

UNIVERZITA KARLOVA
Právnická fakulta

Vendulka Hýblová

**Nařízení Evropského
parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z
pohledu dopravce**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Mgr. Magdalena Pfeiffer, Ph.D.

Katedra: obchodního práva

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

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

Vendulka Hýblová

V Praze dne 2.2.2022

Na tomto čestném místě bych velice ráda poděkovala doc. JUDr. Mgr. Magdaleně Pfeiffer, Ph.D. za vedení mé diplomové práce a poskytnuté cenné rady, dále panu poslanci Ing. Ondřeji Kovaříkovi a jeho kanceláři za zkušenosti a poznatky získané během stáže v Evropském parlamentu, které byly velmi přínosné pro rozšíření obzoru v dané problematice. Velké poděkování patří i mé rodině za trpělivost a podporu, kterou mi věnovali po celou dobu mého studia.

Obsah:

Úvod	1
1. Úvod do právní úpravy letecké přepravy a jejího vývoje	4
1.1. Varšavská úmluva	4
1.2. Haagský protokol	6
1.3. Montrealská úmluva	7
2. Nařízení 261/2004	11
2.1. Obecná charakteristika Nařízení 261/2004	11
2.2. Pravidla pro určení mezinárodní příslušnosti	11
2.2.1. Vztah Montrealské úmluvy a Nařízení 261/2004	14
2.3. Působnost a předmět Nařízení 261/2004	17
2.3.1. Odepření nástupu na palubu	18
2.3.2. Zrušení letu	20
2.3.3. Významné zpoždění letu	21
2.4. Pojem „mimořádná okolnost“	24
2.4.1. Střet letounu s ptákem	25
2.4.2. Erupce sopky	27
2.4.3. Technická závada na letadle	27
2.4.4. Stávka	28
2.5. Nařízení 261/2004 z pohledu cestujícího jako spotřebitele	29
2.6. Vnitrostátní orgány odpovědné za prosazování Nařízení 261/2004	31
3. Nařízení 261/2004 z pohledu dopravce	33
3.1. Postavení dopravce jako podnikatele	36
3.2. Posouzení postavení dopravce jako slabší strany	37
3.3. Ekonomický dopad užití Nařízení 261/2004 na dopravce	39
3.4. Náhrada škody cestujícím	43
3.5. Návrhy na změnu Nařízení 261/2004	45
3.6. Úvahy dle lege ferenda	49
Závěr	53
Seznam použitých zkratk	55
Seznam použité literatury	57
Literatura	57
Seznam použitých internetových zdrojů	58
Internetové zdroje:	59
Seznam použité judikatury:	62
Abstrakt	64
Abstract	65

Klíčová slova	67
Key words	67

Úvod

Mezinárodní letecká doprava je neustále se rozvíjejícím a rostoucím druhem dopravy a její atraktivita stoupá. Vzrůst zájmu ze strany cestujících budí zájem ze strany leteckých dopravců rozšiřovat trh. Jedná se stále o relativně novou oblast dopravy v porovnání s námořní, silniční nebo železniční dopravou, a proto předpisy týkající se letecké civilní dopravy jsou tomu odrazem, neboť v nich nalezneme stále nedotčená témata a chybějící úpravu.

Cílem této práce je nahlédnout kriticky na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 z pohledu leteckého dopravce a pohlédnout na různá úskalí tohoto nařízení, která komplikují dopravci jeho fungování. Regulace EU chrání cestujícího jako spotřebitele a slabší stranu oproti leteckému dopravci jako podnikateli. V práci by autorka ráda odpověděla na otázky, zdali není regulace příliš stará, zda reflektuje aktuální trh, jestli uvažuje nad ochranou leteckého dopravce a zachovává proporcionalitu mezi právy a povinnostmi dotčených subjektů. Letecký dopravce je vystavován tlaku ze strany Nařízení 261/2004 v podobě časového limitu, který mu zakládá několik povinností se postarat o cestující. Otázkou je, zdali není takový tlak dvousečný a nenutí leteckého dopravce myslet spíše ekonomicky než klást důraz na bezpečnost, která je nepochybně důležitější pro ochranu cestujících a nejen jich.

Práce je rozdělena do tří částí. První část se věnuje historickému vývoji regulace letectví, významu mezinárodní letecké dopravy a seznamuje čtenáře s nejdůležitějšími mezinárodními smlouvami, které se problematiky týkají a podporují porozumění vývoji aktuální regulace. Nejvýznamnějším úmlouvám se věnují jednotlivé podkapitoly, jsou jimi Varšavská úmluva, Haagský protokol a Montrealská úmluva.

Druhá část práce se zaměřuje na Nařízení 261/2004, je rozdělena do šesti podkapitol, které logicky následují strukturu normy. Obecná charakteristika odráží vývoj přijetí legislativy a popisuje její charakter. Podkapitola pravidla pro určení mezinárodní příslušnosti je zaměřena na procesněprávní stránku normy, zahrnující určení soudní příslušnosti a podkapitolu o vztahu Montrealské úmluvy s Nařízením 261/2004, která dopomáhá porozumět zařazení normy v právním systému. Dále navazují podkapitoly doprovázené judikaturou, která dokazuje a podporuje, že Nařízení 261/2004 si vyžaduje revizi, jsou jimi – působnost a předmět Nařízení 261/2004, který rozebírá odepření nástupu, zrušení letu a významné zpoždění letu a pojem

mimořádné okolnosti, která se dělí na jednotlivé případy (střet letounu s ptákem, erupce sopky, technická závada na letadle a stávká). Dále následuje podkapitola o postavení cestujícího a podkapitola o vnitrostátních orgánech odpovědných za prosazování Nařízení 261/2004.

Třetí část a poslední část se věnuje analýze Nařízení 261/2004 z pohledu leteckého dopravce, což je samostatným jádrem práce. Kriticky v podkapitolách rozebírá povinnosti a odpovědnost leteckého dopravce, a posuzuje dopravce jako podnikatele, ale také jako možnou slabší stranu s ohledem na Nařízení 261/2004 a rozebírá jednotlivé fenomény, které jdou k tíži jeho fungování. Dále rozebírá ekonomický dopad Nařízení 261/2004 na leteckého dopravce, reflektuje ekonomickou stránku a faktická čísla spojena s normou. I přes ekonomický základ podkapitoly je potřeba tento fakt zmínit, neboť odráží neproporcionalitu úpravy a nutnost její změny. Podkapitola náhrada škody cestujícím odráží náročnost povinností kladených na leteckého dopravce. Podkapitola návrhy na změnu Nařízení 261/2004 popisuje dosavadní návrhy a snahy o revizi, které proběhly na úrovni Evropské unie od doby přijetí regulace a následně práci uzavírají úvahy dle lege ferenda, kde autorka ze svých poznatků nabytých v průběhu psaní a studia podkladů navrhuje možná řešení úprav a změn do budoucna a ráda by našla vyváženost mezi právy a povinnostmi cestujících a leteckého dopravce.

Autorka zvolila téma především proto, že jí je velmi blízké a také z důvodu chybějící analýzy Nařízení 261/2004 z pohledu leteckého dopravce, který stojí na druhé straně cestujícího. Ochrana cestujících je sice velmi důležitým tématem a častým úhlem pohledu, ale ani dopravce by neměl být opomíjen a diskriminován. V diplomové práci by autorka ráda odpověděla především na otázky, zdali je Nařízení 261/2004 proporcionální, zdali odráží aktuální stav trhu a jaké změny by byly vhodné.

V průběhu zpracování této práce autorka používá zejména deskriptivní metodu, komparaci historického a současného stavu právní úpravy. Dále využívá analýzu a syntézu jednotlivých aspektů předmětu práce a také analytickou metodu formou dotazování aktérů výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch ke zjištění poznatků pro dosavadní a budoucí vývoj Nařízení 261/2004.

Podkladem k vypracování této diplomové práce je použito především samotné Nařízení 261/2004, odborné publikace a judikatura Soudního dvora EU, která je nezbytnou součástí tohoto tématu, nabízí bližší pochopení problematiky, poskytuje interpretaci jednotlivých ustanovení a zároveň k její četnosti je potřeba zvednout prst nad nutností novelizace úpravy pro její nedostatky. Dalšími užitými prameny jsou odborné články, dokumenty vydané orgány Evropské unie, leteckých asociací, jakož i použití záznamů z konferencí sdružujících letecké dopravce. Velmi

přínosným zdrojem pramenů byla stáž v Evropském parlamentu, kde byla autorce poskytnuta konzultace a odkazy na relevantní články členy výboru pro dopravu a cestovní ruch.

1. Úvod do právní úpravy letecké přepravy a jejího vývoje

Touto kapitolou by autorka ráda nastínila vývoj právní úpravy letecké civilní dopravy, který je důležitým předpokladem k porozumění původu samotného Nařízení 261/2004,¹ a to nejen pravidel náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě, ale především z toho vyplývajících povinností dopravce. Autorka poskytne stručný náhled do významných norem, které byly přijaty v oblasti mezinárodní letecké dopravy, a ucelují tak právní úpravu letecké dopravy v rámci Evropy. Letecká doprava je ve srovnání s lodní, silniční, železní a jinou dopravou řazena mezi nejmladší. Nepočítaje pokusy, které se zdaleka nepřibližují dnešním letům, k prvním vzletům řízeným motorovým letadlem došlo v roce 1903 bratry W. A O. Wrightovými.² Vzhledem k mladé povaze letectví se jeho právní úprava začíná vyvíjet až následovně, tedy začátkem 20. století. Na území Čech je poprvé letectví regulováno již více než před sto lety zákonem č. 207/1912 ř. z.³ - první právní norma vnitrostátní povahy, vztahující se k létání nad územím Čech a Moravy. Vzhledem k rozvoji leteckého provozu je v rámci mezinárodního práva první významnou úpravou přijata v rámci Pařížské konference v roce 1919 Pařížská úmluva. Dalšími významnými úpravami pro letectví, a zvláště pro úpravu náhrad a pomoci cestujícím, které jsou dále podrobněji popsány níže, byly přijaty v roce 1929 Varšavská úmluva,⁴ která díky některým novelizacím platí dodnes, Montrealská úmluva a dále v rámci EU nařízení, z nichž pro dané téma je nedůležitější Nařízení 261/2004.

1.1. Varšavská úmluva

Ve dvacátých letech minulého století začala vzrůstat letecká komerční přeprava natolik, že bylo potřeba stanovit pravidla pro odpovědnost provozovatele letadla vůči cestujícím, stejně jako odesílatelů či příjemců zboží za škodu, která může být způsobena leteckou přepravou. Otázka odpovědnosti byla vyřešena dne 12. října 1929 na tzv. druhé mezinárodní konferenci o leteckém právu soukromém ve Varšavě podepsáním Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen „**Nařízení 261/2004**“).

² OTTO, Jan, Ottův slovník naučný: ilustrovaná encyklopedie obecných vědomostí, sv. 28. V Praze, 1909, s. 884
Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/nkp/uuid/uuid:adc31fb0-0fc8-11e5-b0b8-5ef3fc9ae867> (cit. dne 14. 3. 2021).

³ Nařízení Ministra obchodu, jímž se živnostenské provozování vzduchoplavby váže na koncesi.

⁴ Text úmluvy viz vyhl. č. 15/1935 Sb.

dopravě, úmluvu podepsali zástupci 23 zemí.⁵ Varšavská úmluva upravuje mezinárodní dopravu osob, zavazadel a zboží, a to za úplatu i bezúplatně, jak je upraveno v Článku 1 za podmínky, že se jedná o mezinárodní přepravu, tedy místo odletu a místo příletu se musí nacházet v odlišném smluvním státě.⁶ Úmluva upravuje náležitosti dopravní listiny (kapitola II), odpovědnosti dopravce (kapitola III), včetně jurisdikcí, kde lze podat žalobu proti dopravci. Smluvní státy přijaly nejen tato pravidla do svých příslušných vnitrostátních právních systémů, ale také v souladu se smlouvou vyloučily jednostranné nebo jiné smluvní úpravy a všechny ostatní nároky s výjimkou těch, které stanovila úmluva. Úmluva tak stanovila mezi všemi smluvními státy povinný, výlučný a jednotný kodex mezinárodní letecké přepravy, jak je definován v úmluvě.⁷

Podstatnou úpravou je odpovědnost dopravce za škodu. V úmluvě nebyl aplikován princip objektivní odpovědnosti, jednotlivé skutkové podstaty jsou stanovené (tedy dopravce odpovídá za škodu, která vznikla usmrcením, zraněním nebo jiným tělesným poškozením cestujícího ve spojitosti s přepravou).⁸ Úprava se zabývá i odpovědností za škodu, která vznikla zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo zboží. Jde o typickou ochranu tzv. slabší smluvní strany, úmluva poskytuje ochranu cestujícím, kteří nemají možnost běžně znát okolnosti přepravy. Odpovědnost je pojata velmi široce, dopravce odpovídá za zavinění, které se předpokládá, ale úmluva upravuje podmínky, kdy dopravce není odpovědným za škodu a této odpovědnosti se zproští,⁹ prokáže-li, že on sám nebo jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo že tak nemohli učinit.¹⁰ Úmluva stanovuje hranici odpovědnosti v podobě výše náhrady, s kterou se dále setkáváme v dalších novějších úpravách.

Varšavská úmluva byla několikrát upravena prostřednictvím dodatkových protokolů, jako např. Haagský protokol, Montrealské protokoly či Guadalajarská úmluva, které dohromady tvoří Varšavský systém, jehož cílem bylo zejména posílit práva cestujících jako slabší smluvní strany a rozšířit odpovědnost dopravce za způsobené škody.

⁵ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, s. 13. ISBN: 80-86199-95-9.

⁶ Čl. 1, odst. 2 Varšavské úmluvy: „Bez takové zastávky se doprava mezi dvěma místy na území jediné Vysoké smluvní strany nepovažuje za mezinárodní ve smyslu této Úmluvy.“

⁷ CHENG, Bing, *A New Era in the Law of International Carriage by Air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999)*, 53 *International & Comparative Law Quarterly* 833-859, 2004, s. 833.

⁸ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, s. 145. ISBN: 80-86199-95-9.

⁹ Identičnou úpravu obsahuje pak čl. 19 Montrealské úmluvy.

¹⁰ Čl. 19 a násl. Varšavské úmluvy.

1.2. Haagský protokol

Po druhé světové válce se letecká doprava začala rozvíjet jak po kvalitativní, tak kvantitativní stránce, čímž si Varšavská úmluva vyžadovala revizi, k čemuž došlo, jak samotný název napovídá formou dodatkového protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929. Protokol¹¹ byl sjednán dne 28. září 1955 v Haagu, vložil nový text do původní úmluvy, upravil některá ustanovení a některá vypustil.¹²

Protokol změnil náležitosti dopravní listiny a její formální zjednodušení¹³ a dále zásadně změnil odpovědnost dopravce vůči cestujícím. Protokol zvýšil limit odpovědnosti dopravce¹⁴ z původních 125 000 francouzských zlatých franků na dvojnásobek 250 000 franků,¹⁵ což bylo nepopulární pro některé státy jako např. USA, které se snažily dosáhnout vyššího limitu odškodnění.¹⁶ Následně bylo přijato několik dalších protokolů a dodatků doplňujících Varšavskou úmluvu, které reflektovaly vývoj letecké dopravy. Guadalajarská úmluva¹⁷ z roku 1961 rozšířila aplikovatelnost Varšavské úmluvy i na nepravidelné, tzv. charterové lety.¹⁸ Další změnou pro právní úpravu letecké dopravy, a zvláště pak odpovědnosti dopravce byl Guatemalský protokol,¹⁹ který byl přijat v roce 1971. Tento protokol byl zároveň odpovědí na nesouhlas USA ohledně maximální výše odpovědnostního limitu odškodnění²⁰ a zavedl absolutní odpovědnost leteckého dopravce za škodu, která vznikla usmrcením, zraněním nebo jiným tělesným postižením cestujícího ve spojitosti s mezinárodní přepravou.

¹¹ Znění Haagského protokolu viz vyhláška ministra zahraničních věcí č. 15/1966 Sb., o protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října.

¹² MILDE, Michael, *International Air Law and ICAO*. Eleven International Publishing, 2008, str. 295. ISBN: 978-94-9094-735-4.

¹³ Čl. 3 Haagského protokolu.

¹⁴ Nejedná se o paušální částky, jako je tomu v aktuálním nařízení, ale o maximální rozsah náhrady.

¹⁵ Čl. 22 odst. 1 Varšavské úmluvy, změněno čl. 11 Haagského protokolu.

¹⁶ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, s. 146. ISBN: 80-86199-95-9.

¹⁷ Znění Guadalajarská úmluva viz vyhl. č. 27/1968 Sb., o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu.

¹⁸ Viz pozn. 16.

¹⁹ Česká republika tento protokol neratifikovala, je smluvní stranou Varšavské úmluvy, Haagského protokolu a Guadalajarské úmluvy.

²⁰ Limit odpovědnosti leteckého dopravce byl zvýšen na 1 500 000 franků.

1.3. Montrealská úmluva

Dne 28. května 1999 byla v Montrealu na půdě organizace ICAO²¹ přijata Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě,²² vešla v platnost v roce 2003, tedy 70 let poté, co byla ujednána Varšavská úmluva. Cílem bylo reflektovat posun v mezinárodní přepravě a modernizovat²³ dosavadní úpravu, neboť Varšavský systém se stal roztržštěným v důsledku protokolů a dodatků. Změny, které přinesla Montrealská úmluva, byly kladně přijaty a Montrealskou úmluvu ratifikovalo 137 států.²⁴ Montrealská úmluva je rozdělena do sedmi kapitol, přičemž pro téma této diplomové práce je relevantní třetí kapitola, která se vztahuje k odpovědnosti dopravce a rozsahu náhrady škody.

Varšavská úmluva z roku 1929 zůstává nadále v platnosti a koexistuje spolu s Montrealskou úmluvou, která má, jak je uvedeno v čl. 55 aplikační přednost stejně tak vůči ostatním úpravám. Montrealská úmluva byla provedena do práva EU Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.

Montrealská úmluva logicky zachovává strukturu Varšavské úmluvy tak, že jako první uvádí náležitosti dokumentace a povinnosti stran v souvislosti s přepravou (hlava II)²⁵ a dále odpovědnost dopravce a rozsah náhrady škod (hlava III). Úmluva s sebou přinesla několik novinek, které Čapek shrnuje následovně:

1. Zavedení dvoustupňového režimu náhrad obětem leteckých nehod. První stupeň zahrnuje objektivní odpovědnost do výše 100 000 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR)²⁶ a druhý je neomezen limitem odpovědnosti a je presumován zaviněním ze strany dopravce.
2. V případě zpoždění byl přijat limit 4150 SDR pro každého cestujícího. Za ztracené, zničené nebo poškozené zavazadlo je limit 1000 SD a 17 SDR za každý kilogram zboží.
3. Letečtí dopravci jsou nově povinni v případě nehody letadla urychleně poskytnout obětem nehod nebo oprávněným osobám zálohu na krytí okamžitých ekonomických potřeb těchto osob, danou výši má stanovit vnitrostátní předpis (ratifikující stát si v případě tohoto ustanovení může stanovit, zdali ve vnitrostátní legislativě tuto povinnost stanoví).

²¹ Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization).

²² V České republice vyhlášené pod č. 123/2003 Sb. m. s.

²³ Uvedeno v preambuli Montrealské úmluvy.

²⁴ ICAO (2001): Current lists of parties to multilateral air law treaties.

Dostupný z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (cit. 21. 3. 2021).

²⁵ Ve Varšavské úmluvě upraveno jako dopravní listina.

²⁶ Což představuje cca 135 000 USD.

4. Smluvní strany budou požadovat na svých dopravcích uzavření vhodného pojištění na krytí odpovědnosti. Jiné státy, do kterých cizí dopravce létá, mají právo v souladu s Úmluvou požadovat, aby dopravce prokázal, že takové pojištění na krytí své odpovědnosti uzavřel.
5. Úmluva zavádí tzv. pátou jurisdikci, která umožňuje v případě smrti nebo zranění cestujícího podat žalobu ve státě, kde měl cestující v době nehody své hlavní a stále bydliště.

Snahou přijetí Montrealské úmluvy bylo dosáhnout co nejrozsáhlejšího zapojení všech účastníků mezinárodní letecké přepravy (dopravce, cestující, odesílatele, a další), jak Čapek uvádí, tento nový mezinárodněprávní dokument je výsledkem kompromisů mezi koncepcí nejvyspělejších států (které zamýšlejí odstranit jakýkoliv limit odpovědnosti) a chudších států (které projeví zájem na nižším limitu odpovědnosti).²⁷

Montrealská úmluva zjednodušila rozsah náležitosti dokumentace v souvislosti s přepravou. Avšak přes uvedené náležitosti 5. odstavce článku dementuje jejich důležitost existence, neboť jejich nedodržení neovlivňuje existenci ani platnost přepravní smlouvy, která se řídí pravidly této úmluvy.

Cestujícímu musí být vydán individuální nebo hromadný přepravní dokument obsahující:

- (a) vyznačení míst odletu a určení;
- (b) pokud jsou místo odletu a určení na území jedné smluvní strany a byla dohodnuta jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, vyznačení nejméně jedné takové zastávky.²⁸

Hlava III. úmluvy upravuje odpovědnosti leteckého dopravce a následný rozsah náhrady škody ve svých člancích 17–19 rozlišuje tři typy odpovědnosti dopravce, a to odpovědnost leteckého dopravce za:

- usmrcení a zranění cestujících
- poškození nákladu a
- zpoždění

Dle čl. 19 je předpokladem pro vznik odpovědnosti skutečnost, že k přepravě došlo, vznikla škoda a existuje příčinná souvislost mezi touto přepravou a škodou. Montrealská dohoda upravuje individualizovanou náhradu škody na rozdíl od paušalizované náhrady stanovené Nařízením

²⁷ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, s. 148-149. ISBN: 80-86199-95-9.

²⁸ Čl. 3 Montrealské úmluvy.

261/2004, čímž toto nařízení doplňuje. V kontextu Montrealské úmluvy se posuzuje konkrétní škoda, kterou konkrétní cestující utrpěl, což ale není v rámci Montrealské úmluvy přímo definováno a posuzuje se tak dle národního právního řádu.²⁹ Takovými náklady bývají náklady za ubytování, storno poplatky, místní přepravu apod. Vztahu Montrealské úmluvy a Nařízení 261/2004 je věnovaná samostatná podkapitola dále 2.2.2. Vztah Montrealské úmluvy a Nařízení 261/2004.

Montrealská úmluva zakotvuje možnost zbavení se odpovědnosti leteckého dopravce i omezení odpovědnosti, čímž nestojí na principu absolutní odpovědnosti leteckého dopravce. Čl. 19, druhá věta stanovuje vyloučení odpovědnosti leteckého dopravce: dopravce neodpovídá za škody způsobené zpožděním, jestliže prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili. A na dopravci leží důkazní břemeno, jedná se o presumované zavinění dopravce,³⁰ které musí vyvrátit tím, že prokáže, že učinil veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátil, nebo že nebylo v jeho silách tak učinit.

Vedle čl. 19 existuje v ustanovení čl. 20 Montrealské úmluvy další možnost zproštění odpovědnosti leteckého dopravce, které je obecné pro všechny druhy odpovědnosti. Prokáže-li letecký dopravce, že škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu anebo osoby, která místo ní uplatňuje svoje práva, bude dopravce zcela nebo z části zproštěn své odpovědnosti v té míře, jak taková nedbalost nebo protiprávní čin nebo opomenutí způsobily škodu nebo k ní přispěly. Nedbalostní jednání je třeba podle Sedláčka chápat v tomto kontextu Montrealské úmluvy jako nedostatek požadované péče ve vztahu k prováděné přepravě.³¹

Montrealská úmluva upravuje limity odpovědnosti, čímž se liší od Nařízení 261/2004, které nabízí paušální náhradu. V případě omezené odpovědnosti nabízí úprava i snížení náhrady škody, a tím dovoluje posuzovat případy individuálně ad hoc. Úmluva nabízí ve svých ustanoveních přepočítání jednotek, čímž nabízí spravedlivější a proporcionálnější řešení pro obě strany. Maximální výše náhrady škody je dle ustanovení čl. 23 Montrealské úmluvy z praktických důvodů stanovena formou zvláštních práv čerpání, v angličtině zvaných Special Drawing Rights

²⁹ SEDLÁČEK, Pavel, Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář. Praha: VOX – kurzy, semináře, rekvalifikace, 2018, 444 s. ISBN 978-80-87480-62-5.s. 134.

³⁰ POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. Praha: Wolters Kluwer, 2016, ISBN 978-80-7552-133-0, s. 215.

³¹ SEDLÁČEK, Pavel. Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář. Praha: VOX – kurzy, semináře, rekvalifikace, 2018, 444 s. ISBN 978-80-87480-62-5.s. 157.

(SDR) neboli také (ZPČ),³² na jejichž základě se přepočtou na konkrétní měnu. Přepočet hodnoty definuje Mezinárodní měnový fond, který rozliší nejprve, zdali je subjekt stranou Montrealské úmluvy a zároveň členem Mezinárodního měnového fondu a podle toho se přepočtou dle metodiky zvláštní práva čerpání. Přepočet jednotek zvláštních práv čerpání na národní měny se u smluvní strany, jež je členem Mezinárodního měnového fondu, provede podle metodiky přepočtu, kterou používá Mezinárodní měnový fond pro svoje operace a transakce ke dni vynesení rozsudku.³³ Pochopitelně převod zvláštních práv je aktualizován podle aktuálního trhu, hodnota je zveřejněna a je dostupná na internetových stránkách Mezinárodního měnového fondu, a tím lépe odráží spravedlivé odškodnění v daném místě a čase.

Evropské společenství přijalo Nařízení Rady 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, které bylo přijato ještě před přijetím Montrealské úmluvy. Z důvodu přijetí Montrealské úmluvy,³⁴ ke které Evropské společenství přistoupilo, bylo potřeba regulaci novelizovat a tím bylo přijato Nařízení Rady č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění Nařízení Evropského, které inkorporovalo text z Montrealské úmluvy. Toto nařízení se vztahuje také na vnitrostátní lety, což je nad rámec Montrealské úmluvy.

³² About IMF. Special Drawing Right (SDR). International Monetary Fund, <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>, publikováno 5.8.2021 (cit. 3.11.2021).

³³ Čl. 23 odst. 1 Montrealské úmluvy.

³⁴ Odpovědnosti dopravce dle Montrealské úmluvy je věnována kapitola 2.2.1 Vztah Montrealské úmluvy a Nařízení 261/2004

2. Nařízení 261/2004

2.1. Obecná charakteristika Nařízení 261/2004

Přijetí Nařízení 261/2004 již předcházely normy Evropského společenství, které zakládaly práva cestujícím a povinnosti leteckým dopravcům. Z důvodu zvyšující se frekventovanosti letů, pasažérů, leteckých společností na trhu stejně jako s tím souvisejících negativních následků jako zpoždění či zrušení letů, bylo přijato Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů je účinné od 17. února 2005 a nahradilo nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991³⁵ oproti původní úpravě rozšířilo práva cestujícím, původní nařízení z roku 1991 upravovalo ochranu cestujících v případech tzv. overbookingu,³⁶ kdy jim byl odepřen nástup na palubu letadla.

V květnu 2001 Asociace evropských leteckých společností³⁷ předložily dobrovolné závazky ke zlepšení kvality svých služeb a doporučily svým členům, aby je přijali k zvýšení úrovně služeb, které cestující dostávají. K lepší ochraně cestujících v letecké dopravě v EU, Komise oznámila svůj záměr stáhnout svůj návrh z roku 1998 na změnu nařízení (EHS) č. 295/91 o kompenzaci za odepření nástupu na palubu, která zahrnovala i zrušení, a nahradit ji silnější. Oznámila také, že navrhne legislativu, která umožní cestujícím se zpožděním zrušit cestu nebo v ní pokračovat za uspokojivých podmínek. Důvody k přijetí Nařízení 261/2004 jsou specifikovány v jeho odůvodnění, hlavním důvodem je především ochrana cestujícího jako spotřebitele.

Nařízení 261/2004 obsahuje 19 článků, kterým předchází odůvodnění přijetí, které zmiňuje hlavní cíle a zásady této úpravy. Autorka si z Nařízení 261/2004 dovoluje vybrat pouze ty nejdůležitější články a části normy, které považuje za relevantní pro tuto práci a dále je bude zkoumat hlouběji v následujících podkapitolách.

2.2. Pravidla pro určení mezinárodní příslušnosti

Nařízení 261/2004 otázku místní příslušnosti explicitně neupravuje. Při určení místní příslušnosti se postupuje podle Nařízen č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a

³⁵ 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.

³⁶ Situace, kdy letecký dopravce umožní zakoupení více letenek, než jaká je skutečná kapacita míst v přepravním prostředku.

³⁷ AEA (Association of European Airlines).

uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále také jako „**Nařízení Brusel I Bis**“). Cestující si může zvolit, u kterého soudu bude žalovat leteckého dopravce. Může podat žalobu podle ustanovení o obecné příslušnosti Nařízení Brusel I Bis u soudů členského státu EU, v němž má letecký dopravce své sídlo. Cestující také může podat žalobu na základě zvláštní příslušnosti podle čl. 7 bodu 1 písm. b) druhé odrážky Nařízení Brusel I bis,³⁸ v místě území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytnuty.

Nařízení Brusel I Bis se použije pouze v případě, má-li letecký dopravce sídlo v některém z členských států EU. Leteckou dopravu na trhu EU však nabízí i jiní letečtí dopravci, kteří své sídlo mají mimo EU (např. japonské aerolinky Anna, JAL, ruský letecký dopravce Aeroflot nebo americký dopravce Delta). Nařízení Brusel I bis je proto logicky neaplikovatelné a v takových případech se musí vycházet z vnitrostátních předpisů. Pro představu, v českého právním řáde se užije zákona o mezinárodním právu soukromém.³⁹ V průběhu času se ukázalo, že určení mezinárodní příslušnosti není tak jasné, jak se zdá a úprava EU vyvolala několik otázek při aplikaci Nařízení 261/2004, které Soudní dvůr EU v několika rozhodnutích vyjasnil.

Základem zahájení soudního řízení je správné určení, který soud má pravomoc daný spor projednat a který konkrétní soud bude k řízení příslušný. V praxi se ukázala problematičká situace ve výkladu, kdy je několik míst poskytnutí služby v různých členských státech. K otázce plurality míst se vyjádřil Soudní dvůr EU v rozsudku ze dne 9. července 2009, ve věci Peter Rehder proti Air Baltic Corporation, C-204/08 (dále jen „**věc Rehder**“), kde bylo potřeba vymezit, jakým způsobem je třeba vykládat slovní spojení „místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytovány“ v kontextu náhrady škody založené na základě Nařízení 261/2004 obsažené v čl. 5 bodě 1 písm. b) druhé odrážce nařízení Rady č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále jen „**nařízení Brusel I**“)⁴⁰ v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do druhého členského státu.⁴¹

Pan Rehder, jako žalobce, podal návrh na zahájení řízení u okresního soudu v Mnichově, kde se domáhal náhrady škody za zrušený let z Mnichova do Vilnius. Společnost Air Baltic podala odvolání proti rozhodnutí soudu prvního stupně, který byl zrušen, neboť odvolací soud měl

³⁸ Dle původního Nařízení Brusel I čl. 5 bod 1 písm. b).

³⁹ Zákon č. 91/2012 Sb. ze dne 25. ledna 2012, o mezinárodním právu soukromém.

⁴⁰ Nařízení Rady č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále jen „nařízení Brusel I“) bylo nahrazeno Nařízením Brusel I Bis.

⁴¹ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci Peter Rehder proti Air Baltic Corporation, ze dne 9. 7. 2009, C-2004/08, bod 29.

za to, že služby letecké přepravy jsou poskytovány v místě sídla společnosti, která let zajišťuje. Peter Rehder proti tomuto rozsudku odvolacího soudu podal opravný prostředek k Spolkovému soudnímu dvoru,⁴² který podal předběžnou otázku k Soudnímu dvoru EU, aby určil rozhodné místo pro určení soudní příslušnosti.

Soudní dvůr EU v nalezení odpovědi vycházel analogicky z rozsudku ve věci Color Drack GmbH v. Lexx International Vertriebs GmbH, ze dne 3. 5. 2007, C-386/05,^{43,44} kde soud stanovil, že pravidlo uvedené v čl. 5 bodě 1 písm. b) první odrážce Nařízení Brusel I je použitelné i v případě více míst dodání zboží v témže členském státě, s tím, že k rozhodnutí o všech nárocích ze smlouvy musí být příslušný jediný soud.⁴⁵ Nařízení Brusel I v pravidlech o zvláštní příslušnosti v oblasti smluv o prodeji zboží a poskytování služeb sleduje stejný cíl a mají i stejné postavení v nařízení, z čehož Soudní dvůr EU vyvodil podobnost a možnost analogické aplikace rozsudku ve věci Color Drack GmbH v. Lexx International Vertriebs GmbH a simili pro posouzení případu Rehder a vyložil čl. 5 bodě 1 písm. b) ve stejném smyslu.⁴⁶ V případě plurality míst poskytování služeb v několika členských státech je třeba najít místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi smlouvou, kterou mezi sebou uzavřeli dopravce a cestující, a příslušným soudem. Místo, kde podle této smlouvy musí docházet k hlavnímu poskytování služeb. Jedinými místy, která mají přímou vazbu s uvedenými službami poskytovanými v rámci plnění závazků souvisejících s předmětem smlouvy, jsou místa odletu a příletu letadla.⁴⁷ Žalobci i žalovanému umožňuje snadno určit soudy, kterým věc může být předložena, přiznává žalobci možnost volby, dodržuje kritérium úzkého vztahu a splňuje rovněž požadavek předvídatelnosti. Soudní dvůr EU navíc podpořil výrok principem právní jistoty, neboť výběr žalobce je v rámci čl. 5 bodu 1 písm. b) nařízení Bruselu I druhé odrážky omezen na dva možné soudy. Je třeba připomenout, že žalobce má nadále k dispozici soud místa bydliště žalovaného stanovený v čl. 2 odst. 1 uvedeného nařízení, tj. v projednávané

⁴² Bundesgerichtshof, Spolkový soudní dvůr je nejvyšší soud v systému běžné jurisdikce v Německu.

⁴³ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci Color Drack GmbH proti Lexx International Vertriebs GmbH, ze dne 3. 5. 2007, C-386/05.

⁴⁴ O tento rozsudek se opíral Spolkový soudní dvůr při předkládání předběžné otázky.

⁴⁵ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci Color Drack GmbH proti Lexx International Vertriebs GmbH, ze dne 3. 5. 2007, C-386/05, bod 36 a 38.

⁴⁶ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci Peter Rehder proti Air Baltic Corporation, ze dne 9. 7. 2009, C-2004/08, bod 36.

⁴⁷ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci Peter Rehder proti Air Baltic Corporation, ze dne 9. 7. 2009, C-2004/08, bod 37 a 41.

věci, podle čl. 60 odst. 1 téhož nařízení, soud, v jehož obvodě má dopravce své sídlo, ústřední správu nebo hlavní provozovnu, což je v souladu s článkem 33 Montrealské úmluvy.⁴⁸

Soudnímu dvoru EU byla také během řízení nastolena otázka, zda lze v situaci, jakou je situace v původním řízení tohoto případu, použít pro účely určení příslušného soudu čl. 33 Montrealské úmluvy. Nařízení 261/2004 a Montrealská úmluva používá pojmu příslušnost, které odpovídá pojmu pravomoc dle českého práva, a proto je v této kapitole užiji jako synonyma. Nařízení 261/2004 a Montrealská úmluva jsou normy odlišné geneze. Soudní dvůr EU došel k závěru, že na daný případ nelze Montrealskou úmluvu aplikovat, neboť se jedná o paušalizovanou náhradu škody, kterou zakládá Nařízení 261/2004, nikoliv individuální, a na základě toho se určí i příslušnost soudu, tedy podle nařízení Brusel I (aktuálně nařízení Brusel I Bis). Nároky založené na dotčených ustanoveních Nařízení 261/2004 a nároky založené na Montrealské úmluvě se řídí dvěma odlišnými právními rámci.⁴⁹ Každá úprava zakládá odlišná práva a povinnosti, proto je důležité vysvětlit jejich vztah. Nařízení 261/2004 je sekundární normou EU a Montrealská úmluva je mezinárodní smlouvou, která má aplikační přednost před sekundární normou EU, tedy Nařízením 261/2004.⁵⁰ Montrealská úmluva na základě čl. 33 stanovuje příslušnost soudu a nabízí několik variant, kde lze podat žalobu na náhradu škody - podle volby žalobce na území jedné ze smluvních stran, buď u soudu, kde má dopravce bydliště, nebo u soudu hlavního sídla jeho podnikání nebo u soudu v místě jeho podnikání, ve kterém byla přepravní smlouva sjednána, nebo u soudu v místě určení. Jak je již zmíněno, Nařízení 261/2004 a Montrealská úmluva jsou normy jiného charakteru,⁵¹ není možné, aby pro nároky vyplývající z Nařízení 261/2004 založila soudní příslušnost Montrealská úmluva dle čl. 33. K určení mezinárodní soudní příslušnosti, který soud bude rozhodovat o právech cestujících podle Nařízení 261/2004 se užije Nařízení Brusel I Bis.

2.2.1. Vztah Montrealské úmluvy a Nařízení 261/2004

Nařízení 261/2004 a Montrealská úmluva jsou normy odlišného původu, jak je uvedeno výše a vzájemně se doplňují, každá úprava zakládá odlišná práva a povinnosti, proto je důležité

⁴⁸ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci Peter Rehder v. Air Baltic Corporation, ze dne 9. 7. 2009, C-2004/08, bod 45.

⁴⁹ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci Peter Rehder v. Air Baltic Corporation, ze dne 9. 7. 2009, C-2004/08, bod 27.

⁵⁰ Podle čl. 216 odst. 2 SFEU jsou mezinárodní dohody uzavřené Evropskou unií pro její orgány závazné, a tudíž mají přednost před akty Evropské unie.

⁵¹ K vztahu Nařízení 261/2004 a Montrealské úmluvy následuje podkapitola 2.2.1.: Vztah Montrealské úmluvy a Nařízení 261/2004.

vysvětlit jejich vztah. Nařízení 261/2004 je sekundární normou EU a Montrealská úmluva je mezinárodní smlouvou, která má aplikační přednost před sekundárním právem EU. Kolize Nařízení 261/2004 s Montrealskou úmluvou byla v minulosti posuzována Soudním dvorem EU, kdy dvě sdružení leteckých společností IATA⁵² s ELFAA^{53,54} napadla platnost a účinnost Nařízení 261/2004. Předkládající soud⁵⁵ předložil Soudnímu dvoru EU několik předběžných otázek, které byly předloženy za účelem zpochybnění platnosti Nařízení 261/2004. Soudní dvůr EU ve věci C-344/04 posuzoval v jedné z otázek předkládajícího soudu, zda je čl. 6 Nařízení 261/2004 slučitelný s ustanoveními článků 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy. Soudní dvůr EU upozornil, že podle čl. 300 odst. 7 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství jsou dohody uzavřené za podmínek stanovených tímto článkem závazné pro orgány Evropského společenství i pro členské státy. Podle judikatury Soudního dvora EU⁵⁶ mají tyto dohody přednost před předpisy sekundárního práva Evropského společenství. Montrealská úmluva podepsaná Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 na základě čl. 300 odst. 2 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství⁵⁷ byla schválena rozhodnutím Rady ze dne 5. dubna 2001, a pokud jde o Evropské společenství, vstoupila v platnost dne 28. června 2004. Z toho plyne, že jsou ustanovení Montrealské úmluvy podle ustálené judikatury⁵⁸ nedílnou součástí právního řádu Evropského společenství.⁵⁹

Soud v rozhodnutí došel k závěru, že ustanovení čl. 5, 6 a 7 Nařízení 261/2004 nejsou slučitelná s čl. 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy. Soud konstatoval, že zpoždění cestujících v letecké dopravě, zejména pokud je významné, může obecně způsobit dva druhy škod. Příliš velké zpoždění způsobí jednak takřka totožné škody všem cestujícím, jejichž náhrada může mít formu standardizované a okamžité pomoci nebo poskytnutí péče pro všechny dotčené osoby, například

⁵² Mezinárodní asociace leteckých dopravců (International Air Transport Association).

⁵³ Evropská asociace nízkonákladových leteckých společností (European Low Fares Airline Association).

⁵⁴ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci *The Queen*, na žádost IATA a ELFAA proti Department for Transport, C-344/04, ze dne 10. 1. 2006.

⁵⁵ High Court of Justice, Spojené Království.

⁵⁶ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci *Komise v. Německo*, C-61/94, bod 52, ze dne 10. září 1996 a rozsudek Soudního dvora EU ve věci *Bellio F.lli*, C-286/02, bod 33, ze dne 1. dubna 2004.

⁵⁷ Dnes hovoříme o čl. 216(2) SFEU.

⁵⁸ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci *Haegeman*, 181/73, 449, bod 5, ze dne 30. dubna 1974, a Rozsudek Soudního dvora EU ve věci *Demirel*, 12/86, s. 3719, bod 7, ze dne 30. září 1987.

⁵⁹ Dnes EU.

ve formě občerstvení, stravy, ubytování nebo telefonních hovorů, čemuž odpovídá účel podstaty Nařízení 241/2006. Cestujícím může mimoto vzniknout individuální újma, v závislosti na důvodu jejich cestování, jejíž náprava musí být posuzována případ od případu podle rozsahu způsobených škod, a jež v důsledku toho může být nahrazena pouze a posteriori a individuálně, k čemuž slouží právě Montrealská úmluva.⁶⁰ Z tohoto odůvodnění nemohou být Nařízení 261/2004 a Montrealská úmluva považovány za neslučitelná.

Pauknerová⁶¹ na rozhodnutí Soudního dvora EU nahlíží kriticky, podle ní nepůsobí argumenty soudu přesvědčivě a jsou založeny pouze na tom, že ustanovení o náhradě škody při zpoždění v Montrealské úmluvě představují individualizovanou škodu, ale Nařízení 261/2004 předvídá paušalizovanou náhradu škody.

Další zásadní otázka, která byla ve věci IATA a ELFAA vs. Department for Transport Soudnímu dvoru EU předložena, a je zajímavá pro téma práce ohledně nicotnosti a neplatnosti čl. 5 a čl. 6 Nařízení 261/2004 z důvodu, že diskriminují nízkonákladové aerolinie. Letecká asociace ELFAA tvrdila, že nízkonákladové letecké společnosti, které zastupuje, jsou diskriminovány, neboť opatření stanovená v uvedených člancích ukládají tytéž povinnosti všem leteckým dopravcům bez rozlišení na základě jejich cenových politik a nabízených služeb. Soudní dvůr však neshledal diskriminaci ve zmíněných člancích a odůvodnil to se slovy, že újmy vzniklé cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letů jsou obdobné bez ohledu na společnost, s kterou uzavřeli smlouvu, a nemají žádnou souvislost s cenovými politikami uplatňovanými těmito společnostmi.⁶² Soudní dvůr EU také uvedl, že v rámci principu rovného zacházení je nutné zacházet se všemi leteckými dopravci stejně, neboť jen tak může být naplněn hlavní účel Nařízení 261/2004, tedy zvýšená ochrana cestujících.⁶³

⁶⁰ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci The Queen, na žádost IATA a ELFAA proti Department for Transport, C-344/04, ze dne 10. 1. 2006, bod 43.

⁶¹ PAUKNEROVÁ, Monika, Evropské mezinárodní právo soukromé. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013., s. 44, 978-80-7400-504-6.

⁶² Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci The Queen, na žádost IATA a ELFAA proti Department for Transport, C-344/04, ze dne 10. 1. 2006, bod 94, 97.

⁶³ K postavení leteckého dopravce se autorka věnuje dále.

2.3. Působnost a předmět Nařízení 261/2004

Oblast působnosti upravuje čl. 3 Nařízení 261/2004. Nařízení 261/2004 se vztahuje na všechny cestující, kteří, odlétají z letiště umístěného na území členského státu EU^{64,65} nebo na cestující, kteří odlétají z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu EU, pokud neobdrželi náhradu, odškodnění nebo poskytnutí pomoci v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem EU.⁶⁶ V druhém případě je působnost velmi široká, tedy rozšířena na území třetích států,⁶⁷ tedy mimo EU, odkud letadlo odlétá. Avšak stěžejní je pro působnost letiště příletu. Rozhodujícím faktorem je zde i zápis dopravce do evidence obchodních korporací/registrace u úřadu pro civilní letectví (či jiné lokální registrace) v rámci EU.

Do působnosti Nařízení 261/2004 je také nutné zahrnout lety vnitrostátní, které však postrádají přeshraniční prvek, avšak jsou operovány na území členského státu. Není tak rozhodné, že místo státu odletu i příletu na letiště je totožné.

Místní působnost Nařízení 261/2004 v minulosti vyvolala několik otázek, jednou z nich je předběžná otázka podaná Vrchním zemským soudem ve Frankfurtu nad Mohanem ve věci C-173/07. Žádost byla předložena v rámci sporu mezi leteckou společností Emirates Airlines – Direktion für Deutschland (dále jen „Emirates“) a D. Schenkelem ohledně toho, že Emirates odmítla D. Schenkelovi poskytnout náhradu za zrušení letu z Manily (Filipíny).⁶⁸ D. Schenkel si zarezervoval u společnosti Emirates cestu z Düsseldorfu přes Dubaj do Manily a zpět se stejným přestupem. Zpáteční let D. Schenkela z Manily byl rezervován na 12. března 2006, ale byl zrušen z důvodu technických problémů a pan Schenkel nakonec odletěl z Manily o dva dny později a téhož dne přiletěl do Düsseldorfu. Pan Schenkel podal proti společnosti Emirates žalobu, kterou se dle Nařízení 261/2004 domáhal náhrady škody ve výši 600 EUR a tvrdil, že zpáteční let (let tam i zpět) jsou vzájemně závislými součástmi téhož letu, jelikož výchozím místem tohoto jediného letu byl Düsseldorf. Podle jeho výkladu byl „cestujícím odlétajícím z letiště umístěného na území členského státu“ Evropského společenství ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) uvedeného Nařízení č. 261/2004 a jeho let byl souvislým letem. Naopak společnost Emirates tvrdila, že se jedná o dva samostatné lety, a tudíž se na ni Nařízení 261/2004 nevztahuje. Podstatou otázky

⁶⁴ Na které se vztahuje SFEU, dříve Smlouva o založení Evropského společenství, jak je uvedeno i v Nařízení 261/2004.

⁶⁵ Čl. 3, odst. 1, písm. a) Nařízení 261/2004.

⁶⁶ Čl. 3, odst. 1, písm. b) Nařízení 261/2004.

⁶⁷ Třetími státy jsou státy ve smyslu čl. 355 SFEU považovány i státy uvedené v příloze II SFEU.

⁶⁸ Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 10. července 2008. Emirates Airlines Direktion für Deutschland v. Diether Schenkel, věc C-173/07, EUR-Lex Úřad pro publikace Evropské unie, (dále jen „C-173/07“).

předkládajícího soudu bylo, zda má být čl. 3 odst. 1 písm. a) Nařízení 261/2004⁶⁹ vykládáno tak, že se použije na případ zpáteční cesty, kdy cestující, kteří původně odletěli z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje SFEU, se vrátí na toto letiště letadlem, které odletělo z letiště umístěného ve třetí zemi. Předkládající soud se rovněž tázal, zda okolnost, že let tam i let zpáteční jsou rezervovány současně, má vliv na výklad tohoto ustanovení.⁷⁰

Soud stanovil, že ze znění Nařízení 261/2004 vyplývá, že se uplatní v situacích, kdy cestující nastoupí let buď na letišti umístěném na území členského státu⁷¹ anebo na letišti umístěném na území třetí země a směřují na letiště umístěné na území členského státu,⁷² za podmínky, že letecký dopravce provozující tento let je dopravcem Evropské společnosti.⁷³ Z toho Soudní dvůr EU vyvodil, že situace, kdy cestující odlétají z letiště umístěného v třetí zemi, nemůže být považována za situaci spadající pod čl. 3 odst. 1 bodu a) Nařízení 261/2004, a že tudíž do oblasti působnosti Nařízení 261/2004 spadá pouze při splnění podmínky stanovené v samotném čl. 3 odst. 1 bodě b), to tehdy, je-li provozující letecký dopravce dopravcem Evropské společnosti.

Předpokladem pro nárokování náhrady cestujícího je předložení platného dokladu o přepravě (letenky). Nařízení 261/2004 však vylučuje náhradu pro cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné, například tzv. „stand by“ letenky, které jsou poskytovány aerolinkami pro jejich zaměstnance. Tato výjimka se ale netýká cestujících, kteří obdrželi letenku na základě programu pro často cestující zákazníky či na základě jiných obchodních programů.

Předmětem Nařízení 261/2004 jsou práva cestujících, jestliže jim je odepřen nástup na palubu proti jejich vůli,⁷⁴ jejich let zrušen⁷⁵ nebo jejich let zpožděn.⁷⁶ Jednotlivé případy jsou rozvedeny níže v podkapitolách.

2.3.1. Odepření nástupu na palubu

Odepřením nástupu se dle čl. 2 písm. j) Nařízení č. 261/2004 rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za všech splněných

⁶⁹ Tedy, že oblast působnosti nařízení se vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva.

⁷⁰ C-173/07.

⁷¹ Čl. 3, odst. 1, písm. a) Nařízení 261/2004.

⁷² Čl. 3, odst. 1, písm. b) Nařízení 261/2004.

⁷³ C-173/07.

⁷⁴ Čl. 4 Nařízení 261/2004.

⁷⁵ Čl. 5 Nařízení 261/2004.

⁷⁶ Čl. 6 Nařízení 261/2004.

podmínek uvedených v Nařízení 261/2004. Odepřením nejsou případy, kdy jsou přiměřené důvody odepřít nástup cestujícím jako zdravotní problémy (př. neposkytnutí dokumentů „fit to fly“), důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady.

Letecký dopravce by měl v souladu s bodem 9 preambule Nařízení 261/2004 snížit počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli tím, že namísto odepření nástupu má vyzvat dobrovolníky⁷⁷ k odstoupení od svých rezervací za náhradu, přičemž těm, kterým byl nakonec odepřen nástup na palubu, by se poskytla plná náhrada. Podle bodu 10 by se cestujícím, kterým byl odepřen nástup proti jejich vůli, mělo umožnit zrušení jejich letů, proplacení jejich letenek nebo pokračování za uspokojivých podmínek, což stanovuje čl. 8 Nařízení 261/2004 (v takovém případě mluvíme o situaci, kdy dojde v rezervačním systému k tzv. overbookingu). O cestující by mělo být dostatečně postaráno, zatímco čekají na pozdější let, cestující mají v souladu s čl. 9 právo na poskytnutí péče zdarma, a to strava a občerstvení v rozsahu přiměřené čekací době, ubytování v hotelu, pokud se pobyt na jednu noc stane v důsledku odepření nástupu nezbytným. Navíc je cestujícím zdarma nabídnuta komunikace v podobě dvou telefonních hovorů, podání dvou telefaxových nebo elektronických zpráv.

Výše náhrady se určí ortodromickou metodou mezi místem odletu a příletu:

- 250 EUR shodně pro všechny lety o délce nejvýše 1 500 kilometrů;
- 400 EUR u všech letů v EU delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 do 3 500 kilometrů;
- 600 EUR pro lety nespádající pod první dvě kategorie.

Výše zmíněná náhrada může být dopravcem snížena o 50 %, nepřekračuje-li přilet přesměřovaného letu oproti původně rezervovanému letu:

- dvě hodiny v případě náhrad dle písm. a);
- tři hodiny v případě náhrad dle písm. b);
- čtyři hodiny v případě náhrad dle písm. c).

Nárok na kompenzace v důsledku odepření nástupu, byl již dříve ukotven v Nařízení 295/91,⁷⁸ které bylo nahrazeno současnou úpravou Nařízení 261/2004. V letecké dopravě je běžné,

⁷⁷ Dle čl. 2 písm. k) Nařízení č. 261/2004 je dobrovolníkem osoba, která se přihlásila k nástupu na palubu a souhlasila po vyzvání leteckého dopravce s postoupením své rezervace výměnou za odpovídající náhradu.

⁷⁸ 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.

že se statisticky nedostaví odhadem okolo dvaceti procent cestujících,⁷⁹ neboť několik jich využívá flexibilních tarifů. Proto letecký dopravce běžně nabízí k zakoupení více letenek, než jaká je reálná kapacita, aby naplnil ekonomický potenciál.

2.3.2. Zrušení letu

Zrušením letu se dle čl. 2 písm. 1) Nařízení č. 261/2004 rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo. Cestujícím, jejichž lety jsou zrušeny, by mělo být umožněno proplacení jejich letenek nebo využití přeměrování za uspokojivých podmínek a mělo by o ně být v průběhu čekání na pozdější let dostatečně postaráno.⁸⁰ Letecký dopravce je dále povinen včas informovat cestující o možné náhradní dopravě, kterou mohou cestující využít. Na základě Nařízení 261/2004 je letecký dopravce povinen dle článku 5 nabídnout pomoc v souladu s článkem 8 (proplacení výdajů) a s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a v případě přeměrování, jestliže očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, pomoc stanovená v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c), tedy poskytnout dostatečnou péči cestujícímu v podobě stravy, občerstvení, ubytování v hotelu, přepravu mezi letištěm a místem ubytování v rozsahu přiměřeném čekací době. K tomu jsou navíc cestujícím zdarma nabídnuty dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou.

Zrušení letu je na rozdíl od zpoždění letu v Nařízení 261/2004 definováno, což nechalo prostor pro interpretaci a právní nejistotu. Absence definice významného zpoždění vyvolala otázku, co lze ještě považovat za významné zpoždění a co už je naopak zrušením letu. Soudní dvůr EU v rozsudku ze dne 19. 11. 2009 ve spojené věci C-402/07 a C-432/07 tuto hranici určil. Soud řešil v předběžné otázce, za jakých okolností již nelze zpoždění plánovaného letu považovat za zpožděný let, nýbrž za zrušený a zdali je pro výklad pojmu „zrušení“ rozhodující, zda bylo upuštěno od původně plánovaného letu, bez ohledu na jeho délku zpoždění, jestliže letecká společnost neupustí od uskutečnění původně plánovaného letu.

Soud odmítl, že by bylo možné kvalifikovat zpoždění nebo zrušení letu na základě toho, že informace o „zpoždění“ nebo „zrušení“ je uvedena na letištní informační tabuli nebo poskytnuta zaměstnanci leteckého dopravce. Stejně tak uvedl, že v zásadě není rozhodujícím prvkem skutečnost, že si cestující vyzvednou svá zavazadla nebo obdrží nové palubní vstupenky.

⁷⁹ WENSVEEN, John, Air Transportation: A Management Perspective. Eighth edition. Routledge, 2015. s. 246, ISBN-13: 978-1472436818.

⁸⁰ bod 13 preambule Nařízení č. 261/2004.

Dále pak rozsudek Soudního dvora EU ze dne 13. 10. 2011 ve věci C-83/10, Aurora Sousa Rodríguez a další proti Air France SA., považuje za zrušení letu i situaci, kdy letadlo vzlétlo, ale bylo z jakéhokoliv důvodu vráceno zpět na letiště místa odletu, aniž dosáhlo místa určení podle letového řádu a cestující byli převedeni na jiný let. Důvod zrušení letu není rozhodující při kvalifikaci, zdali se jedná o zrušený let či nikoliv, relevantní je pouze, jedná-li se o mimořádnou okolnost, která dovoluje dopravci liberaci.

2.3.3. Významné zpoždění letu

Zpoždění letu Nařízením 261/2004 na rozdíl od zrušení a odepření nástupu nedefinuje. Čl. 6 Nařízením 261/2004 upravuje povinnosti dopravce v případě zpoždění, které se odvíjí od vzdálenosti letu a času zpoždění. Dopravci z tohoto článku vyplývá podle těchto dvou proměnných povinnost pomoci cestujícím ve formě proplacení výdajů nebo na přesměrování (čl. 8) a právo na poskytnutí péče (čl. 9).

Mimo článku 6 Nařízením 261/2004, vyplývá leteckému dopravci i povinnost na náhradu paušální škody. Soudní dvůr EU ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 (dále jako rozhodnutí „Sturgeon“) v roce 2009 zásadně změnil výklad Nařízením 261/2004. Podle rozhodnutí Soudního dvora EU musí být články 5, 6 a 7 Nařízením 261/2004 vykládány v tom smyslu, že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů. Cestující se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 Nařízením 261/2004, jestliže zpoždění letu přesahuje hranici tří hodin, tedy dostane-li se cestující do cílového místa určení tři nebo více hodin po čase příletu původně plánovaném leteckým dopravcem. Nicméně takové zpoždění nezakládá nárok na náhradu škody ve prospěch cestujících, jestliže letecký dopravce může prokázat, že významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce.⁸¹ Soudní dvůr EU tak extenzivně rozšířil výklad Nařízením 261/2004 o povinnost dopravců, vyplácet paušální kompenzace cestujícím stejně jako kdyby jim byl let zrušen, aniž by rozhodnutí předcházela ekonomická studie dopadu tohoto rozhodnutí a významně tím zasáhl do fungování leteckých společností. Svým rozhodnutím extenzivně rozšířil povinnost leteckého dopravce vyplývající z Nařízením 261/2004. Autorka se domnívá, že Soudní dvůr EU narušil podstatu normy a překročil

⁸¹ Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 19. listopadu 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH a Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz proti Air France SA ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07.

svou pravomoc tím, že rozhodl v rozporu s cíli, které Nařízení 261/2004 sledovalo, i když ve svém odůvodnění uvádí opak. Soudní dvůr EU zdůraznil, že v judikatuře, je pro výklad ustanovení práva Evropského společenství třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale rovněž jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí,⁸² ale v důvodové zprávě Nařízení 261/2004 Komise usoudila, že za stávajících okolností nemají být dopravci povinni odškodňovat cestující v případě zpoždění.⁸³ Soudní dvůr sice vyložil Nařízení 261/2004 ve prospěch cestujícího jako spotřebitele, což je nepochybně cílem legislativy, ale založil leteckému dopravci nové povinnosti v rozporu s odůvodněním Komise k návrhu Nařízení 261/2004, čímž překročil svou pravomoc, neboť nerespektoval cíl Nařízení 261/2004, kde Komise v Důvodové zprávě⁸⁴ vyloučila paušální náhradu cestujícím.

Rozhodnutí Sturgeon se stalo velmi významným zásahem do podstaty Nařízení 261/2004, a fungování leteckých dopravců. Ze strany dopravců, zvláště pak asociací, které letecké dopravce sdružují, byl několikrát vznesen návrh na revizi Nařízení 261/2004, neboť přináší právní nejistotu a leteckým dopravcům zakládá nové povinnosti, kterým nepředcházela předchozí studie či analýza, která by zohlednila dopad rozšíření povinností leteckých dopravců. I přes právní vědomí cestujících o právu na náhradu škody při zpoždění nad 3 hodiny, je pro cestujícího jako spotřebitele matoucí Nařízení 261/2004, které v platném znění nehovoří o právu na náhradu škody v případě zpoždění a doplnila jej až judikatura Soudního dvora EU. Vzhledem k samotné podstatě Nařízení 261/2004, které má za cíl chránit spotřebitele, je třeba přijmout nové znění, neboť spotřebitel bez základní právní znalosti nemá možnost se seznámit se svými právy jasně a srozumitelně, a tím je

⁸² Rozhodnutí Sturgeon, bod 41.

⁸³ Důvodová zpráva k původnímu návrhu Komise Nařízení, Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, KOM (2001) 784, bod 23.

Dostupné z https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvhdjdk3hydztq_j9vvik7m1c3gyxp/vi8rm2z5jfpz, (cit. Ze dne 19. 1. 2022).

⁸⁴ Bod 23 Důvodové zprávy k návrhu Komise: „Ačkoliv cestující trpí podobným nepohodlím a zklamáním ze zpoždění jako z odepření nástupu na palubu, rozdíl je v tom, že dopravce je odpovědný za odepření nástupu na palubu a zrušení (nejedná-li se o důvody mimo jeho odpovědnost), ale nikoliv vždy za zpoždění. Jinými běžnými důvody jsou systémy řízení letového provozu a omezení letištní kapacity. Jak je uvedeno v jejím sdělení o ochraně cestujících v letecké dopravě, Komise soudí, že za stávajících okolností nemají být provozovatelé povinni odškodňovat cestující v případě zpoždění“.

přenesena povinnost informovat cestujícího o jeho právech na dopravce.⁸⁵ Je tedy otázkou, zdali je správným řešením přenášet odpovědnost na dopravce s povinností informovat cestující o jejich právech, které přináší administrativní zátěž leteckým dopravcům spolu s vyžadovanými náklady na její vyřizování. Přijetí revize či nové legislativy by bylo vhodnějším a jednodušším způsobem, jak zajistit pro spotřebitele informace o jeho právech a povinnostech přímo ze srozumitelné legislativy, která by byla jasná, transparentní a zároveň by předcházela mnohým konfliktům a ušetřila by i práci soudnímu systému i leteckým dopravcům.

Dalším podnětem sporů mezi leteckým dopravcem a cestujícím je hranice 3 hodin. Tato hranice je u zpoždění významným dělítkem od odpovědnosti leteckého dopravce a nároku cestujícího. V podstatě každá minuta, která se dopravci odečítá na základě rozhodnutí Soudního dvora EU ze dne 4. května 2017 v řízení o předběžné otázce Marcela Pešková a Jiří Peška proti Travel Service, a.s. ve věci C-315/15 (k rozhodnutí níže), je pro dopravce velmi významná. Boj o čas se promítnul i v dalším rozhodnutí, kdy Soudní dvůr EU interpretoval výklad „čas příletu“. V daném případě byla žádost o předběžnou otázku podána v rámci sporu mezi leteckým dopravcem Germanwings GmbH a R. Henningem ohledně odepření náhrady leteckým dopravcem R. Henningovi za tvrzené zpoždění jeho letu při příletu na letiště Kolín nad Rýnem/Bonn (Německo). Dne 11. května 2012 vzlétlo letadlo pana R. Henninga z letiště v Salcburku se zpožděním. Při příletu se kola letadla dotkla povrchu dráhy na letišti Kolín nad Rýnem/Bonn v 17:38 hodin. Letadlo se ale na své parkovací stanoviště dopravilo až v 17:43 hodin, tj. 3:03 hodin po plánovaném čase příletu. Krátce na to se otevřely dveře letadla.⁸⁶ R. Henningem měl za to, že mu náleží náhrada škody podle Nařízení 261/2004, neboť cílového místa určení bylo dosaženo s více než tříhodinovým zpožděním oproti plánovanému času příletu. Naopak letecký dopravce Germanwings tvrdil, že skutečným časem příletu je okamžik, kdy se kola letadla dotkla povrchu dráhy na letišti Kolín nad Rýnem/Bonn, a proto bylo zpoždění oproti plánovanému času příletu pouze 2:58 hodin, z čehož cestujícímu nevznikl nárok k náhradě škody. Soud prvního stupně dospěl k názoru, že skutečným časem příletu, který je nutno brát v úvahu, byl čas, kdy byly

⁸⁵ Letecký dopravce je na základě čl. 14 Nařízení 261/2004 povinen poskytnout cestujícímu písemně informace o náhradách a dalších jeho právech v případě, že došlo k odepření nástupu nebo zrušení letu, zpoždění letu o více než dvě hodiny nebo k odepření nástupu na palubu letadla. Toto oznámení předá rovněž každému cestujícímu postiženému alespoň dvouhodinovým zpožděním. Informace musí rovněž obsahovat v písemné podobě údaje o kontaktu na určený vnitrostátní subjekt zmíněný v článku 16 Nařízení 261/2004.

⁸⁶ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci Germanwings GmbH proti R. Henningovi, ze 4. září 2014 ve věci C-452/13.

otevřeny první dveře letadla a cestující z něj mohli vystoupit. Letecký dopravce Germanwings tedy podala proti tomuto rozsudku odvolání k předkládajícímu soudu, který řízení přerušil a položil Soudní dvůr EU předběžnou otázku, co je rozhodujícím okamžikem pro pojem „čas příletu“ použitý v Nařízení 261/2004. Soudní dvůr EU dal v tomto za pravdu soudu prvního stupně a rozhodl, že pojem „čas příletu“ používaný k určení rozsahu zpoždění, označuje okamžik, kdy se otevřou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit. Tento rozsudek je ilustrativní představou, jak v praxi dochází k „tahanicím“ mezi dopravci a cestujícími o každou minutu zpoždění blížící se rozhodující hranici.

2.4. Pojem „mimořádná okolnost“

Mimořádná okolnost je liberační důvod, kterým se letecký dopravce může zbavit své odpovědnosti, kterou mu zakládá Nařízení 261/2004. Nařízení 261/2004 zahrnuje pouze demonstrativní výčet – politická nestabilita, povětrnostní podmínky neslučitelné s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostní rizika, neočekávaný nedostatek letové bezpečnosti a stávky. Tento výčet je pouze chudou představou všech okolností, které mohou dopravce potkat při přepravě. V průběhu let od přijetí Nařízení 261/2004 bylo Soudním dvorem EU přijato v judikatuře několik dalších okolností, která zbavují dopravce odpovědnosti za škodu. Další mimořádné okolnosti byly ustálené v judikatuře Soudního dvora EU. Co je ještě a co už není mimořádnou okolností, je častým tématem soudních sporů a předběžných otázek před soudy. Z praktického hlediska jsou tyto okolnosti velmi často vyhledávány dopravci a používány v odůvodnění cestujícím, proč jim kompenzace nenáleží.

Mimořádné okolnosti jsou často spotřebiteli vnímány jako výmluva dopravce, ale pro dopravce jsou stěžejními, neboť celý proces přepravy je provázen několika nástrahami, které skutečně dopravce nemůže ovlivnit a často jdou k jeho tíži. Takovým příkladem je provoz letiště, nepřítomnost posádky, stávky, neukáznění cestující, neefektivní provoz řídicích letového provozu a další. Dopravci se často setkávají s nedostatečnou kapacitou letišť, kdy není v jejich možnostech ovlivnit rychlost odbavování cestujících nebo přeplněnou kapacitu letištních prostor. Celý koloběh přepravy je podroben plynulému a funkčnímu provozu v závislosti na okolních jevech a funkci jiných aktérů (provozovatelé letiště, z kterého dopravce odlétá a letiště, na které přilétá, jejich zaměstnanci, řídicí letového provozu, technické podpory a další), na který dopravce nemá vliv a pokud jeden čl. v cyklu nefunguje, dostaví se dominový efekt a lety na svých rotacích nabírají zpoždění. Dopravce jako smluvní strana nemá zájem na tom, aby přeprava probíhala se zpožděním, neboť jemu samotnému se snižují možnosti ekonomického zisku.

Kapacita letišť je aktuálně velkým problémem, neboť frekventovanost a četnost letů stoupá v průběhu let a letiště postrádají kapacity, zejména co se týče prostoru k odbavování letů. Aerolinky se často doslova perou o časové úseky, které jim jsou přiděleny ze strany řídicích letového provozu, tzv. sloty. Letištní slot slouží k plánování a přidělování kapacity, je to povolení používat přistávací dráhy pro přilet na letiště nebo z něj v určitý den a v určitém čase odletět. Pro laickou veřejnost jsou sloty v podstatě pořadníkem, který má svůj systém a řád, kdy a jak může letecký dopravce vzlétnout do vzdušného prostoru z letecké dráhy nebo naopak přistát na letecké dráze.

Podle ustálené judikatury Soudního dvora EU platí, že pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004 označuje takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole, přičemž tyto dvě podmínky jsou kumulativní a jejich splnění musí být posuzováno v každém konkrétním případě.⁸⁷

Níže bych ráda uvedla pár dalších mimořádných okolností, které byly uznány Soudní dvorem EU jako liberačním důvodem dopravce:

2.4.1. Střet letounu s ptákem

Soudní dvůr EU dne 4. května 2017 v řízení o předběžné otázce Marcela Pešková a Jiří Peška proti Travel Service, a.s. ve věci C-315/15 interpretoval Nařízení 261/2004 ve prospěch dopravce, kdy do mimořádné okolnosti zařadil střet letounu s ptákem, a tím následnou boroskopii⁸⁸, která nemůže jít na úkor odpovědnosti dopravce za zpoždění přepravy. Ve stejném výroku zároveň připustil výklad, že je nezbytné odečítat následné zpoždění letů od celkového zpoždění, je-li způsobeno nejen mimořádnou okolností, které nebylo možné zabránit pomocí opatření přiměřených situaci a ve vztahu k níž letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření s cílem čelit jejím následkům celkového zpoždění. Tímto výrokem soud zásadně změnil metody

⁸⁷ V tomto smyslu viz rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A, ze dne 28. 12. 2008, C-549/07, bod 23; rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Corina van der Lans proti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, ze dne 17. 9. 2015, C-257/14, bod 36; Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci LE proti Transportes Aéreos Portugueses SA, ze dne 11. června 2020, C 74/19, bod 37).

⁸⁸ Technická metoda vizuální kontroly leteckých motorů, nedestruktivní zkoušení a detailní vizuální prohlídka nepřístupných míst, která slouží právě k nalezení cizích předmětů a jejich případnému odstranění z motoru. Inspekce motorů boroskopem je používána k zamezení zbytečné údržby, která může být u motoru extrémně nákladná.

leteckých dopravců pro další postupy počítání zpoždění, neboť dopravce nyní může vždy od celkového zpoždění odečítat čas zpoždění, který je přičitatelný mimořádné okolnosti.

Čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004 s ohledem na bod 14 odůvodnění Nařízení 261/2004, musí být vykládán v tom smyslu, že střet letounu s ptákem je třeba podřadit pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení. Dále musí být vykládán v tom smyslu, že zrušení nebo významné zpoždění letu není způsobeno mimořádnými okolnostmi, pokud je toto zrušení nebo zpoždění následkem toho, že letecký dopravce využil odborníka dle vlastního výběru, aby znovu provedl bezpečnostní kontrolu, kterou si vyžádal střet letounu s ptákem, poté co již tuto kontrolu provedl odborník oprávněný na základě použitelných předpisů.

Musí být vykládán v tom smyslu, že „přiměřená opatření“, která je letecký dopravce povinen provést, aby snížil riziko střetu letounu s ptákem, nebo mu dokonce zabránil, a zprostil se tak povinnosti poskytnout cestujícím náhradu škody podle článku 7 Nařízení 261/2004, zahrnují použití opatření preventivní kontroly výskytu uvedených ptáků za podmínky, že daný letecký dopravce může zejména po stránce technické a administrativní taková opatření skutečně přijmout, že tato opatření jej nenutí podstoupit neúnosné oběti s ohledem na kapacity jeho podniku a že uvedený dopravce prokázal, že zmíněná opatření byla skutečně přijata ve vztahu k letu, který byl dotčen střetem s ptákem, přičemž splnění těchto podmínek musí ověřit předkládající soud.

Čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že v případě zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více, jež je způsobeno nejen mimořádnou okolností, které nebylo možné zabránit pomocí opatření přiměřených situaci a ve vztahu k níž letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření s cílem čelit jejím následkům, ale i jinou okolností nespádající do této kategorie, musí být za účelem posouzení, zda za zpoždění tohoto letu na příletu musí být poskytnuta náhrada škody podle článku 7 uvedeného nařízení, zpoždění způsobené prvně zmíněnou okolností odečteno od celkové doby zpoždění daného letu na příletu.

Letečtí dopravci začali v souladu s výše uvedeným rozhodnutím Soudního dvora EU používat tuto argumentaci a simili. V praxi se tak můžeme setkat s jinými předměty (např. kameny), které se dostávají při provozu do motorů a dopravci používají podpůrně toto rozhodnutí, aby se zprostili odpovědnosti. Nelze jim odepřít, že se jedná o vnější vliv, kterému nelze zabránit, i kdyby přijal dopravce veškerá opatření a provedení kontroly a zajištění bezpečnosti provozu jim nemůže být přičítána k jejich tíži.

2.4.2. Erupce sopky

Za mimořádnou okolnost, která je pro letecké dopravce liberačním důvodem, je také považováno uzavření části evropského vzdušného prostoru z důvodu erupce sopky. Letecký dopravce je podle judikatury⁸⁹ zbaven povinnosti poskytnout náhradu škody v souladu s článkem 7 Nařízení 261/2004, jestliže může prokázat, že je zrušení způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce, ale je povinen poskytnout cestujícím péči dle čl. 9 Nařízení, jak stanovuje rozsudek z článku 9 Nařízení 261/2004 totiž vyplývá, že leteckému dopravci přísluší všechny povinnosti poskytnout péči cestujícím, jejichž let byl zrušen, v plném rozsahu během celé doby, po kterou musí dotčení cestující čekat na přesměrování.

2.4.3. Technická závada na letadle

Pod pojem mimořádná okolnost nespadá technická závada na letadle, s výjimkou situace, kdy je závada způsobena událostmi, které nejsou svou povahou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce. Letečtí dopravci jsou při výkonu své činnosti běžně vystavováni různým technickým závadám, které se při provozu letadel nevyhnutelně objevují. Oprava technické závady způsobené nedostatkem údržby letadla tedy musí být považována za vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, jak je uvedeno v následujícím rozhodnutí. Soudní dvůr EU dne 22. prosince 2008 v řízení o předběžné otázce věci Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A, ze dne 28. 12. 2008, C-549/07, rozhodl následovně:

„Čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004, musí být vykládán v tom smyslu, že technická závada na letadle, která má za následek zrušení letu, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení, s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999 není určující pro výklad exkulpačních důvodů uvedených v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.“

⁸⁹ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Denise McDonagh v. Ryanair Ltd., ze dne 31. 1. 2013, C-12/11.

2.4.4. Stávka

Stávky jsou dalším důvodem častých zpoždění leteckých dopravců. Obecnou známostí i mimo oblast letectví je nejčastějším stávkujícím členským státem Francie. Dne 13. října 2021 v rámci A4E COO Forum Neal McMahon, provozní ředitel ze společnosti Ryanair, uvedl, že stávky, a zvláště pak ty ve Francii, jsou velkou přítěží pro letecké dopravce, neboť nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole, a zvláště pak ty, které nejsou na trase plánované cesty, tedy v místě odletu a příletu, ale v průběhu cesty letounu. Vysvětluje, že když letecký dopravce poletí z Londýna do Říma, poletí nad územím Francie, kde se koná stávka, ovlivní to provoz přepravy, neboť je omezená kapacita (nejčastěji se jedná o řídicích letového provozu), a to zpozdí lety, při odletu během něj nebo příletu, neboť musí být dostatečná kapacita k navigaci. Dále vysvětluje, že je pro letecké dopravce velmi obtížné vysvětlit cestujícím, že i taková okolnost se může stát během přepravy a není v jejich moci jí zabránit či předejít, neboť stávky jsou zákonným právem a dochází ke kolizi zájmů.

Soudní dvůr EU dne 23. března 2021 v řízení Airhelp Ltd proti Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, o předběžné otázce ve věci C-28/20, rozhodl, že čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že stávkové hnutí zahájené na výzvu odborového svazu zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce, při dodržení podmínek stanovených vnitrostátními právními předpisy, zejména jimi stanovené lhůty k oznámení, jež je určeno k prosazování požadavků zaměstnanců tohoto dopravce a k němuž se připojí kategorie zaměstnanců, kteří jsou nezbytní k uskutečnění určitého letu, nespadá pod pojem „mimořádná okolnost“ ve smyslu uvedeného ustanovení.⁹⁰

Komise v posouzení dopadů Nařízení 261/2004⁹¹ navrhovala na základě iniciativy leteckých dopravců, jako jednu z možných variant, zavedení přílohy k Nařízení 261/2004 objasňující „mimořádné okolnosti“ a jejich seznam, který však musí stále ponechat prostor na interpretaci pojmu mimořádná okolnost. Příloha zahrnující seznam mimořádných okolností by byla zjednodušením procesu při určování nároků na náhradu škody. Jasná definice a závazný

⁹⁰ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci v řízení Airhelp Ltd proti Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, dne 23. března 2021, C-28/20.

⁹¹ Evropská Komise (2013): Pracovní dokument útvarů Komise, posouzení dopadů Nařízení 261/2004, kapitola 6.2. a příloha 10.

seznam mimořádných okolností by vedly k větší srozumitelnosti, měl by být nejkompaktnější, aby zajistil, že všechny zúčastněné strany budou mít ve většině scénářů jasno v tom, co je a co není mimořádnou okolností. Případný nový seznam by měl zahrnovat, co představuje technické závady, náhodné přírodní jevy jako vlet ptactva či jiného předmětu do motoru,⁹² epidemie, průmyslová opatření, jak u provozujícího dopravce, tak u všech hlavních poskytovatelů služeb, které jsou nezbytnými pro zajištění řádného provozu přepravy, jako jsou poskytovatelé letových navigačních služeb, letiště, a další. Ale seznam by neměl být vyčerpávající, aby dal prostor k diskreci vnitrostátním donucovacím orgánům, soudům a k případné flexibilitě k přidání dalších kvalifikačních událostí k jednotlivým případům, ale zároveň by poskytoval právní jistotu všem zúčastněným.

Vzhledem k aktuální celosvětové krizi Covid - 19 by Nařízení 261/2004 mělo zahrnovat jako mimořádné okolnosti a situace jako pandemie a tomu podobné. Pandemie je nepochybně naplňuje definici mimořádné okolnosti v Nařízení 261/2004 jako okolnost, která se vymyká účinné kontrole leteckého dopravce a není ji možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tato mimořádná okolnost se dále dotýká rozsahu práva na péči za současných výjimečných okolností. Vzhledem k zavedení omezení cestování členskými státy i třetími zeměmi během pandemie, je třeba zvážit, zda je současný požadavek na přesměrování praktický za všech okolností, nebo zda by bylo možné povolit delší časový rámec pro přesměrování, aniž by to mělo vliv na systém kompenzací, při předpokladu existence náležitého odůvodnění. Výkonný ředitel společnosti Airlines for Europe (A4E) Thomas Reynaert upozornil, že čelíme další situaci, kdy neexistují žádná formální pravidla pro omezení finanční odpovědnosti leteckých společností v případě mimořádných okolností, ať už jde o erupci islandské sopky nebo současnou epidemii Covid-19 a zdůrazňuje naléhavou potřebu revize Nařízení 261/2004.⁹³

2.5. Nařízení 261/2004 z pohledu cestujícího jako spotřebitele

Většina literatury a rozborů věnující se Nařízení 261/2004 hovoří pouze o cestujících, což není předmětem této diplomové práce, přesto bych jejich situaci ráda okrajově nastínila, neboť i aktuální debata ohledně úpravy Nařízení 261/2004 a ochrany cestujících odráží postavení

⁹² Již stanoveno judikaturou – Rozsudek Soudního dvora EU ve věci Marcela Pešková a Jiří Peška proti Travel Service, a.s., ze dne 4. května 2017, C-315/15.

⁹³ A4E (2020): European Governments Must Act Now to Reduce COVID-19 Impact on Aviation, <https://a4e.eu/publications/european-governments-must-act-now-to-reduce-covid-19-impact-on-aviation/> (cit. 29. 11. 2021).

dopravce a práva cestujících zrcadlí povinnosti dopravce. Cestujícím je nabízená velmi vysoká míra ochrany nejen v právu EU, ale také v mezinárodních úmluvách. Oba tyto právní systémy se navzájem prolínají a někdy vytvářejí ne příliš přehlednou spleť pravidel. Na cestujícího je nahlíženo jako na spotřebitele, tedy na slabší stranu smluvního vztahu, kde na jedné straně stojí podnikatel. Právním základem pro ochranu spotřebitele jsou články 114 a 169 SFEU. Čl. 169 upravuje, že k podpoře zájmů spotřebitelů a k zajištění vysoké úrovně ochrany spotřebitele přispívá EU k ochraně zdraví, bezpečnosti a hospodářských zájmů spotřebitelů, jakož i k podpoře jejich práva na informace, vzdělávání a práva sdružovat se k ochraně svých zájmů. Z tohoto ustanovení je možné vydedukovat, že na cestující má být nahlíženo v tom smyslu, že EU je povinna chránit zdraví a bezpečnost cestujících, jejich hospodářské zájmy, které se odrážejí v Nařízení 261/2004 v podobě náhrad a pomoci, jakož i informovat cestující o jejich právech. Soudní dvůr EU rozhodl v předběžné otázce dne 29. července 2019 věci C-354/18, že čl. 4 odst. 3 Nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 8 odst. 1 musí být vykládán v tom smyslu, že provozujícímu leteckému dopravci ukládá povinnost poskytnout dotyčným cestujícím úplné informace o všech možnostech stanovených v čl. 8 odst. 1 uvedeného nařízení, přičemž dotyční cestující nemají žádnou povinnost aktivně se podílet na vyhledávání takovýchto informací. Toto rozhodnutí posiluje velmi postavení cestujícího jako spotřebitele, a naopak na dopravce klade náročné důkazní břemeno.

Potřeba ochrany spotřebitele byla navíc posílena aktuální situací pandemie Covid 19. Na konci minulého roku vydala Evropská Komise nový program, kde představuje vizi spotřebitelské politiky EU na období 2020 až 2025 s názvem Posílení odolnosti spotřebitele pro udržitelné oživení,⁹⁴ kde jeho postavení posiluje v tomto nařízení. Program se zaměřuje na řešení okamžitých potřeb spotřebitelů vzhledem ke stávající pandemii, kde zohledňuje očekávání spotřebitelů, že dopravní podniky budou respektovat jejich právo na plné vrácení částky za zakoupené letenky. Jak je zmíněno v předchozí reflexi řešení aktuální situace, kvůli problémům s likviditou v tomto odvětví a kvůli téměř úplnému zastavení osobní dopravy během pandemie se stává situace náročná i pro podnikatele na druhé straně. Komise a členské státy přijaly opatření k zajištění ochrany práv spotřebitelů, která podporují praktická řešení v plném souladu s platnými pravidly jako např. „Lex voucher“ v tuzemské úpravě nebo úprava EU – Doporučení Komise o poukazech nabízených

⁹⁴ Evropská Komise (13. 11. 2020): Posílení odolnosti spotřebitele pro udržitelné oživení: <https://www.mpo.cz/assets/cz/ochrana-spotrebitele/eu-a-spotrebitel/2020/12/Novy-program-EU-pro-spotrebitele.pdf> (cit. 3. 12. 2021).

cestujícím jako alternativa k vracení peněz za zrušené souborné cestovní a přepravní služby a v souvislosti s pandemií COVID- 19.⁹⁵ Samotný program pak zahrnuje úvahu, jestli zkušenosti z pandemie vyžadují hlubší analýzu toho, zda současný regulační rámec stále ještě plně odpovídá úkolu zajistit důkladnou a komplexní ochranu spotřebitele za všech okolností, s přihlédnutím také k vývoji v oblasti práv cestujících, kdy upozorňuje i na nedostatečnost samotného Nařízení 261/2004.

Cestující mohou využívat k případnému řešení sporů správní orgán, který musí dohlížet na dodržování Nařízení 261/2004, jímž je v České republice Úřad pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“), nebo Českou obchodní inspekci, která je subjektem zajišťujícím mimosoudní řešení spotřebitelských sporů.

2.6. Vnitrostátní orgány odpovědné za prosazování Nařízení 261/2004

Nařízení 261/2004 v čl. 16 zakládá povinnost členským státům určit subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení ve vztahu k letům z letišť nacházejícím se na jeho území a letů z třetí země na tato letiště. Tento subjekt v případě potřeby přijme nezbytná opatření, která zajistí, aby byla dodržována práva cestujících. Tímto subjektem je v České republice ÚCL. ÚCL na webových stránkách poskytuje formulář⁹⁶ pro cestující, kterým mohou uplatnit svoji stížnost na dopravce, pokud dojde k situaci předpokládané Nařízením 261/2004. Úřad stížnost posílá leteckému dopravci, který je povinen stížnost vyřídit v lhůtě 6 týdnů. V případě nespokojenosti cestujícího s odpovědí ÚCL či zamítnutí převezme Úřad iniciativu a zahájí správní řízení. Neshledá-li ÚCL pochybení, informuje o tom cestujícího, který se může se svým nárokem obrátit na soud.

Pro jednodušší a ekonomičtější přístup cestujících k vymožení svých práv bývají státy zřízené národní orgány, které nabízí alternativní řešení sporu. V České republice, pokud vznikne spor mezi cestujícím a tuzemským leteckým dopravcem ohledně práv a povinností z přepravní smlouvy, je cestující oprávněn podat návrh na zahájení mimosoudního řešení spotřebitelského sporu u České obchodní inspekce. V jiných případech je možné využít Evropského spotřebitelského centra. Existuje tedy několik alternativ, kam se mohou cestující obrátit se svými právy. Nedojde-li k smírnému řešení sporu mezi cestujícím a leteckým dopravce a ÚCL věc

⁹⁵ Doporučení Komise (EU) 2020/648 ze dne 13. května 2020 o poukazech nabízených cestujícím jako alternativa k vracení peněz za zrušené souborné cestovní a přepravní služby a v souvislosti s pandemií COVID- 19 (Úř. věst. L 151, 14. 5. 2020).

⁹⁶ ÚCL – Formulář stížností cestujících v letecké dopravě, dostupné z <https://kompenzace.caa.cz>, (cit. 10. 1. 2022)

prošetří a zjistí, že k pochybení ze strany leteckého dopravce nedošlo, může cestující podat žalobu a uplatnit svá práva u národního soudu.

Vnitrostátní donucovací orgány se zlepšují v prosazování práv cestujících, ale režimy sankcí v mnoha členských státech jsou příliš slabé na to, aby byly letecké společnosti motivovány k dodržování Nařízení 261/2004. Sankce leteckým společnostem nejsou ukládány systematicky a často se uplatňují spíše jako výjimka než jako norma, takže nemotivují dopravce k striktnímu dodržování. S tímto je spojené problematické vybírání druhu sankcí. Dle briefingu Petičního výboru velké rozdíly v systémech prosazování práv v celé EU podkopávají jednotný letecký trh a jsou dalším faktorem, který přispívá k nedodržování předpisů.⁹⁷ Sankční systém dále podporuje nutnost revize Nařízení 261/2004, aby norma byla efektivní.

⁹⁷ Evropský Parlament (2018): Empowering Parliaments and enforcing citizens' rights in the implementation and application of Union law: https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/226409/Case_analysis_on_the_transposition_and_implementation_of_the_Regulation_on_air_passenger_rights_.pdf (cit. 9.11.2021).

3. Nařízení 261/2004 z pohledu dopravce

Cestující je považován vůči leteckému dopravci za slabší stranu dle Nařízení 261/2004 a společná pravidla byla stanovena na jeho ochranu. Nicméně ze strany leteckých dopravců jsou od počátku přijetí negativní ohlasy, neboť Nařízení 261/2004 je velmi přísné a zakládá leteckému dopravci povinnosti, které jsou náročné po ekonomické stránce. Cestující bývá častější perspektivou v dané problematice a postavení leteckého dopravce obecně není moc zkoumáno a bývá opomíjeno, ale úprava se ho týká ve stejné míře jako cestujícího. Neboť kde je právo, je i povinnost. Autorka by v této práci především ráda podtrhla důležitost zohlednění postavení dopravce.

Samotné Nařízení 261/2004, jak vyplývá z jeho odůvodnění, zajišťuje vysokou úroveň ochrany cestujících a je zaměřeno především na ochranu práv cestujících a z jeho narativu nevyplývá ochrana leteckého dopravce. Pro dopravce Nařízení 261/2004 představuje tyto povinnosti:

- a) Informovat cestující o zrušení letu s dostatečným předstihem stejně jako o zpoždění letu, přičemž důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, spočívá na provozujícím leteckém dopravci.⁹⁸
- b) Nahradit škodu podle čl. 7 v případě zrušení letu, ale také zpoždění, jak uvádí judikatura.⁹⁹
- c) Proplatit výdaje cestujícím a případně je přeměřovat.¹⁰⁰
- d) Poskytnout přiměřenou péči, a to ve formě stravy, občerstvení, ubytování v hotelu, přepravu mezi letištěm a místem ubytování, nabídnout cestujícím dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou.¹⁰¹
- e) Informovat cestující o jejich právech.¹⁰²

Nařízení 261/2004 spravedlivě myslí na dopravce v čl. 13 a přiznává mu právo regrese požadovat náklady od třetích stran, pokud jsou za narušení odpovědní. Pokud poskytne náhradu

⁹⁸ Čl. 5. odst. 4 Nařízení 261/2004.

⁹⁹ Rozhodnutí Sturgeon.

¹⁰⁰ Čl. 8 Nařízení 261/2004.

¹⁰¹ Čl. 9 Nařízení 261/2004.

¹⁰² Čl. 14 Nařízení 261/2004.

nebo plní jiné povinnosti stanovené v Nařízení 261/2004, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Samo o sobě však Nařízení 261/2004 žádné takové právo neposkytuje a letecké společnosti prohlašují, že nebyly schopny úspěšně uplatnit nárok vůči třetím stranám. Třetími odpovědnými stranami bývají především letiště, poskytovatelé letových navigačních služeb nebo pozemní odbavovací pracovníci. V praxi je však velmi obtížné uplatnit nárok vůči těmto orgánům s ohledem na právní překážky ve smlouvách nebo vnitrostátním právu.¹⁰³

Informační povinnost dopravce podle čl. 14 lze rozdělit na dva druhy, a to na regresní povinnost a povinnost preventivní. Preventivní povinnost vyplývá z prvního odstavce a spočívá v povinnosti dopravce čitelně, zřetelně a viditelně u registrace k přepravě (tzv. check-inu) zobrazit oznámení o právech cestujícího, a to ve výslovné formě: Je-li vám odepřeno nastoupit na palubu nebo je-li váš let zpožděn nejméně o dvě hodiny, požádejte u přepážky registrace k přepravě nebo u brány pro nástup na palubu o listinu popisující vaše práva, zejména ohledně náhrady škod a pomoci.

Regresní informační povinnost se vztahuje na případ odepření nástupu či zrušení letu.¹⁰⁴ Letecký dopravce předá každému postiženému cestujícímu písemné oznámení, které stanoví pravidla pro náhradu škody a pomoc podle Nařízení 261/2004. Oznámení předá rovněž každému cestujícímu postiženému alespoň dvouhodinovým zpožděním. Cestující rovněž dostane v písemné podobě údaje o kontaktu na určený vnitrostátní subjekt.¹⁰⁵

Není možné, aby se letecký dopravce zbavil své odpovědnosti formou přepravních podmínek nebo svou odpovědnost v nich omezil.¹⁰⁶ V případě porušení, nebo jestliže cestující není správně informován o svých právech a z tohoto důvodu přijal náhradu škody, která nedosahuje výši náhrady stanovené v Nařízení 261/2004, má cestující právo uplatnit nezbytné úkony u příslušného soudu nebo příslušných orgánů směřujících k získání dodatečné náhrady.¹⁰⁷

¹⁰³ Podmínky používání letiště obecně umožňují nároky pouze ve velmi výjimečných případech, které je obtížné prokázat. Letiště a poskytovatelé letových navigačních služeb jsou obvykle vládními orgány a mohou mít imunitu státu vůči nárokům. Pozemní odbavovací pracovníci jsou chráněni IATA dohodou o standardním pozemním odbavením (Standard Ground Handling Agreement), což znamená, že ve většině případů od nich letecké společnosti nemohou požadovat náklady.

¹⁰⁴ Čl. 14 odst. 2 Nařízení.

¹⁰⁵ Odkazuje na čl. 16 Nařízení 261/2004, který zakládá povinnost členským státům ustavit národní správní orgán odpovědný za prosazování Nařízení, v ČR ÚCL.

¹⁰⁶ Čl. 15 odst. 1 Nařízení.

¹⁰⁷ Čl. 15 odst. 2 Nařízení.

Z výše uvedeného výčtu povinností je očividná náročnost kladená na dopravce. Nejedná se pouze o finanční náhradu, ale o celé logistické kroky v podobě náhradní přepravy, poskytnutí ubytování a občerstvení, ale i to je občas nahrazeno peněžní poukázkou. Poskytnutí ubytování, občerstvení jsou činnosti, které jsou podnikatelské činnosti dopravce nevlastní. Dopravce musí tedy vynaložit další úsilí k činnosti, aby naplnil svou povinnost, což mu přináší další náklady na personální obsazení. V případě zpětného proplácení náhrad za ubytování, letecký dopravce posuzuje výše a adekvátnost cenových limitů, které cestující využil. Výše se posuzuje podle místa a času. Zde by ráda autorka vytkla, že by byla praktická existence tabulek, které by poskytovaly přehled zohledňující geografické místo a standard/třídu letenky, a s tím odvíjející výši limitu pro možné ubytování cestujících. V praxi občas dochází k jevu, že si cestující pronajme ubytování, které je cenově vyšší standardu, ale cestující argumentuje, že se jedná o jeho osobní standard. Takový argument autorce připadá neproporcionální,¹⁰⁸ neboť ubytování není vlastní činností leteckého dopravce a pomoc by měla být považována ve smyslu zachování dostatečného standardního pohodlí do doby, než bude poskytnuta přeprava náhradní. Náhrada by tedy měla být úměrná, a nikoliv poškozující pro povinného.

V roce 2013 Komise navrhla,¹⁰⁹ že letečtí dopravci mohou při výjimečných událostech svým rozsahem ekvivalentní krizi způsobené vulkanickým popelem¹¹⁰ omezit právo na ubytování na tři noci, maximálně však 100 EUR za noc/cestujících, aby Nařízení 261/2004 nediskriminovalo leteckého dopravce z důvodu výjimečné události, která není pouze standardní mimořádnou okolností. Návrh nebyl schválen a tím je i dnes postrádaná tato úprava, která by zohledňovala leteckého dopravce jako podnikatele v pandemické době. A4E naléhala na členské státy EU a vnitrostátní donucovací orgány, aby uplatňovaly tento limit za současné krize, dokud nebude provedena budoucí revize.¹¹¹

Podle společnosti A4E by letecké společnosti uvítaly podpůrná opatření ze strany Evropské Unie a vlád členských států, která by leteckému průmyslu pomohla přečkat krizi a přispěla k dlouhodobé obnově. Dále vyzvala minulý rok Komisi a členské státy, aby tato opatření podpořily ke zmírnění dopadu této krize na leteckou dopravu. Komise s dopadem pandemie přijala řadu

¹⁰⁸ Více rozvinuto v kapitole 3.2. Posouzení postavení dopravce jako slabší strany.

¹⁰⁹ Evropská Komise: Pracovní dokument útvarů Komise, posouzení dopadů Nařízení 261/2004 (2013), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/ALL/?uri=CELEX%3A52013SC0062> (cit. 23. 11. 2021).

¹¹⁰ Erupce islandské sopky Eyjafjallajökull v dubnu roku 2010.

¹¹¹ J.JANZEN, A4E (2020): European Governments Must Act Now to Reduce COVID-19 Impact on Aviation, <https://a4e.eu/publications/european-governments-must-act-now-to-reduce-covid-19-impact-on-aviation/> (cit. 27. 11. 2021).

kroků, aby zajistila, že členské státy budou dostatečně vybaveny k plnému využití flexibility státní podpory s cílem podpořit podniky postižená epidemií a členské státy měly k dispozici prostředky ke zmírnění sociálně-ekonomických dopadů pandemie COVID-19. Podpora se netýká pouze letectví, ale obecně všech postižených odvětví, jedná se o evoluční dočasný rámec, který stanoví několik typů podpory. Okrajově tématu byla také přijata řada procedurálních usnadnění k zajištění rychlejšího schvalovacího procesu, což by mohlo vést k vidině možné revize Nařízení 261/2004.

3.1. Postavení dopravce jako podnikatele

Letecké podniky jsou zřizovány buď jako soukromé subjekty, nebo jsou zřizovány státem. Charakteristickým rysem leteckého podniku je podle Čapka¹¹² činnost přepravy cestujících. Organizační forma realizace činnosti leteckého podniku je určována vnitrostátním právem. Ve většině případů se soukromé letecké podniky realizují v podobě korporací, akciových společností nebo společností s ručením omezeným. Aktuální rozvoj civilního letectví je charakterizován státní kapitálovou účastí, která vede ke zvýšené účasti států na hospodářských i jiných výsledcích činnosti leteckých podniků. Díky státní zainteresovanosti přibývají obchodní dohody mezi leteckými podniky a státy navzájem, a letečtí dopravci se účastní vyjednávání opatření a pravidel vydávaných příslušnými státními orgány.

Největším českým leteckým podnikem je aktuálně koncern Smartwings, který má právní status akciové společnosti. Smartwings Group zahrnuje několik společností a v rámci letecké přepravy koncern využívá dvou obchodních firem – Smartwings a ČSA. Společnost Smartwings, a.s. stojí v čele koncernu, jehož součástí jsou následující společnosti: České aerolinie a.s., Smartwings Slovakia s.r.o., Smartwings Poland Sp. z o. o., Smartwings Hungary Kft. Smartwings Germany GmbH, Smartwings Bulding, s.r.o. Letecká společnost není stejným pojmem jako letecký podnik, letecká společnost je pouze jedním typem leteckého podniku, jak lze demonstrativně vidět na struktuře leteckého podniku Smartwings.

Každý stát má zájem na vytvoření a fungování civilního letectví, ať už z důvodu rozšířené dopravní infrastruktury, přílivu turismu nebo mobility lidí, a proto každý stát aktivně zasahuje do činnosti leteckých podniků. Státy zřizují správní orgány, které vedou letecké rejstříky, kontrolují jejich činnost, letovou způsobilost letadel i přípravu profesionálního leteckého personálu a vydávají příslušná osvědčení. V České republice je takovým správním orgánem ustanoveným

¹¹² ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard, ZBÍRALOVÁ, Jaroslava, Civilní letectví ve světle práva. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, str. 173 ISBN: 80-86199-95-9.

státem ve shodě s Chicagskou úmluvou o civilním letectví (ICAO) ÚCL, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Úřad po civilní letectví dohlíží na řádný provoz letového provozu, dodržování pravidel, ke kontrole dodržování provozu používá systém sankcí, který umožňuje ovlivnit činnost leteckých podniků. V kontextu s Nařízením 261/2004 se cestující mohou obrátit na ÚCL se stížnostmi ohledně neplnění práv a povinností, který má povinnost se stížnostmi zabývat.

Letecký dopravce je podle Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání osoba oprávněná provozovat obchodní leteckou dopravu na základě licence nebo jiného obdobného oprávnění. Definice upravená tuzemským právem je totožná komunitárnímu právu, stejnou definici nalezneme v čl. 2 písm. a) Nařízení 261/2004.

3.2. Posouzení postavení dopravce jako slabší strany

O Nařízení 261/2004 se většinou mluví ve světle práv cestujících, aby byla práva cestujících v letecké dopravě jasná, transparentní a snadno implementovatelná. Ale kde jsou práva, tam jsou i povinnosti, které v tomto případě jsou na straně dopravce. Ale i dopravce by měl mít svá práva, která by měla být úměrná právům cestujících. Povinnosti, které z Nařízení 261/2004 leteckému dopravci vyplývají, by měli mít své limity. V praxi se setkáváme, že je letecký dopravce vystavován tlaku ze strany Nařízení 261/2004, které ho nutí smýšlet více o ekonomické stránce než bezpečnostní. Rozhodnutím Sturgeon byly povinnosti leteckého dopravce rozšířeny o povinnost hradit cestujícím paušální kompenzaci v případě zpoždění letu. Tato povinnost výrazně ztížila postavení leteckého dopravce, neboť ho výrazně ovlivňuje ekonomicky a stěžuje mu fungování.

Nelze si nepovšimnout, že se během 15 let letecká doprava stala pro mnohé cestující cenově dostupnější volbou přepravy a tím i frekventovanější, tyto dvě proměnné (cena a frekventovanost letů) jsou na sobě navzájem závislé. Liberalizace letecké dopravy na evropském trhu přinesla spotřebitelům značné benefity, a to širší výběr leteckých služeb a intenzivní cenovou konkurenci mezi dopravci, což vedlo ke snižování tarifů a silnému růstu trhu. V důsledku poklesu cen letenek je otázkou, zdali je spravedlivé a proporcionální, aby cestujícímu byla vyplácená paušální kompenzace ve výši někdy i několikanásobné pořizovací ceny. Není tedy Nařízení 261/2004 již staré vzhledem k rychle se vyvíjející situaci a nevyžaduje nutnou revizi?

Nařízení 261/2004 leteckému dopravci přikazuje uhradit cestujícím paušální částku, neprokáže-li liberační důvod, kterým se může své odpovědnost zbavit. Letecký dopravce nemá zájem na nefunkčním provozu letů, ale bohužel podléhá několika externím vlivům, které mají dopad na celý koloběh letů. Dopravce však může využít regresu a považovat náhradu škody po původci

důvodu zpoždění, tedy handlingu nebo provozovatele letiště nebo jiných dalších třetích stran ovlivňující provoz. Tyto třetí strany ale nedostávají ekonomické pobídky, aby přijaly opatření ke snížení četnosti a závažnosti takových narušení. Za současných okolností nemohou letecké společnosti získat zpět nebo vhodným způsobem pojistit určité náklady vyvolané Nařízením, což působí jako silná překážka pro dodržování předpisů.

V porovnání s pořizovací cenou letenky je paušalizovaná částka obvykle neproporcionální a dala by se považovat za diskriminaci leteckého dopravce. V rozsudku Soudního dvora EU ve věci *The Queen*, na žádost IATA a ELFAA proti Department for Transport, ze dne 10. 1. 2006, C-344/04 byla položena předběžná otázka týkající se nicotnosti a neplatnosti čl. 5 a čl. 6 Nařízení 261/2004 z toho důvodu, že články diskriminují nízkonákladové aerolinie. Soudní dvůr EU konstatoval, že újmy způsobené cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění nemají žádnou souvislost s cenovými politikami uplatňovanými těmito společnostmi a náhrada dle Nařízení 261/2004 cestujícím náleží bez ohledu, s jakou leteckou společností smlouvu uzavřel. Soudní dvůr EU vychází z odůvodnění Nařízení 261/2004 a argumentuje, že zákonodárci Evropského společenství příslušelo, aby se všemi leteckými společnostmi zacházel stejně, neměla-li být dotčena zásada rovného zacházení ve vztahu k cíli sledovanému Nařízením 261/2004, jehož účelem je zvýšení ochrany všech cestujících.¹¹³ Tento výrok byl nicméně řečen v době, kdy neexistovalo rozhodnutí Soudního dvora EU *Sturgeon*, které neproporcionalitu nepochybně posílilo a rozšířilo významně povinnost dopravce kompenzovat cestujícím významné zpoždění letu paušální náhradou škody jako je tomu v případě zrušení letu. Povinnosti dopravce i práva cestujících musí být průběžně testovány, aby byla zachována proporcionalita. Tuto disproporcionalitu odráží zákonodárci v návrhu na změnu Nařízení 261/2004¹¹⁴ z roku 2013 a apelují na nutnost revize a změny konceptu celého právního aktu. Za neproporcionální spatřují především rozsah náhrad při pomoci odvíjejících se od vzdáleností destinací příletu a odletu stejně jako časový rozsah 3 hodin. Hlavním nákladovým faktorem pro regionální dopravce jsou náklady na ubytování, které má být poskytnuto uvízlým cestujícím jako péče požadována Nařízením. Vzhledem k nízké hodnotě jízdenek na velmi krátkých trasách (méně než 250 km) může poskytnutí ubytování snadno znamenat náklady vyšší, než je hodnota letenky.

¹¹³ Rozsudek Soudního dvora EU ve věci *The Queen*, na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport, ze dne 10. 1. 2006, C-344/04, bod 98.

¹¹⁴ Evropská Komise: Pracovní dokument útvarů Komise, posouzení dopadů Nařízení 261/2004 (2013), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/ALL/?uri=CELEX%3A52013SC0062> (cit. 23. 11. 2021).

Stejně tak jako paušální náhrada škody bývá neúměrná pořizovací hodnotě letenky. Autorka se shoduje s návrhem komise, že i 3hodinové zpoždění není odpovídající pro všechny kategorie vzdáleností. Ne všechna zpoždění však lze vyřešit do tří hodin stanovených v rozsudku. Standardizovaná náhrada v nařízení slouží ke kompenzaci ztráty času a je společná všem cestujícím. Jednotlivé škody, které cestující utrpěl nad rámec, se řídí podmínkami pro náhradu stanovenými v Montrealské úmluvě. Částky stanovené v Nařízení obvykle v mnoha případech přesahují hodnotu škody, kterou cestující utrpěl.

Dalším aspektem diskriminace leteckého dopravce je povinnost poskytování informací cestujícím. Podle Nařízení 261/2004 je povinen poskytovat cestujícím informace o jejich právech spojených se zpožděním nebo zrušením letu.¹¹⁵ Nařízení 261/2004 má bohužel několik mezer, které jsou do budoucna potřeba napravit, neboť samotné Nařízení jako takové neobsahuje výsledky judikatury a je proto matoucí pro cestující a neposkytuje jim úplné a přesné znění jejich práv a narušuje zásadu právní jistoty. Z racionálního hlediska nikdo nemůže po dopravci žádat, aby informoval cestující nad rámec samotné právní úpravy, neboť to není vlastní jeho činnosti. Špatná a vágní formulaci Nařízení 261/2004 nemůže jít na škodu leteckému dopravci. Navíc mu povinnost informovat přináší horší postavení v důsledku nadměrné administrativy spojené s informováním cestujících, jakož i vyřizováním kompenzací.

Vzhledem k výše uvedeným argumentům je nesporné, že na leteckého dopravce je kladena nadměra nároků, která ho omezuje v jeho běžné činnosti a stává se diskriminovaným subjektem. Normotvůrce by měl opět pojit revizí Nařízení 261/2004 a přijmout novou úpravu případně ji revidovat a zohlednit výše uvedené záležitosti.

3.3. Ekonomický dopad užití Nařízení 261/2004 na dopravce

Nedávno publikovalo Generální ředitelství Evropské komise pro mobilitu a dopravu spolu se společností Steer studie, které vykreslují znepokojivý obraz dopadu Nařízení 261/2004 na náklady v letecké dopravě. Od roku 2011 se každoročně zvyšují náklady vyplývající z Nařízení 241/2004 o 13,6 procenta, aby v roce 2018 celkem dosáhly ohromujících 5,3 miliardy EUR, což představuje vzrůst nákladů z 1,8 EUR v roce 2011 na 4,4 EUR v roce 2018 za cestujícího. Pro představu podle průzkumu, průměrná zisková marže činí 4,7 EUR na cestujícího, což je při

¹¹⁵ Čl. 14 Nařízení 261/2004.

odečtení průměrného nákladů vyplývajících z Nařízení 261/2004 rozdíl pouhých 30 centů.¹¹⁶ Důvody zvýšení nákladů plynoucích z Nařízení 261/2004 jsou přisuzovány:

- a) zvýšené míře nároků na náhradu škody ze strany cestujících
- b) angažovanosti soukromých společností (reklamačních agentur) zajišťující vymáhání práv cestujících
- c) výkladu pojmu mimořádné okolnosti a rozsah působnosti Nařízení 261/2004 ze strany Soudního dvora EU
- d) absenci práva na odškodnění pro letecké společnosti třetí stranou (např. od letišť, poskytovatelů letových navigačních služeb, pozemních odbavovacích a jiných stran) v rámci nařízení 261/2004, pokud přispěly k narušení plynulé přepravy

Tato studie také zahrnuje informace o úloze, kterou hrají reklamační agentury. Přestože si pojišťovací agentury účtují poplatky za své služby, podíl stížností obdržených od pojišťovacích společností leteckými společnostmi je v rozmezí od 10 % do 50 %, přičemž většina leteckých společností uvádí podíl mezi 30 % a 40 %. V důsledku nadměrného využívání reklamačních agentur vydala Komise v roce 2017 pokyny spotřebitelům o jejich úloze, kde apeluje na spotřebitele, jakým způsobem správně postupovat v případě nároku na náhradu škody a radí cestujícím, že mají nejprve kontaktovat přímo leteckého dopravce, dále správní orgán a reklamační agentury využívat až na posledním místě.¹¹⁷

Běžnou praxí také bývá, že soukromé společnosti jako zprostředkovatelé nabízející leteckou dopravu nabízí příplatkové služby spotřebitelům za pomoc vymáhání práv a prezentují je za nadstandardní službu, která cestujícím, neznalých práva, poskytne náhradu škody v případě zrušení nebo zpoždění letu. Cestující se tím zavazuje k nadstandardní službě, která však je jeho běžným právem a poskytnutí části své náhrady danému zprostředkovateli, který na takové praxi vydělává. Běžnou, ač z pohledu autorky nemorální, praktikou je, že zprostředkovatel hromadně zasílá nároky cestujících k příslušnému správnímu orgánu, který má povinnost dle Nařízení 261/2004 prozkoumat nárok cestujícího a dohlédnout na dodržení povinnosti leteckého dopravce. Tyto externí společnosti se pak „přiživují“ na neznalosti práva spotřebitele a pomyslné díře

¹¹⁶ Evropská komise, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu (2020): Studie o současné úrovni ochrany práv cestujících v letecké dopravě v EU, str. 98. <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1> (cit. 10. 10. 2021).

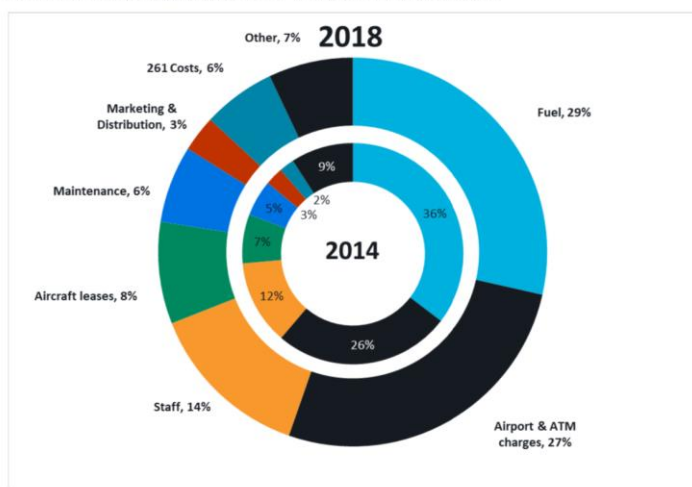
¹¹⁷ Evropská Komise (9. 3. 2017): Informační oznámení o příslušných právních předpisech EU na ochranu spotřebitele, marketing a ochranu údajů, které se vztahují na činnosti reklamačních agentur ve vztahu k nařízení 261/2004 o právech cestujících v letecké dopravě.

v systému, která díky složitosti Nařízení komplikuje cestujícím srozumitelnost a transparentnost jejich práv.

Airlines for Europe¹¹⁸ (dále jen „A4E“), která je největší asociací leteckých společností v EU, ve své nedávné zprávě upozorňuje na nutnost změny systému kompenzací v Nařízení 261/2004. Pokud se nepodaří zavést vyváženější režim, bude ziskovost a konkurenceschopnost evropských leteckých dopravců dále ovlivňována stále rostoucími náklady na dodržování předpisů, což může v konečném důsledku negativně ovlivnit jejich nabídku konektivity na úkor spotřebitelů.¹¹⁹

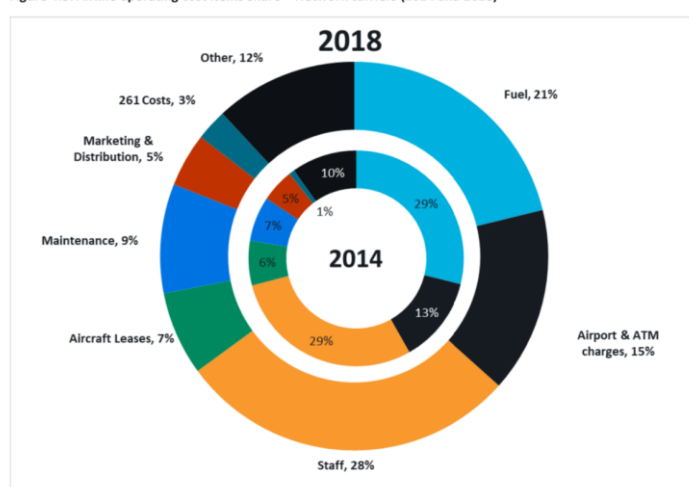
Níže jsou uvedeny grafy na základě analýzy společnosti Steer dokumentující náklady leteckých společností, kde jsou zahrnuty i náklady na náhradu škody a péči o cestující na základě Nařízení 261/2004. První graf znázorňuje náklady nízkonákladových leteckých společností v roce 2014 a 2018. Náklady spojené s odpovědností dopravce za práva cestujících vzrostla z 2 % (2014) na 6 % (2018). Druhý graf představuje náklady běžných leteckých dopravců ve stejných letech – 2014 a 2018, Náklady spojené s odpovědností dopravce za práva cestujících vzrostla z 1 % (2014) na 3 % (2018). Nízkonákladové společnosti podléhají vyšší míře zpoždění, což vzbuzuje otázku, jak je to možné.

Figure 4.7: Airline operating cost items share – Low-cost carriers (2014 and 2018)



Source: Steer analysis of airline annual reports and data provided by airlines

Figure 4.8: Airline operating cost items share – Network carriers (2014 and 2018)



Source: Steer analysis of airline annual reports and data provided by airlines

¹¹⁸ Hlavním cílem sdružení A4E je řešit klíčové politické problémy, které mají vliv na cestující, a současně podporovat dlouhodobá řešení ve prospěch evropského leteckého odvětví, včetně zlepšování účinnosti evropského vzdušného prostoru a zajištění jednotného evropského vzdušného prostoru, revize evropských práv v oblasti práv cestujících v letecké dopravě, zlepšování bezpečnosti a bezpečnostních opatření pro letecké společnosti a jejich cestující.

¹¹⁹ A4E (2020): Postoj A4E k návrhu Komise na revizi nařízení 261/2004 o právech leteckých cestujících, <https://a4e.eu/publications/a4es-position-on-the-commissions-proposal-for-the-revision-of-regulation-261-2004-on-air-passenger-rights/> (cit. 9. 10. 2021)

Předpokladem pro nabízení nízkých cen leteckými dopravci je platba předem a je praktickým požadavkem v řadě odvětví. Společnostem umožňuje nabízet širší výběr služeb za nižší ceny. Platby předem jsou nezbytné pro fungování leteckého průmyslu a podporu celosvětového cestovního ruchu. Tento model přispívá spotřebitelům tím, že na trhu nabízí škálu tarifů, z nichž mnohé jsou nižší, než by byly na statickém regulovaném trhu. Pokud by nebyl tento systém využíván, letecké společnosti by měly menší jistotu plánování a schopnost optimalizovat využití kapacity svých letadel. Tento systém je především naplno využíván nízkoleteckými společnostmi a z toho vyplývá větší vytiženost v plánovaných letech, frekventovanost a tím i větší rizikovost možných zpoždění. Komplexně systém plateb předem dopomáhá širší dostupnosti letecké dopravy. V důsledku pandemie však tento systém začíná narážet na problém kompenzací, neboť spotřebitelské skupiny poukázaly na problémy střetu refundací cestujících a finančními riziky leteckých společností během krize Covid-19.

Spolu s krizí způsobenou globální pandemií Covid-19 se letecké odvětví dostává do podobné, nyní můžeme říct i horší, situace než v dubnu roce 2010, kdy si letectví prošlo krizí v důsledku výbuchu sopky Eyjafjallajökull na Islandu. Náklady vyplývající dopravci z Nařízení 261/2004 zůstávají za běžných okolností omezené, ale mohou rychle nabýt nepřiměřených rozměrů, například když dojde k události, která způsobí hromadné narušení leteckého provozu. Právo na péči, zejména náklady na ubytování na několik nocí narůstají. V návrhu Komise na revizi¹²⁰ Nařízení 261/2004 z roku 2013 bylo vykalkulováno, že pokud by bylo nařízení během krize způsobené sopkou plně dodržováno, zvýšilo by to kombinované náklady leteckých společností o odhadovaných 960 milionů EUR, což je zhruba 1,5násobek výdajů na péči a asistenci v běžném roce, a to v určitém období méně než týden. V tomto případě hovoříme o mnohem kratší situaci, než jakou přinesla pandemie v loňském roce. Četnost těchto událostí je velmi nízká a není možné po leteckých dopravcích spravedlivě požadovat, aby s ní počítali v běžném provozu. Dopravci nemohou být schopni odhadnout pravděpodobnost výskytu takové mimořádné okolnosti a adekvátně toto riziko započítat do svých rozpočtů a tarifů. V případě takové události by měli mít letečtí dopravci k dispozici dostatečné zdroje, aby byli schopni dodržet povinnost péče a pomoci cestujícím. Komise v návrhu rozumně uznává, že není pravděpodobné, aby tyto prostředky byly běžným předpokladem provozu, a vylučuje možnost pojištění, které by pokrylo narušení podnikání během takových událostí, neboť je obtížné udržovat přiměřenou pojistnou kapacitu bez účtování

¹²⁰ Evropská Komise: Pracovní dokument útvarů Komise, posouzení dopadů Nařízení 261/2004 (2013), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/ALL/?uri=CELEX%3A52013SC0062> (cit. 23. 11. 2021).

velmi vysokých poplatků. Tato neomezená a nepředvídatelná odpovědnost komplikuje finanční plánování leteckých společností a může představovat riziko pro jejich finanční stabilitu.

Vyšší náklady na provoz a s tím spojené i kompenzace se promítají do vyšších cen, které mohou být dostatečně významné na to, aby odradily cestující od cestování letadlem na tuto cestu nebo od cestování vůbec. Cestující nemusí nakonec oceňovat jejich práva vyplývající z Nařízení 261/2004 tak vysoko, jako je zvýšení ceny, které s nimi souvisí. To může mít negativní dopad na regionální dostupnost a samostatnou leteckou dopravu, která přinutí cestující využít alternativní možnost v podobě vysokorychlostních vlaků. Letecká doprava je však neodmyslitelnou dopravní obsluhou ostrovů nebo jiných vzdálených oblastí, které jsou na ní závislé.

3.4. Náhrada škody cestujícím

Obecně je praxe taková, že letecké společnosti vyplácejí cestujícím náhradu, pouze když je cestujícím vyžádána. Existuje sice povinnost dopravce informovat cestující o jejich právech při zrušení, zpoždění letu či odepření nástupu,¹²¹ ale neexistuje žádný požadavek, aby tak činili proaktivně. V praxi se letečtí dopravci odvolávají na přepravní podmínky, se kterými cestující zpravidla souhlasí při zakliknutí políčka na internetu při zakoupení letenky, při níž uzavírá s leteckým dopravcem smlouvu a kliknutím souhlasí, že se seznámil s přepravními podmínkami, které obsahují informace o právech cestujících.

Běžný postup náhrady škody je takový, že cestující si může v případě významného zpoždění či zrušení letu zažádat o paušální kompenzaci skrze formulář, který nalezne na internetových stránkách leteckého dopravce. Letecká společnost má povinnost cestujícímu odpovědět. V případě, že letecký dopravce neposkytne odpověď nebo odpověď je neuspokojivá, cestující má možnost se obrátit na správní orgán, a to ÚCL, který dohlíží na plnění povinností leteckého dopravce týkajících se náhrad a pomoci cestujícím. Úřad následně kontaktuje leteckého dopravce s žádostí o jeho stanovisko, k čemuž mu poskytne lhůtu 6 týdnů, která může být v závislosti na případě prodloužena. Jakmile úřad obdrží stanovisko od leteckého dopravce, kontaktuje cestujícího o výsledku šetření, přičemž toto stanovisko je konečné a závazné.

Další způsob řešení spotřebitelského sporu o náhradu škody poskytuje mimosoudní řízení u České obchodní inspekce. Cílem mimosoudního řešení spotřebitelských sporů je dospět ke smírnému urovnání sporu a dohodě stran. Mimosoudní řešení sporů při České obchodní inspekce

¹²¹ Bod 20 preambule Nařízení č. 261/2004.

je notifikovaným subjektem mimosoudního řešení spotřebitelských sporů vedeným na seznamu Evropské komise.¹²²

Dalším obvyklým způsobem řešením sporu je využití soukromých specializovaných společností/reklamačních agentur, které se zaměřují přímo na pomoc cestujícím při kompenzaci náhrad, např. Click2Claim, s.r.o. nebo ClaimCloud, které jsou ale placenou službou. Zvýšená zapojení reklamačních agentur zaměřujících se na tyto případy a informovanost cestujících o jejich právech vedlo k celkovému nárůstu úspěšných nároků vůči leteckým společnostem.

Náhrady a sazby, které uplatňují cestující, se v jednotlivých členských státech mohou výrazně lišit v důsledku existence jiných práv vyplývajících spolu s uplatněním náhrady škody, zvýšeným odškodněním, nákladům za právní služby či administrativním nákladům. Obecně lze ale říct, že se odpor leteckých dopravců vůči finanční kompenzaci zvýšil od rozsudku ve věci Sturgeon, který rozšířil kompenzační platby ze zrušení na velká zpoždění, a rozsudku ve věci ve věci Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A, který rozšířil kompenzaci na mnoho případů, kdy přerušení letu není způsobeno obchodním rozhodnutím letecké společnosti. Letecké společnosti potvrzují tento názor na kompenzaci, přičemž často odkazují na případy, kdy kompenzace přesahuje hodnotu letenky. Je nepochybné, že skupiny spotřebitelů jsou proti snížení úrovně kompenzace, neboť jim to přináší spíše výhody.

¹²² Dostupné z: <https://www.coi.cz/informace-o-adr/> (cit 2. 11. 2021).

3.5. Návrhy na změnu Nařízení 261/2004

V průběhu práce bylo již několikrát zmíněno, že Nařízení 261/2004 vyžaduje nutnou revizi. V minulých letech se mu již dostalo několikrát pozornosti, ale dosud, tak nebylo učiněno.

Komise uvedla v roce 2011 mezi svými iniciativami nutnost vyvinout jednotnou interpretaci právních předpisů EU o právech cestujících a jejich harmonizované a účinné prosazování. V září v roce 2013 projednával výbor pro dopravu a cestovní ruch návrh na změnu Nařízení 261/2004¹²³ s cílem lépe chránit práva cestujících, který schválil zprávu zpravodaje Georgese Bacha vč. jeho pozměňovacích návrhů, ale mluví se v něm pouze o cestujících, dopravce je v revizi opomíjen. Parlament návrh schválil, ale Rada návrh odmítla. Plénum Evropského parlamentu se ztotožnilo s názorem výboru pro dopravu a cestovní ruch a vyslovilo zejména potřebu konkrétně specifikovat tzv. mimořádné okolnosti.

V předchozím textu bylo již zmíněno, že samotné Nařízení 261/2004 je velmi zmatečné, neúplné a přináší několik otázek a jeho revize by byla vítaná. V březnu 2013 Evropská komise¹²⁴ navrhla, aby byla uvedená pravidla v Nařízení 261/2004 upřesněna. Stěžejní úpravu mělo tvořit upřesnění a vyjasnění mimořádných okolností a zároveň zjednodušeno jejich použití. Návrh upozorňoval na významný zásah rozsudku Sturgeon¹²⁵ Soudní dvůr EU významně rozšířil interpretaci tohoto nařízení a narušil zohlednění ekonomického dopadu na dopravce jako podnikatele, čímž z pohledu autorky poškodil nejen proporcionalitu Nařízení 261/2004, ale také celkovou právní jistotu. V Návrhu odkazuje na původní návrh Nařízení 261/2004 Evropského parlamentu¹²⁶ z roku 2002, který poskytuje rozbor dopadu na leteckého dopravce jako podnikatele. Samotný návrh počítá pouze s paušální kompenzací v případě odepření nástupu, případně zrušení letu, nikoliv s paušalizovanou náhradou škody za významně zpožděný let. Svou povahou

¹²³ (Evropská Komise 2013): Ochrana cestujících v případě úpadku leteckého dopravce k 18. 3. 2013, Sdělení Komise Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů (cit. 19. 10. 2021).

¹²⁴ Evropská Komise (2013): Nařízení Evropského Parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla pro odškodnění a pomoc cestujícím v případě odepření nástupu na palubu a zrušení nebo velkého zpoždění letů a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce za přepravu cestujících a jejich zavazadel letecky: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2013/0130/COM_COM\(2013\)0130_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2013/0130/COM_COM(2013)0130_EN.pdf) (cit. 10. 9. 2021).

¹²⁵ Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 19. listopadu 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH a Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz proti Air France SA ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07.

¹²⁶ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná pravidla pro odškodnění a pomoc cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu a zrušení nebo velkého zpoždění letů – COD 2001/0305, úř. věst. C 103E, 30. 4. 2002, s. 225—229.

paušalizované náhrady škody se liší od Montrealské úmluvy, více o vztahu těchto dvou norem je věnována podkapitola 2.2.2. Vztah Montrealské úmluvy a Nařízení 261/2004. Rozsudkem V návrhu Evropského parlamentu z roku 2002 je pak dále i uvedeno, že Komise se domnívá, že za současných okolností,¹²⁷ by provozovatelé neměli být povinni kompenzovat zpožděné cestující, ale přiklání se k pomoci v případě vážného zpoždění.

Návrh z roku 2013 pokládá otázkou je, zda je aktuální tříhodinová hranice zakládající právo na paušální kompenzaci při zpoždění letu proporcionální. Zároveň upozorňuje a bere v potaz, že ne vždy je dopravce schopen ovlivnit zpoždění v důsledku příčin systému řízení letového provozu a omezení kapacity letišť. Poměr odepřených nástupů a zrušených letů se významně liší od počtu letů s významným zpožděním, a navíc extenzivně rozšiřuje odpovědnost na úkor leteckého dopravce. Návrh legislativy v roce 2002 očekával, že náklady vynaložené dopravcem na odškodnění a pomoc cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu, by kromě nákladů na splnění požadavků tohoto nařízení neměly být nadměrné, ale připustil, že je nebylo možné přesně předvídat. Bohužel se aktuální stav dostal do bodu, kdy náklady na splnění požadavků jsou již nadměrné a vyžadují změnu systému a revizi tohoto nařízení. Více se o ekonomických aspektech autorka vyjádřila v kapitole 3.3 Ekonomický dopad užití Nařízení 261/2004 na dopravce.

Ekonomický dopad užití Nařízení 261/2004 na dopravce. Normotvůrce v době přijímání tohoto nařízení odrážel trh na začátku tisíciletí, tedy již 20 let zpátky, kdy se náklady za letenku pohybovaly v jiném cenovém rozpětí, než se pohybují dnes a trh byl více monotónní bez větší hospodářské soutěže, kterou ovlivnili později nízkonákladoví dopravci. Letenky nízkonákladových dopravců mají obvykle výrazně nižší hodnotu, a proto jsou náklady na dodržování předpisů jako procento příjmů dopravce u nízkonákladových dopravců mnohem vyšší. Vzhledem ke krátkosti existence letecké dopravy je zmíněných 20 let velmi dlouhým časovým úsekem, který podléhá v tomto odvětví rychlým změnám a evoluci. Z pohledu autorky by měla být norma z logického hlediska revidovaná v kratších časových úsecích, aby bylo možno reflektovat a přizpůsobit potřeby osobní letecké přepravy. Návrh normy neočekává, že by cestující jako podmínku pro dobrovolnou činnost odstoupení od přepravy z důvodu overbookingu systematicky dostávali kompenzaci vyšší než současná sazba, což v aktuálním dění je již rozporuplné.

¹²⁷ Tím myšleno k roku 2002.

Návrh Evropského Parlamentu¹²⁸ je v současné době nadále projednáván, dne 5. února 2014 byl projednán Parlamentem v prvním čtení. Prozatím Komise přijala výklad¹²⁹ platných pravidel vycházející z judikatury v konečném znění ze dne 10. června 2016.

V lednu minulého roku představila Komise ve svém pracovním programu¹³⁰ na rok 2020 cíl revize tohoto Nařízení jako prioritně projednávaný návrh a v únoru zveřejnila Rada Evropské unie nový návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění Nařízení 261/2004. Další proces byl přerušen vypuknutím pandemie Covid-19 a v březnu minulého roku Evropský parlament vyzval Komisi, aby se vrátila k jednání s Radou o aktualizaci usnesení. Je tedy jen otázkou času, kdy dojde ke změnám. V říjnu roku 2020 opět Komise představila ve svém pracovním programu pro rok 2021¹³¹ cíl revize Nařízení 261/2004. Bohužel ani na konci roku 2021 nebyla provedena změna v tomto nařízení.

V březnu 2020 poslanci Evropského parlamentu a výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch zaslal Komisi výzvu¹³², v které apelují na Komisi, aby přijala přiměřené a citlivé řešení k aktuální situaci v rámci celosvětové pandemie Covid-19, kde se bezpodmínečně projevila potřeba aktualizace dosavadního nařízení vzhledem k narůstajícímu počtu zrušených letů. Ve výzvě upozorňují na velké napětí způsobované dopravcům a je pochopitelné, že dopravci se snaží prioritně nabízet „přebookování“. V důsledku bezprecedentní situace se začalo projevovat, že dopravci mají tendenci neinformovat cestující o svých právech a místo toho se začala objevovat praxe rozdávání voucherů. Je proto bezesporé, že mnohé aerolinky nyní čelí více než kdy dříve finanční krizi.

Komisi bylo navrženo, aby prozkoumala nezbytnost těchto voucherů v případě krize a bylo zajištěno dodržování práv cestujících. Stejně tak jako zabránit tomu, aby spotřebitel musel v tomto období krize vykládat každému dopravci konkrétní podmínky a opatření pomoci, možnost

¹²⁸ Evropský Parlament (2013): Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 5. února 2014 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, Úř. věst. C 327, 12. 11. 2013: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/definitif/2014/02-05/0092/P7_TA\(2014\)0092_CS.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/definitif/2014/02-05/0092/P7_TA(2014)0092_CS.pdf) (cit. 21. 9. 2021).

¹²⁹ Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 (2016/C 214/04).

¹³⁰ Evropská Komise (29. 1. 2020): Sdělení Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru regionů https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:7ae642ea-4340-11ea-b81b-01aa75ed71a1.0006.02/DOC_2&format=PDF (cit. 1.12.2021).

¹³¹ Evropská Komise (19. 10. 2020): Sdělení Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru regionů https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:91ce5c0f-12b6-11eb-9a54-01aa75ed71a1.0009.02/DOC_2&format=PDF (cit. 1.12.2021).

¹³² <https://twitter.com/RenewEurope/status/124466189174774467/photo/1>, (cit. 19. 10. 2021).

transportu, turismu a cestovním kancelářím nabídnout úvěrový poukaz z důvodu pandemie Covid-19. Dále bylo navrženo, aby byly v této souvislosti vyjasněny a poskytovány podmínky pro nabízení poukazů, uplatňovány jednotně a upřesněny, zda by měly být pokryty vhodnou platební neschopností.

Tímto krokem a novým řešením situace je pravděpodobné, že by takový model řešení mohl být využíván do budoucna, a vznikla tím nová forma kompenzace v této oblasti, která je ekonomicky přijatelnější pro obě strany. Cestujícím je stále poskytována přeprava, kterou si zakoupili, a letecký dopravce má možnost poskytnout náhradní plnění bez dalších navýšených nákladů, které jsou k tíži jeho rozpočtu. Tato varianta nabízí vyvážené řešení oběma stranám, ale chybí zde náhrada škody za případné vynaložené náklady pro cestující.

S provedením voucherové politiky se setkáváme v českém právním systému v zákoně č. 185/2020 Sb., v tzv. „lex voucher“,¹³³ který je časově omezen. Zákon byl vydán podpůrně k překlenutí kritické situace na trhu zájezdů a k zabránění úpadků cestovních kanceláří. Avšak česká úprava podporuje pouze cestovní kanceláře, nikoliv letecké dopravce samotné. Je možné, že by se vouchery mohly stát do budoucna možným řešením, jak poskytnout náhradu cestujícím, kdy by jim plnění zůstalo přislíbeno, a leteckému dopravci by nevznikaly vysoké náklady. Takové řešení by pravděpodobně mohlo dopomoci flexibilitě trhu v civilní letecké přepravě a letecké společnosti by mohly fungovat na bázi jako autobusový či vlakový dopravci, kteří často poskytují flexibilní rezervaci a změnu jízdného anebo nabízí alternativní kredity.

Covid-19 zdůraznil naléhavou potřebu revize Nařízení 261/2004 s cílem nalézt vhodnou rovnováhu mezi ochranou spotřebitele a povinnostmi, které klade na leteckého dopravce. Nový rámec musí být navíc odolný vůči krizi a přizpůsobitelný výjimečným okolnostem. Celosvětová pandemie je fenomén, který však nelze vyčítat normotvůrcům, že jej nezohlednili v předpisu, neboť je na tolik bezprecedentním jevem, že je tato situace absentována skrz celý právní řád a neměla by být považována za základ pro politiku. Na okraj je potřeba zmínit důležitost funkčnosti letecké dopravy, neboť krize rovněž zdůraznila její klíčovou roli pro zajištění nepřetržitého toku lékařského vybavení a základního zboží během pandemie. Letecká civilní doprava byla také zásadní díky její rychlosti pro repatriaci občanů do vlastních zemí. Je proto dle slov Evropské Komise v revidovaném pracovním plánu pro rok 2020 naprosto nezbytné předvídat její zvláštní roli pro ekosystém letecké dopravy v budoucích plánech obnovy EU.

¹³³ Zákon č. 185/2020 Sb., o některých opatřeních ke zmírnění dopadů epidemie koronavirového onemocnění SARS-CoV-2 na odvětví cestovního ruchu.

V souvislosti s Nařízením 261/2004 vznikalo a stále vzniká značné množství soudních sporů a jeho oblast působnosti byla mnohokrát upřesněna judikaturou. Nelze se bohužel bavit o jednotkách sporů a interpretací. K aktuálnímu stavu, tedy k 19. říjnu 2021, stránky EURLex,¹³⁴ které jsou oficiálním pramenem evropské legislativy, sčítají 530 předběžných otázek, interpretací jednotlivých článků a další žádosti o vyložení. Toto číslo je alarmující zprávou, zvláště poté, co porovnáme toto číslo s počtem článků, které Nařízení 261/2004 obsahuje, a dojdeme k závěru, že toto nařízení je velmi krátké. Je očividné, že nařízení není dostačujícím pro porozumění adresátů, chybí přesná interpretace institutů a nepočítá s většinou situací a proměnných, které se objevují v letecké oblasti a vytváří počet šedých zón, což vytváří právní nejistotu a mnohé z předběžných otázek jsou stále nevyřešené. Většina rozsudků se týká jen jedné konkrétní otázky, ostatní zůstávají otevřené a jejich rozhodnutí trvá dlouho. Ačkoliv tyto rozsudky řeší nejasnost textu Nařízení 261/2004, pro cestující, letecké společnosti a donucovací orgány by bylo jasnější, kdyby povinnosti vyplývající z nařízení byly v textu jasné, a to vyplývá i z návrhu Komise na revizi Nařízení z roku 2013.¹³⁵

3.6. Úvahy dle lege ferenda

V této podkapitole by se autorka ráda věnovala vlastním úvahám o možných způsobech náhrad a celkovému zlepšení systému. Úvahy vycházejí z předchozích poznatků nabytých v průběhu psaní práce, studia článků, legislativy a soudních rozsudků i vlastních zkušeností nabytých v průběhu pracovního působení v letecké společnosti.

Nejjednodušším krokem k zvýšení efektivnosti zajištění práv cestujících a motivace leteckého dopravce k jejich dodržování je v první řadě samotná revize Nařízení 261/2004, jak je opakovaně zmiňováno skrze celou práci. Je velmi zarážející, že se tak stále nestalo i přes důkladné studie orgánů Evropské unie, nezávislých organizací, samotný stěžejní návrh Komise z roku 2013¹³⁶ a další výzvy leteckých dopravců a apely jejich zástupců v podobě leteckých asociací.

Prvním z možných řešení, jak zefektivnit náhrady a zajistit proporcionální náhrady škod je voucherová politika, s kterou jsme se nyní během pandemické krize mohli setkat. V květnu

¹³⁴ EUR-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex:32004R0261> (cit. 19. 10. 2021).

¹³⁵ Evropská Komise: Pracovní dokument útvarů Komise, posouzení dopadů Nařízení 261/2004 (2013), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/ALL/?uri=CELEX%3A52013SC0062> (cit. 23. 11. 2021).

¹³⁶ Evropská Komise: Pracovní dokument útvarů Komise, posouzení dopadů Nařízení 261/2004 (2013), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/ALL/?uri=CELEX%3A52013SC0062> (cit. 23. 11. 2021).

minulého roku vydala Komise doporučení k vydávání poukázek za zrušené lety.¹³⁷ V doporučení bylo uvedeno, že poukázky by měly zahrnovat ochranu cestujících před platební neschopností leteckých společností a měly by mít řadu specifických vlastností, a to např. minimální dobu platnosti 12 měsíců v kombinaci s automatickým proplacením. Pokud poukázka nebude uplatněna, možnost pro cestující používat poukázky na všechny nové rezervace provedené před datem jejich platnosti, a to i v případě, že platba nebo služba proběhne po tomto datu, a použít poukázky k platbě jakéhokoli cestovního produktu nabízeného dopravcem. Tato varianta nabízí flexibilní a elegantní způsob řešení. Doporučení také zahrnovalo rozšíření poukázek na rezervace u jiných podniků ve stejné skupině společností a jejich převoditelnost na jiné cestující bez dodatečných nákladů. Politika voucherů se zdá být z aktuálních zkušeností praktickým řešením, pro letecké společnosti je výhodnější než poskytování finanční náhrady. Je ale nutno rozlišovat kontext, kdy jsou vouchery používány. V případě mimořádných okolností autorka nachází proporcionalitu ve vydávání voucherů a spravedlivé východisko pro cestující i dopravce, neboť v důsledku hromadných rušení letů a následného vyplácení velkého množství finančních náhrad může být velmi náročné pro budoucí existenci leteckého dopravce a není běžnou součástí politiky, aby s takovou zátěží v rozpočtu počítal. Naopak v běžném provozu, kdy je let zrušen v důsledku pochybení ze strany dopravce, jsou vouchery k cestujícím nespravedlivé, neboť jim může zrušení přinést značné nepohodlí a další finanční náklady s ním spojené. V takovém případě by letecký dopravce měl nést plnou odpovědnost, i když je příčinnou narušení třetí strana. Nařízení by však mělo odrážet právo dopravce na poskytnutí náhrady škody třetí stranou, která narušení způsobila, aby byl dopravce účinně a úspěšně schopný uplatnit regres, čl. 13 Nařízení se ukázal jako nedostatečný a neefektivní.

Druhým možným řešením je spravedlivější systém přepočtu náhrad při významném zpoždění letu. Nepochybnou nutností je zahrnutí takové povinnosti do samotného Nařízení, a tím zajistit princip právní jistoty pro adresáty normy. Následně by bylo vhodné, aby zákonodárce zohlednil veškeré ekonomické dopady pro leteckého dopravce, které vznikly v důsledku rozšíření práv a povinností z rozhodnutí Sturgeon a zvážit, zda je hranice 3 hodin adekvátní. Autorka se domnívá, že hranice, která leteckému dopravci přináší povinnost poskytnout pomoc a náhradu škody cestujícím, by se měla minimálně lišit v závislosti na vzdálenosti letů. Vzhledem k celému ekosystému letecké dopravy jsou lety plánované v cyklických trasách, kdy mají předem plánovaný

¹³⁷ Doporučení Komise (EU) 2020/648 ze dne 13. května 2020 o poukázkách nabízených cestujícím a cestujícím jako alternativa k náhradě za zrušené souborné cestovní a přepravní služby v souvislosti s pandemií COVID-19.

itinerář a v případě zpoždění jednoho z letů se kumuluje zpoždění i na další nadcházející lety. Pro zachování dostupnosti a příznivých cen jsou letečtí dopravci nuceni využívat kapitál flotil efektivně, a to je přirozeně nutí k využití kapacitního potenciálu. V případě vzdálenějších letů by měla být hranice odpovědnosti navýšena na delší časový rozsah, např. při vzdálenosti do 1500 km by byla hranice 3 hodin zachována, při vzdálenosti 1500-3500 km by činila 4 hodiny a nad 3500 km 5 hodin. Jinou možnou variantou je odstupňovat výši náhrady přímou úměrou, kdy se výše náhrady škody zvyšuje spolu s délkou zpoždění. Praktický příklad: při zpoždění 3 hodiny by byla kompenzace ve výši 100 EUR, při zpoždění 6 hodin 200 EUR apod. Narůstající výše paušální náhrady škody by lépe reflektovala pravděpodobnost výskytu potíží a vynaložených nákladů ze strany cestujícího v důsledku zpoždění.

Podobným řešením je stanovení koeficientu, který by odrážel aktuální trh a hodnotou peněz. Koeficient by byl ovlivněn v souvislosti s inflací, kterou vydávají centrální banky, vzdáleností a délkou zpoždění. Vhodné by také bylo započítání nákladů na cenu letenky do vzorečku, aby náhrada škody byla proporcionální. Takový koeficient by věrně odrážel spravedlivou náhradu škody v daném místě a čase a byl spravedlivý jak pro oprávněného spotřebitele i povinného podnikatele. Nakonec se s takovým koeficientem setkáváme už v Montrealské úmluvě, která stanovuje maximální výši limitu objektivní odpovědnosti dopravce v jednotkách zvláštních práv čerpání (Special Drawing Rights). Přepočtení hodnoty definuje Mezinárodní měnový fond, převod zvláštních práv je aktualizován podle aktuálního trhu, hodnota je zveřejňovaná a dostupná na internetových stránkách Mezinárodního měnového fondu. Pro přesný přepočtení hodnoty existuje zvláštní metodika, kterou používá Mezinárodní měnový fond pro svoje operace a transakce ke dni vynesení rozsudku. Tomuto tématu je věnována část kapitoly 1.3. Montrealská úmluva.

Zásadní význam udržitelného leteckého průmyslu v Evropě je především jeho podpora rozvoje. Dalším možným řešením pro efektivní fungování a dodržování cílů Nařízení 261/2004 je zapojení jednotlivých států do koloběhu náhrad. Jednotlivé státy by měly mít zájem na existenci a fungování letecké dopravy z mnoha důvodů, jako je např. přísun finančního kapitálu z cestovního ruchu, přeshraniční pohyb osob, využití k státní reprezentaci (a to včetně přepravy vládních představitelů, sportovní reprezentace apod.), a také po ně letečtí dopravci představují možné záložní kapacity při mimořádných a nouzových stavech, a nejen při nich. Během pandemie jsme byli svědky toho, že byly potřeba kapacity na rychlý dovoz zdravotních pomůcek nebo repatriaci občanů. Je tedy v zájmu států udržovat funkční letecký průmysl založený na reciprocitě. Státy by měly být připraveny poskytovat státní podporu či jiné ekonomické balíčky k jeho udržení.

Otázkou je, zda by nebyli zvýhodňováni tzv. vlajkový/národní dopravci, kteří reprezentují dané státy. Systém by musel zohlednit i další letecké společnosti registrované v jejich státě a zabránit diskriminaci. V některých státech bylo možno zaznamenat v důsledku pandemie Covid-19 pomoc ze strany vlád členských států, které se snažily nabídnout leteckým podnikům státní půjčky či jiné podpůrné finanční balíčky, aby mohly překonat aktuální pandemickou krizi, která je pro většinu podnikatelů likvidační. V některých státech je běžnou součástí politiky, že stát finančně podporuje letecké dopravce k zajištění fungování letecké dopravy s motivací reciprocit a dostupnosti přepravních rezerv pro potřeby státního aparátu, čímž jsou motivovány obě strany. Autorka se domnívá, že se nejedná o významný zásah do volného trhu, neboť počet leteckých dopravců na trhu je v porovnání s autobusovou, lodní nebo vlakovou dopravou menší. I u autobusové či vlakové dopravy lze spatřit zásah státu v podobě slev či dotačních balíčků, kdy stát má zájem na funkční dopravní infrastruktuře a podpoře užívání hromadné dopravy nejen z ekologických důvodů.

Závěr

Mezinárodní civilní letecká doprava je jedna z nejvíce užívaných doprav na světě. Vzhledem k významu a nepostradatelnosti letecké dopravy je potřeba chránit práva dopravce jakož i cestujících a neustále zohledňovat v daném čase a místě aktuální potřeby leteckého provozu v právní úpravě. Dle názoru autorky je nezbytná revize Nařízení 261/2004.

Práce v úvodu nabízí přehled zásadních mezinárodních úmluv, které připravily základ pro leteckou dopravu a z jejichž základů vychází i samostatné Nařízení 261/2004. Přehled je podstatnou součástí porozumění kontextu Nařízení 261/2004. Judikaturu Soudního dvora EU, která byla v práci použita pouze zlomkem, spolu s jednotlivými legislativními a pracovními návrhy orgánů EU ukazuje, že Nařízení 261/2004 má spoustu právních mezer, vyvolává spousta otázek a neposkytuje dostatečnou právní jistotu.

Hlavním cílem Nařízení 261/2004 je chránit cestujícího jako slabší stranu, nicméně cílem normy nebylo diskriminovat leteckého dopravce, což se podle autorky v důsledku výkladu mnohých rozhodnutí Soudního dvora EU stalo a Nařízení 261/2004 se stalo neproporcionálním. Zásadním zásahem do proporcionality byl především rozsudek *Sturgeon*, který extenzivně rozšířil povinnosti leteckého dopravce v jeho neprospěch. V důvodové zprávě Nařízení 261/2004 Komise vyjádřila, že letečtí dopravci nemají být povinni odškodňovat cestující v případě zpoždění, Soudní dvůr EU tento cíl legislativy upozadil a vyložil normu ve prospěch cestujících. Rozhodnutí *Sturgeon* významně ovlivnilo další fungování leteckých dopravců do budoucna a ekonomicky mu ublížilo. Četná judikatura Soudního dvora EU má rozhodující vliv na výklad Nařízení 261/2004, a tím i na jeho aplikaci, chybí přehled a transparentnost práv cestujících a povinností leteckého dopravce, čímž je postrádána právní jistota. Příkladem je demonstrativní výčet judikatury týkající se výkladu mimořádné okolnosti, který prokazuje mezery v právu. Studie Generálního ředitelství Evropské komise pro mobilitu a dopravu spolu se společností *Steer* jasně ukazují dopad a náklady leteckých dopravců v souvislosti s Nařízením 261/2004, které s každým rokem přibývají a jdou k jeho tíži. Náklady jsou prisuzovány především rozsahu působnosti Nařízení 261/2004 ze strany Soudního dvora EU, zvláště pak výkladu mimořádné okolnosti.

Závěr práce nabízí přehled dosavadně provedených návrhů Komise a Evropského Parlamentu, které nebyly dosud přijaty, ale jsou podpurným argumentem, že je potřeba změny vnímaná. Zmíněné návrhy směřují především ke zvýšení efektivity uplatňování předpisu, jeho srozumitelnosti, zaplnění právních mezer a v praxi k dosažení vyšší úrovně mezinárodní letecké

dopravy. Civilní letecká přeprava je odvětvím, které je v porovnání s jinou dopravou mladší a stále se vyvíjí, a proto i v právní úpravě mezinárodní přepravy lze očekávat neustálé proměny.

Vzhledem k omezenému rozsahu práce, nelze zahrnout všechny aspekty Nařízení 261/2004 týkající se práv a povinností leteckého dopravce. Téma zahrnuje velmi širokou materii a rozsáhlou judikaturu Soudního dvora EU. I přesto se autorka snažila poskytnout základní náhled na problém a prokázat nutnost revize Nařízení 261/2004.

Seznam použitých zkratek

Čl.	článek
EU	Evropská Unie
Haagský protokol	Haagský protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929.
Montrealská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná v Montrealu dne 28. května
Nářízení 261/2004	Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, ze dne 11. února 2004
Nářízení Brusel I	Nářízení Rady (ES) č. 44/2001 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, ze dne 22. prosince 2000
Nářízení Brusel I bis	Nářízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, ze dne 12. prosince 2012
Rozhodnutí Sturgeon	Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve spojených věcech Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) a Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz proti Air France SA (C-432/07), ze dne 19. 11. 2009.
SFEU	Smlouvy o fungování Evropské unie.
Soudní dvůr EU	Soudní dvůr Evropské unie

ÚCL	Úřadu pro civilní letectví
Varšavská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, podepsaná ve Varšavě dne 12. 10. 1929
Varšavský systém	Systém dokumentů mezinárodního leteckého soukromého práva, který tvoří Varšavská úmluva a její následující dodatky a protokoly – Haagský protokol, Guadalajarská úmluva a Guatemalský protokol

Seznam použité literatury

Literatura

ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard, ZBÍRALOVÁ, Jaroslava, Civilní letectví ve světle práva. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, ISBN: 80-86199-95-9

MILDE, Michael, International Air Law and ICAO. Eleven International Publishing, 2008, ISBN: 978-94-9094-735-4

POLÁČEK, Bohumil, Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. Praha: Wolters Kluwer, 2016, ISBN 978-80-7552-133-0

OTTO, Jan, Ottův slovník naučný: ilustrovaná encyklopedie obecných vědomostí, sv. 28. V Praze, 1909

CHENG, Bing, A New Era in the Law of International Carriage by Air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999), 53 International & Comparative Law Quarterly 833-859, 2004

SEDLÁČEK, Pavel. Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář. Praha: VOX – kurzy, semináře, rekvalifikace, 2018, ISBN 978-80-87480-62-5.

PAUKNEROVÁ, Monika, Evropské mezinárodní právo soukromé. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013., ISBN: 978-80-7400-504-6

WENSVEEN, John, Air Transportation: A Management Perspective. Eighth edition. Routledge, 2015., ISBN-13: 978-1472436818

Seznam použitých internetových zdrojů

ICAO (2001): Current lists of parties to multilateral air law treaties.

https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199_EN.pdf

Důvodová zpráva k původnímu návrhu Komise Nařízení, Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, KOM (2001) 784,

https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvhdjdk3hydza_j9vvik7m1c3gyxp/vi8rm2z5jfzp

Evropská Komise (2013): Pracovní dokument útvarů Komise, posouzení dopadů Nařízení 261/2004, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/ALL/?uri=CELEX%3A52013SC0062>

Evropský Parlament (2013): Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 5. února 2014 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, Úř. věst.C-327:

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/definitif/2014/02-05/0092/P7_TA\(2014\)0092_CS.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/definitif/2014/02-05/0092/P7_TA(2014)0092_CS.pdf)

Evropská Komise (2017): Informační oznámení o příslušných právních předpisech EU na ochranu spotřebitele, marketing a ochranu údajů, které se vztahují na činnosti reklamních agentur ve vztahu k nařízení 261/2004 o právech cestujících v letecké dopravě

Evropský Parlament (2018): Empowering Parliaments and enforcing citizens' rights in the implementation and application of Union law,

https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/226409/Case_analysis_on_the_transposition_and_implementation_of_the_Regulation_on_air_passenger_rights_.pdf

J.JANZEN, A4E (2020): European Governments Must Act Now to Reduce COVID-19 Impact on Aviation, <https://a4e.eu/publications/european-governments-must-act-now-to-reduce-covid-19-impact-on-aviation/>

Evropská komise, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu (2020): Studie o současné úrovni ochrany práv cestujících v letecké dopravě v EU, <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>

A4E (2020): Postoj A4E k návrhu Komise na revizi nařízení 261/2004 o právech leteckých cestujících, <https://a4e.eu/publications/a4es-position-on-the-commissions-proposal-for-the-revision-of-regulation-261-2004-on-air-passenger-rights/>

Evropská Komise (2020): Posílení odolnosti spotřebitele pro udržitelné oživení. <https://www.mpo.cz/assets/cz/ochrana-spotrebitele/eu-a-spotrebitel/2020/12/Novy-program-EU-pro-spotrebitele.pdf>

Evropská Komise (2020): Sdělení Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru regionů: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:7ae642ea-4340-11ea-b81b-01aa75ed71a1.0006.02/DOC_2&format=PDF

Doporučení Komise (EU) 2020/648 ze dne 13. května 2020 o poukazech nabízených cestujícím jako alternativa k vracení peněz za zrušené souborné cestovní a přepravní služby a v souvislosti s pandemií COVID- 19 (Úř. věst. L 151, 14.5.2020).

<https://twitter.com/RenewEurope/status/1244661891747774467/photo/1>

Internetové zdroje:

<https://eur-lex.europa.eu>

<https://www.icao.int>

<https://www.imf.org/en>

<https://a4e.eu/>

<https://www.europarl.europa.eu>

Seznam použitých právních předpisů

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, ze dne 11. února 2004.

Nařízení Rady (EHS) č. 295/91, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě ze dne 4. února 1991

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

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

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

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

Nařízení Rady (EHS) č. 295/91, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě, ze dne 4. února 1991

Zákon č. 185/2020 Sb., o některých opatřeních ke zmírnění dopadů epidemie korona viru označovaného jako SARS CoV-2 na odvětví cestovního ruchu

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

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

Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, podepsaná ve Varšavě dne 12. 10. 1929

Guadalajarská úmluva – vyhláška č. 27/1968 Sb., o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu

Haagský protokol viz vyhl. č. 15/1966 Sb.

Nařízení Ministra obchodu, jímž se živnostenské provozování vzduchoplavby váže na koncesi.

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná pravidla pro odškodnění a pomoc cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu a zrušení nebo velkého zpoždění letů – COD 2001/0305, Úř. věst. C 103E, ze dne 30. 4. 2002

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 5. února 2014 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, Úř. věst. C 327

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

Seznam použité judikatury:

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci **The Queen, na žádost IATA a ELFAA proti Department for Transport**, ze dne 10. 1. 2006, C-344/04

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci **Peter Rehder proti Air Baltic Corporation**, ze dne 9. července 2009, C-204/08

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci **Radu Lucian Rusu, Oana Maria Rusu proti SC Blue Air — Airline Management Solutions Srl**, ze dne 29. července 2019 věci, C-354/18

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci **Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel**, ze dne 10. 7. 2008, C-173/07

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

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

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

Rozsudek Soudního dvora EU ve věci **Color Drack GmbH vproti Lexx International Vertriebs GmbH**, ze dne 3. 5. 2007, C-386/05.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci **Aurora Sousa Rodríguez a další proti Air France SA.**, ze dne 13. 10. 2011, C-83/10

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci **Marcela Pešková a Jiří Peška proti Travel Service, a.s.**, ze dne 4. května 2017, C-315/15

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci **Germanwings GmbH proti R. Henningovi**, ze dne 4. září 2014 ve věci C-452/13

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci **LE proti Transportes Aéreos Portugueses SA**, ze dne 11. června 2020, C-74/19

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci **Denise McDonagh proti Ryanair Ltd.**, ze dne 31. ledna 2013, C-12/11.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci v řízení **Airhelp Ltd proti Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden**, dne 23. března 2021 C-28/20

Abstrakt

Tématem diplomové práce je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z pohledu dopravce. Cílem práce je kriticky analyzovat Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 z pohledu leteckého dopravce a pohlédnout na různá úskalí této normy, která komplikují dopravci jeho fungování a zjistit, zdali reflektuje aktuální stav letecké dopravy a zajišťuje princip proporcionality. Práce je rozdělena do tří kapitol.

V první kapitole je přehled jednotlivých úmluv, které byly v oblasti mezinárodní letecké civilní přepravy přijaty a daly pevný základ aktuální úpravě. Jedná se především o Varšavskou úmluvu, Haagský protokol a Montrealskou úmluvu.

Druhá kapitola se věnuje obecné charakteristice Nařízení 261/2004, rozebírá samotnou procesní a hmotněprávní stránku úpravy – určení mezinárodní příslušnosti, otázku příslušnosti soudu skrze Nařízení Brusel I bis, vztah Nařízení 261/2004 s Montrealskou úmluvou, působnost

nařízení a předmět normy, kde jsou vymezeny pojmy odepření nástupu na palubu, zrušení letu, významné zpoždění letu a pojmem mimořádná okolnost, která jsou doprovázena teoretickou i praktickou částí spolu s příklady z judikatury Soudního dvora EU. Tato část je zakončena pohledem cestujícího na legislativu v postavení spotřebitele a podkapitolou věnující se vnitrostátním orgánům odpovědným za prosazování normy.

Třetí kapitola – Nařízení 261/2004 z pohledu dopravce zahrnuje téma odpovědnosti a postavení dopravce jako podnikatele a posuzuje ho jako možnou slabší stranu ve světle aktuálního dopadu nařízení a z něho nepřímo vyplývajících práv a povinností rozšířených o četné doplnění rozhodnutí soudu. Na to úzce navazuje podkapitola, která se věnuje ekonomickému dopadu Nařízení 261/2004 na dopravce. Podporuje čísla a grafy argumentaci potřebu nové právní úpravy. V závěru této části jsou představeny návrhy na změnu normy, které byly po přijetí Nařízení 261/2004 navrhovány, dále autorka nabízí vlastní možné návrhy řešení spravedlivého rozdělení práv a povinností mezi cestující a letecké dopravce, které vychází z poznatků a analýzy vybraných právních i praktických otázek získaných během psaní práce a hodnotí přínos potenciální nové právní úpravy.

Abstract

The topic of the diploma thesis is Regulation (EC) No. 261/2004 of the European Parliament and of the Council from the perspective of the carrier. The aim of this work is to critically analyse Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91 from the air carrier perspective and looking at the various angles of this Regulation which brings complications to the carrier's operation. Also to find an answer whether it reflects the current state of air transport and ensures the principle of proportionality. The work is divided into three chapters.

The first chapter provides an overview of the individual conventions that have been adopted in the field of international civil aviation and have given a solid basis for the current regulation. These are, in particular, the Warsaw Convention, the Hague Protocol and the Montreal Convention.

The second chapter deals with the general characteristics of Regulation 261/2004, discusses the procedural and substantive aspects of the regulation - determination of international jurisdiction, the question of jurisdiction through the Brussels I bis Regulation, the relationship of Regulation 261/2004 with the Montreal Convention, the scope of the Regulation. The chapter presents the subject of regulation, which defines the concepts of denied boarding, flight cancellation, significant flight delays and the concept of extraordinary circumstances, which are accompanied by theoretical and practical parts, along with examples from the case law of the Court of Justice of the European Union. This section concludes with the passenger's view of consumer legislation and a sub-chapter on national enforcement authorities.

The third chapter named "Regulation 261/2004 from the air carrier's perspective" covers the liability and status of the carrier as an entrepreneur and considers it as a possible vulnerable party in the light of the current impact of the Regulation 261/2004 and its indirect rights and obligations. A subchapter dealing with the economic impact of Regulation 261/2004 on the air carrier closely follows this. The numbers and graphs support the argumentation of the need for new legislation. At the end of this part, there are presented proposals *de lege ferenda*. There are proposed changes of the regulation by the EU Parliament and the European Commission, which were proposed after the adoption of Regulation 261/2004. Furthermore, the author offers her own possible solutions to a fair distribution of rights and obligations between passengers and air

carriers, which is based on knowledge and analysis of selected legal and practical issues acquired during the writing and evaluates the benefits of potential new legislation.

Klíčová slova

Nařízení 261/2004

Práva leteckého dopravce

Zpoždění letu

Covid 19

Mimořádná okolnost

Zásada proporcionality

Key words

Regulation 261/2004

Air carrier rights

Flight delay

Covid 19

Extraordinary circumstance

Proportionality principle