících plynoucích z právní úpravy mezinárodní letecké dopravy, která v dnešní době představuje nejdynamičtější dopravní prostředek pro přepravu osob a věcí. Právní úprava obsažená v mezinárodních smlouvách a sekundárním právu EU byla přehledně zpracována tak, aby byli cestující komplexně informováni o svých nárocích plynoucích ze škody způsobené při jejich letecké přepravě.

Dojde-li tak ke škodné události na zdraví cestujících, jejich zavazadlech či při zpoždění a zrušení letu, odepření nástupu na palubu letadla či změně třídy, zakládá se za takto způsobenou škodu odpovědnost leteckého dopravce, která je za stanovených podmínek limitována poměrně vysokými částkami. Pokud tak cestující znají svá práva a dožadují se jich, mají významnou šanci na adekvátní odškodnění, a to velmi často bez nutnosti řešení způsobené škody soudní cestou.

V oblasti evropské regulace mezinárodní letecké dopravy je pro cestující klíčová znalost nařízení č. 261/2004 a nařízení č. 2027/97 ve znění nařízení č. 889/2002. Druhým zmíněným se do evropského práva provádí Montrealská úmluva, která společně s Varšavskou úmluvou a všemi jejími dodatečnými změnami představuje nejvýznamnější prameny mezinárodního práva v oblasti právní úpravy odpovědnosti leteckých dopravců.

Jelikož letecká doprava nabývá každým rokem na stále větším významu, vyvstává zde potřeba její regulaci v průběhu času novelizovat v návaznosti na aktuální právní prostředí a judikaturu, která zejména v EU stále častěji rozšiřuje odpovědnost leteckých dopravců nad rámec právních předpisů. Autor tak vítá iniciativu evropského zákonodárce, který do budoucna plánuje změny dosavadních aktů evropského práva, čemuž velmi dopomohla rozhodovací praxe SD EU, díky které byly vyloženy poměrně abstraktní pojmy užití evropským zákonodárcem v sekundárním právu EU.

Sekundárním cílem práce bylo zjištění stavu právního povědomí vysokoškolských studentů o jejich právech, která plynou z regulace mezinárodní letecké dopravy. Jak již autor uvedl výše, právní povědomí u této skupiny obyvatel je na poměrně nízké úrovni. Bylo by tak do budoucna přínosné provést obdobný průzkum i u širšího okruhu populace, neboť se dá s vysokou pravděpodobností očekávat, že s rostoucím věkem se právní povědomí i praktická znalost v této oblasti může snižovat. Z tohoto důvodu je autor přesvědčen, že i budoucí úlohou internetu, médií a odborníků z praxe bude dále rozvíjet osvětu v této oblasti.

Jednou z nezanedbatelných výhod EU je postupná harmonizace a unifikace v oblasti ochrany práv spotřebitelů, jejichž podmnožinou jsou také cestující. Autor podotýká, že by bylo velmi vhodné, když by EU do budoucna nejen rozvíjela a aktualizovala své právní předpisy v oblasti letecké dopravy, ale také sama více dbala na řádné plnění informačních povinností leteckých dopravců ve vztahu k cestujícím.

Jak již bylo uvedeno výše, nejen vyčerpávajícím přehledem pramenů práva regulujících mezinárodní leteckou dopravu, ale také menším průzkumem autora, byl splněn hlavní cíl práce, neboť nejen budoucí čtenáři, ale také respondenti průzkumu byli informováni o svých právech, která mají při své letecké přepravě.

Další dílčí závěry jsou k dispozici v průběhu celé této práce. Do budoucna by však autor uvítal, aby nejen EU, ale také celé mezinárodní společenství nehledě na své dílčí zájmy rozvíjelo regulaci mezinárodní letecké dopravy zejména s ohledem na trvale udržitelný rozvoj, jehož součástí musí být vysoká úroveň ochrany cestujících a životního prostředí, neboť tyto dva aspekty spolu s ekonomickým významem mezinárodní letecké dopravy činí tuto oblast natolik důležitou nejen pro její aktivní účastníky, ale také pro celou lidskou populaci.

## Seznam zdrojů

### Učebnice

BĚLOHLÁVEK, J., A., Římská úmluva a Nařízení Řím I: komentář v širších souvislostech evropského a mezinárodního práva soukromého, Praha, C. H. Beck, 2009.

BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z., Letecká doprava II, Praha, Vysoká škola obchodní, 2007.

BOGUSZAK, J., ČAPEK, J., GERLOCH, A., Teorie práva, 2. přeprac. vyd., Praha, ASPI, 2004.

ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., Civilní letectví ve světle práva, Praha, LexisNexis CZ, 2005.

ČEPELKA, Č., ŠTURMA, P., Mezinárodní právo veřejné, Praha, Eurolex Bohemia, 2003.

GERLOCH, A., Teorie práva, 6. aktualiz. vyd., Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013.

KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K., Mezinárodní právo soukromé, 8. vydání, Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015.

PAUKNEROVÁ, M., Evropské mezinárodní právo soukromé, 2. vyd., Praha, C. H. Beck, 2013.

PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K., Rekodifikované mezinárodní právo soukromé, Praha, Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, Scripta iuridica, 2014.

PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, Praha, Nakladatelství Československé akademie věd, 1963.

PERNICA, P., Doprava a zasílatelství, Praha, ASPI Publishing, 2001.

POLÁČEK, B., Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I, Praha, Wolters Kluwer, 2016.

PRUŠA, J., Svět letecké dopravy, Praha, Galileo CEE Service ČR, 2007.

ROZEHNALOVÁ, N., Mezinárodní právo soukromé Evropské unie, Praha, Wolters Kluwer, 2013.

SYLLOVÁ, J., Lisabonská smlouva: komentář, Praha, C. H. Beck, 2010.

ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA J., a kol., Občanský zákoník: komentář., Praha, Wolters Kluwer ČR, 2014.

TOMÁŠEK, M., TÝČ, V., MALENOVSKÝ, J., Právo Evropské unie, Praha, Leges, 2013.

TÝČ, V., Úvod do mezinárodního a evropského práva, 2., aktualiz. vyd., Brno, Masarykova univerzita, 2010.

### **Monografie**

BARTSCH, R., I., C., International Aviation Law: A Practical Guide, Burlington, Ashgate Pub., 2012.

PAUKNEROVÁ, M., Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, 1. vyd. , Praha, Academia, 1985.

### **Odborné články**

CORREIA, V., Air Passengers' Rights, Extraordinary Circumstances, and General Principles of EU Law: Some Comments after the McDonagh Case, Issues in Aviation Law and Policy, Vol. 13, 2014.

DE LEON, M., P., WERNER, E., The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, Journal of Air Law and Commerce, Vol. 66, 2001.

HICKEY, J., W., Breaking the Limit - Liability for Wilful Misconduct Under the Guatemala Protocol, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 42, Issue 3 (Summer 1976).

HORNÍK, J., Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, *Právní rozhledy*, 15/2004.

HORNÍK, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, 2/2002.

HORNÍK, J., Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, *Právník*, 3/2000.

HORNÍK, J., Omezit či neomezit odpovědnost dopravců vůči cestujícím? Tot' otázka, [www.flying-revue.cz](http://www.flying-revue.cz), 2/2017.

HORNÍK, J., Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy, *Právní rozhledy*, 7/2002.

JONES, O., The Warsaw Convention, *Travel Law Journal*, 3/1995.

LEE, W., J., Air Carrier Liability for Delay: A Plea to Return to International Uniformity, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 77, 2012.

MANKIEWICZ, H., R., Hague Protocol to Amend the Warsaw Convention, *The American Journal of Comparative Law*, Vol. 5, No. 1 (Winter, 1956).

MCKAY, J., The Refinement of the Warsaw System: Why the 1999 Montreal Convention Represents the Best Hope for Uniformity [notes], *Case Western Reserve Journal of International Law*, Vol. 34, Issue 1, Fall 2002.

MYLLY, T., CJEU Approves Ban on Health Claims Related to Alcoholic Beverages, *European Journal of Risk Regulation*, Vol. 4, Issue 2, 2013.

PRASSL, J., Reforming Air Passenger Rights in the European Union, Air & Space Law, Vol. 39, No. 1, 2014.

THIJSEN, Ch., The Montreal Convention, EU Regulation 261/2004 and the Sturgeon Doctrine: How to Reconcile the Three?, Issues in Aviation Law and Policy, Vol. 12, 2013.

TRUXAL, S., Consumer Protections and Limited Liability: Global Order for Air Transport, Journal of International and Comparative Law, Vol. 1, Int'l & Comp. L., 2014.

### **Internetové zdroje**

<http://www.bbc.com/>

<http://www.data.worldbank.org/>

<http://www.dum.rvp.cz/>

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

<https://www.fd.cvut.cz/>

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

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

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

<http://www.mzp.cz/>

<http://www.osn.cz/>

<http://www.projekt150.ha-vel.cz/>

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

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

<http://www.usoud.cz/>

<http://www.youtube.com/>

### **Judikatura**

Rozsudek ESD ve věci C-7/68 ze dne 10. prosince 1968

Rozsudek SD EU ve věci C-344/04 ze dne 10. ledna 2006

Rozsudek SD EU ve věci C-173/07 ze dne 10. července 2008

Rozsudek SD EU ve věci C-549/07 ze dne 22. prosince 2008

Rozsudek SD EU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 ze dne 19. listopadu 2009

Rozsudek SD EU ve věci C-63/09 ze dne 6. května 2010

Usnesení NS ČR sp. zn. 25 Cdo 4827/2008 ze dne 22. února 2011

Rozsudek SD EU ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10 ze dne 23. října 2012

Rozsudek SD EU ve věci C-22/11 ze dne 4. října 2012

Rozsudek SD EU ve věci C-410/11 ze dne 22. listopadu 2012

Rozsudek SD EU ve věci C-452/13 ze dne 4. září 2014

Nález ÚS ČR ze dne 20. listopadu 2014 sp. zn. III ÚS 2782/14

Rozsudek SD EU ve věci C-255/15 ze dne 22. června 2016

Rozsudek SD EU ve věci C-315/15 ze dne 4. května 2017

Rozsudek SD EU ve věci C-302/16 ze dne 11. května 2017

Rozsudek SD EU ve věci C-559/16 ze dne 7. září 2017

## **Právní předpisy**

Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu

Listina základních práv Evropské unie



Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě

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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu a kterým se zrušuje Nařízení (EHS) č. 295/91

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

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

Návrh nařízení Evropského Parlamentu a Rady o změně Nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a Nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel

Pařížská dohoda k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu

Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě

Rámcová úmluva OSN o změně klimatu

Statut Mezinárodního soudního dvora

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/29/ES ze dne 11. května 2005 o nekalých obchodních praktikách vůči spotřebitelům na vnitřním trhu

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011 o právech spotřebitelů

Smlouva o Evropské unii

Smlouva o fungování Evropské unie

Smlouva o založení Evropského společenství

Úmluva o mezinárodním civilním letectví

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem

Úmluva o úpravě letectví

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky

Vídeňská úmluva na ochranu ozonové vrstvy

Vídeňská úmluva o smluvním právu

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

Zákon č. 182/1993 Sb., o Ústavním soudu

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

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

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

### **Ostatní dokumenty**

Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 29. března 2012 o fungování a uplatňování nabytých práv osob v letecké dopravě

## Seznam příloh

### Příloha č. 1 – Dotazník o znalosti práv cestujících plynoucí z právní úpravy mezinárodní letecké dopravy

Časová značka	Otázka č. 1	Otázka č. 2	Otázka č. 3
2.25.2017 12:22:50	Ano	Ne	Ne
2.25.2017 12:23:02	Ano	Ano	Ano
2.25.2017 12:28:57	Ano	Ne	Ne
2.25.2017 12:33:26	Ano	Ne	Ano
2.25.2017 12:34:40	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.25.2017 12:53:13	Ano	Ano	Ano
2.25.2017 13:01:34	Ne	Ne	Ne
2.25.2017 13:32:55	Ano	Ne	Ne
2.25.2017 15:00:06	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ano
2.25.2017 16:58:20	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ano
2.25.2017 19:15:52	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.25.2017 22:22:11	Ano	Ano	Ano
2.25.2017 22:51:54	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.26.2017 20:32:35	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.26.2017 21:25:31	Ano	Ano	Ano
2.26.2017 21:25:37	Ano	Ne	Ne
2.26.2017 21:27:55	Ano	Ne	Ne
2.26.2017 21:28:40	Ano	Ne	Ne
2.26.2017 21:28:45	Ano	Ne	Ne
2.26.2017 21:31:37	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.26.2017 21:34:27	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.26.2017 21:43:15	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ano
2.26.2017 21:58:46	Ano	Ne	Ano
2.26.2017 22:59:34	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.27.2017 0:07:24	Ano	Ne	Ne
2.27.2017 11:01:13	Ano	Ne	Ne
2.27.2017 12:32:54	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.27.2017 14:13:33	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.27.2017 19:01:58	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ano
2.27.2017 20:02:36	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ano
2.28.2017 10:12:15	Ano	Ne	Ano
2.28.2017 10:26:17	Ano	Ne	Ne
2.28.2017 10:39:59	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.28.2017 10:40:24	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.28.2017 10:40:38	Ano	Ne	Ano
2.28.2017 10:40:53	Ano	Ne	Ne
2.28.2017 10:55:09	Ano	Ne	Ano
2.28.2017 11:21:34	Ano	Ano	Ano
2.28.2017 11:22:53	Ano	Ne	Ne
2.28.2017 11:35:01	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ne
2.28.2017 12:17:07	Ano	Ne	Ano
2.28.2017 16:25:54	Ano	Ne	Ano
2.28.2017 16:49:48	Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne	Ano
3.1.2017 2:31:20	Ano	Ne	Ne
2.25.2017 13:37:58	No	I answered "No" in previous question.	Yes
2.25.2017 16:33:07	No	I answered "No" in previous question.	Yes
2.25.2017 21:29:16	Yes	No	Yes
2.26.2017 12:30:04	No	I answered "No" in previous question.	Yes
2.26.2017 13:31:49	No	I answered "No" in previous question.	No
2.27.2017 10:26:24	Yes	No	No
2.27.2017 10:34:47	No	I answered "No" in previous question.	Yes
2.27.2017 10:38:45	No	I answered "No" in previous question.	No
2.27.2017 10:43:54	No	I answered "No" in previous question.	No
2.27.2017 11:21:46	No	I answered "No" in previous question.	Yes
2.27.2017 12:02:54	Yes	No	No
2.28.2017 10:53:41	Yes	No	Yes
<b>Shrnutí</b>	<b>Otázka č. 1</b>	<b>Otázka č. 2</b>	<b>Otázka č. 3</b>
Odpovědělo 56 respondentů	ANO 29	ANO 5	ANO 25
	NE 27	NE 25	NE 31
		V PŘEDCHOZÍ NE 26	

<b>Otázka č. 4</b>	<b>Otázka č. 5</b>
Nedozvěděl.	Nežádal/a.
Sleduji zpravy a vim o tom	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a.
Až teď	Nežádal/a.
internet	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a.
Nedozvěděla	Nežádal/a.
Informační kanály EU, aplikace na chytré telefony Your Rights in Transport EU	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a.
-	Nežádal/a.
Nedozvěděla	Nežádal/a.
Internet, kamarádi	Nežádal/a.
Z internetu	Nežádal/a.
nedozvěděla	Nežádal/a.
z internetu	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a.
Nedozvěděla.	Nežádal/a.
Nevěděl jsem toto před vyplňováním tohoto dozazníku	Nežádal/a.
Od leteckého dopravce, resp. jeho zaměstnance	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a.
Nevěděla jsem o nich.	Nežádal/a.
Z předchozí otázky	Nežádal/a.
Nedozvěděla	Nežádal/a.
-	Nežádal/a.
dozvěděla jsem se to teď =D	Nežádal/a.
-	Nežádal/a.
přítel	Nežádal/a.
Od známého	Nežádal/a.
Nevím	Nežádal/a.
O těchto nárocích jsem nevěděl.	Nežádal/a.
až z tohoto dotazníku	Nežádal/a.
Nedozvěděla.	Nežádal/a.
Nedozvěděla	Nežádal/a.
Ostatním členům rodiny bylo zrušeno letadlo. Zaslechla jsem od nich.	Nežádal/a.
od spolužáka právníka	Nežádal/a.
podmienky prepravy leteckej spoločnosti	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a.
Nedozvěděla	Nežádal/a.
Nevěděla jsem o nich	Nežádal/a.
Nevěděl jsem	Nežádal/a.
Z médií	Nežádal/a.
Nedozvěděl	Nežádal/a.
od přátel	Nežádal/a.
PrF	Nežádal/a.
Nevěděla jsem, že mám nějaké nároky.	Nežádal/a.
nedozvěděl	Nežádal/a.
z internetu	Žádal/a a nebyl/a jsem odškodněn/a.
Obecné právní povědomí	Nežádal/a.
Ze studia na fakultě	Nežádal/a.
Nedozvěděl.	Nežádal/a.
From the news	I have not asked
From the news	I have not asked
My friend	I have not asked
I googled my rights before flying for the first time	I have not asked
I did not know about this Regulation until now	I have not asked
I did not.	I have not asked
During traineeship in a law firm	I have not asked
I learned about that from the previous question	I have not asked
I answered no	I have not asked
From friends	I have not asked
I did not.	I have not asked
I googled it the first time it happened to me.	I've asked and I have been compensated
<b>Otázka č. 4</b>	<b>Otázka č. 5</b>
Nedozvěděl 24	Nežádal/a 48
Média 5	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a. 7
Kamarádi 7	Žádal/a a nebyl/a jsem odškodněn/a. 1
Internet 7	
Studium práv 4	
Z tohoto dotazníku 7	
Letecký dopravce 2	

Otázka č. 6	Otázka č. 7	Otázka č. 8
Ano	Ne	Ne
Ano	Ano	Ano
Ano	Ano	Ne
Ano	Ano	Ano
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ano	Ano	Ano
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ano	Ne	Ne
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ano
Ano	Ne	Ne
Ano	Ano	Ano
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ano
Ano	Ne	Ne
Ano	Ne	Ne
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ano	Ne	Ne
Ano	Ne	Ne
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ano
Ano	Ne	Ano
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ano
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ano	Ne	Ne
Ano	Ne	Ne
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ano	Ne	Ano
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ano
Ano	Ne	Ano
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ne
Ne	V předchozí otázce jsem odpověděl/a ne.	Ano
Ano	Ano	Ano
Ano	Ne	Ne
No	I answered "No" in previous question.	No
No	I answered "No" in previous question.	Yes
No	I answered "No" in previous question.	Yes
Yes	Yes	Yes
No	I answered "No" in previous question.	Yes
No	I answered "No" in previous question.	No
No	I answered "No" in previous question.	No
No	I answered "No" in previous question.	Yes
No	I answered "No" in previous question.	No
No	I answered "No" in previous question.	No
No	I answered "No" in previous question.	No
Yes	Yes	Yes
Otázka č. 6	Otázka č. 7	Otázka č. 8
ANO 24	ANO 8	ANO 23
NE 32	NE 17	NE 33
	V PŘEDCHOZÍ NE 31	

<b>Otázka č. 9</b>	<b>Otázka č. 10</b>
Nedozvěděl	Nežádal/a.
Sleduji tyto věci a vím to	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a.
Až teď	Nežádal/a.
internet	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a.
Nedozvěděla	Nežádal/a.
Informační kanály EU, aplikace na chytré telefony Your Rights in Transport EU	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a.
-	Nežádal/a.
Nedozvěděla	Nežádal/a.
Nevím o tom	Nežádal/a.
Z internetu	Nežádal/a.
nedozvěděla	Nežádal/a.
z internetu	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a.
Od kamarádky	Nežádal/a.
Nedozvěděl jsem se dříve	Nežádal/a.
nedozvěděla	Nežádal/a.
Nevěděla jsem o nich.	Nežádal/a.
Z předchozí otázky	Nežádal/a.
Nedozvěděla	Nežádal/a.
-	Nežádal/a.
přesnou částku nevím, ale vím že přátelé žádali kompenzaci za zničené letadlo	Nežádal/a.
-	Nežádal/a.
internet	Nežádal/a.
Nedozvěděl	Nežádal/a.
Nevím	Nežádal/a.
O těchto nárocích jsem nevěděl.	Nežádal/a.
až z tohoto dotazníku	Nežádal/a.
Nedozvěděla.	Nežádal/a.
Z internetových diskuzí	Žádal/a a nebyl/a jsem odškodněn/a.
-	Žádal/a a nebyl/a jsem odškodněn/a.
z tohoto dotazníku	Nežádal/a.
viacero zdrojov na ktore som sa obrátila po strate batoziny	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a.
Zkušenosti známých	Nežádal/a.
Od rodičů	Nežádal/a.
Nejspíš při debatě s kamarádem	Nežádal/a.
Z předchozí otázky	Nežádal/a.
Nedozvěděl	Nežádal/a.
nedozvěděla	Nežádal/a.
PrF	Nežádal/a.
Nevěděla jsem.	Nežádal/a.
od rodičů	Žádal/a a nebyl/a jsem odškodněn/a.
nedozvěděla	Nežádal/a.
Viz odpověď 4	Nežádal/a.
Z médií	Žádal/a a nebyl/a jsem odškodněn/a.
Nedozvěděl.	Nežádal/a.
I didn't know that	I have not asked
News	I have not asked
Don't know	I have not asked
I heard it from my friends	I've asked and I have been compensated
I searched for information on this issue online	I have not asked
I did not	I have not asked
I didn't	I have not asked
from information on the carrier's website and from the lecture at the university	I have not asked
I answered no	I have not asked
i answered no	I have not asked
I did not	I have not asked
The air carrier's employees informed me about my rights when I asked them what to do with my damaged baggage.	I've asked and I have been compensated
<b>Otázka č. 9</b>	<b>Otázka č. 10</b>
Nedozvěděl 29	Nežádal/a 45
Média 3	Žádal/a a byl/a jsem odškodněn/a. 7
Kamarádi 8	Žádal/a a nebyl/a jsem odškodněn/a. 4
Internet 7	
Studium práv 3	
Z tohoto dotazníku 5	
Letecký dopravce 1	

<b>Státní občanství</b>	<b>Věk</b>	<b>Univerzita</b>
České	23	UK
ČR	28	UK
České	20	UK
slovenské	23	Univerzita Komenského v Bratislave
ČR	24	Univerzita Karlova
ČR	21	Univerzita Karlova
slovenske	22	Univerzita Komenského v Bratislave
České	20	Masarykova univerzita Brno
České	24	PF UK
ČR	26	PRF UK
České	21	MU
ČR	23	Univerzita Karlova
Česká republika	22	UK Praha
ČR	21	PF UK
české	21	Masarykova univerzita
Česká republika	22	Univerzita Karlova v Praze
ČR	23	UK
ČR	23	Ostravská Univerzita
české	23	UK
české	21	Univerzita Palackého v Olomouci
české	21	PF UK
české	20	PrF UK
České	23	PF UK
České	23	UJEP
ČR	23	Univerzita Palackého
České	24	Masarykova univerzita
CZ	27	MUNI
Česká republika	24	Univerzita Karlova
ČR	20	PF UPOL
česká republika	24	UPOL
Slovenske	19	Masarykova univerzita
Česká republika	20	UK
české	24	Masarykova univerzita, Právnická fakulta
Česká republika	22	Univerzita Karlova
České	22	Na Právnické fakultě Univerzity Karlovy
České	20	Pf uk
ČR	23	Masarykova univerzita
ČR	28	Masarykova univerzita
Česká republika	22	Masarykova univerzita Brno
ČR	19	Karlova Univerzita
Česká republika	26	Univerzita Karlova
ČR	22	Karlova univerzita
Česká republika	24	Univerzita Karlova, Právnická fakulta
Česká republika	25	Vysoká škola báňská
Hungarian	19	Eötvös Loránd University , Faculty of Law
Hungarian	24	Eötvös Lorand Uni
Polish	25	University of Łódź, Poland
Hungarian	26	University of Pécs
Hungarian	26	University of Pécs
Polish	25	University of Lodz
Polish	20	University of Lodz
Polish	24	University of Lodz
Polish	21	University of Lodz
polish	21	University of Lodz
Polish	25	University of Lodz
Hungarian	25	PPKE

<b>Státní občanství</b>	<b>Věk</b>
ČR 41	Věk 19 - 28
Polsko 7	
Slovensko 3	
Maďarsko 5	



## **Abstrakt**

### **Odpovědnost leteckých dopravců při přepravě cestujících ve světle evropského a mezinárodního práva soukromého**

Předmětem této rigorózní práce je odpovědnost leteckých dopravců při přepravě cestujících, která je vzhledem ke své podstatě upravena zejména v mezinárodních smlouvách a sekundárním právu Evropské unie. Práce je rozdělena do šesti částí, které se zaměřují na všechny aspekty letecké dopravy.

První část informuje o historickém vývoji letecké dopravy a jejím soudobém významu zejména s ohledem na její dopad na životní prostředí a ekonomickou situaci. Opomenuty nejsou ani základní pojmy užívané autorem v průběhu celé práce, se kterými se čtenáři setkají. Druhá část je zaměřena na právní úpravu mezinárodní letecké dopravy z pohledu mezinárodního, evropského a českého vnitrostátního práva. Jak bylo uvedeno v práci, odpovědnost dopravce při škodných událostech, které jsou zákonodárci předpokládány, je upravena zejména mezinárodními smlouvami a sekundárním právem Evropské unie, proto je nejvýznamnějším pramenům věnována kapitola třetí i s ohledem na jejich možný vývoj.

Jelikož je potřeba komplexně informovat cestující o jejich právech, rozhodl se tak autor učinit ve čtvrté části této práce, která se věnuje nárokům cestujících, dojde-li k jejich smrti, zranění, nebo jinému ublížení na zdraví, zničení, ztrátě, poškození a zpoždění zavazadla, významnému zpoždění a zrušení letu a odepření nástupu na palubu letadla či změně třídy.

Pátá část je zaměřena na judikaturu Nejvyššího soudu České republiky, Ústavního soudu České republiky a Soudního dvora Evropské unie. Významná je zejména rozhodovací činnost třetího jmenovaného soudního orgánu, který významnou měrou přispěl k výkladu pojmů užívaných v právních aktech Unie a do budoucna napomohl evropskému zákonodárci k novelizaci současných předpisů.

Šestá část se věnuje analýze průzkumu, který autor provedl mezi studenty vysokých škol ze zemí Visegradské čtyřky, zaměřený na jejich povědomí o právní úpravě mezinárodní letecké dopravy. Součástí je také průběžné zhodnocení znalostí studentů týkajících se nařízení č. 261/2004 a Montrealské úmluvy, resp. nařízení č. 2027/97 ve znění nařízení č. 889/2002, které ji provádí do práva Unie, jelikož tyto prameny právní úpravy mezinárodní letecké dopravy jsou z pohledu autora v praktickém životě nejužívanější.

V závěru rigorózní práce autor zmiňuje možné výzvy pro Evropskou unii a mezinárodní společenství do budoucna, neboť každoroční rozvoj letecké dopravy bude i nadále vyžadovat jejich zvýšenou pozornost a péči.

## **Klíčová slova**

Mezinárodní letecká doprava

Odpovědnost leteckých dopravců

Práva cestujících v letecké dopravě

Náhrada škody v leteckém právu

## **Abstract**

### **Air carriers' liability for the carriage of passengers in the light of European and Private International Law**

The object of this rigorosa is air carriers' liability for the carriage of passengers, which is by its nature governed mainly by international treaties and secondary law of the European Union. The rigorosa is divided into six parts, which are focused on all aspects of air carriage.

The first part informs about the historical development of aviation and its contemporary importance especially with regard to its impact on environment and economical situation. Basic concepts which are used by the author throughout the whole rigorosa and can be found by readers are not omitted as well. The second part focuses on the regulation of international air carriage from the perspective of International law, European law and Czech domestic law. As mentioned in this rigorosa, the carrier's liability when the loss event that is expected by legislators happens is governed mainly by international treaties and secondary law of the European Union, that is why the third part is focused on its most important legal sources and its possible development.

Since it is necessary to complexly inform passengers about their rights, the author decided to do so in the fourth part of this rigorosa, which deals with the passengers' claims, in case of their death, injury, or other health damage, baggage destruction, lost, damage or delay and significant delays and cancellations of passenger's flights and denied boarding or change of classes.

The fifth part is focused on the jurisprudence of the Supreme Court of the Czech Republic, Constitutional Court of the Czech Republic and the Court of Justice of the European Union. The decision-making activity of the third mentioned judicial authority, which has contributed significantly to the interpretation of the terms used in Union legal acts, has helped the European legislator to amend the current legislation for the future times.

The sixth part is devoted to the analysis of the survey conducted by the author among university students from the Visegrad Four's countries focused on their awareness of the legislation of international air carriage. Interim evaluation of students' knowledge concerning the Regulation No. 261/2004 and the Montreal Convention, respectively the Regulation No. 2027/97, as amended by the Regulation No. 889/2002 which transposes the Montreal Convention into EU law, is also the part of this section due to the fact that these legal sources

of the regulation of international air carriage are in the author's point of view the most used ones in real life.

In conclusion of the rigorous, the author mentions the possible challenges for the European Union and the international community for the future, because the annual development of air carriage will henceforward require the increased attention and care.

## **Key words**

International Air Carriage

Air Carriers' Liability

Air Passengers' Rights

Compensation of Damages in Air Law