

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Petra Suková

**Odpovědnost dopravce vůči cestujícím
v letecké dopravě**

Diplomová práce

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

Katedra: Katedra občanského práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 29. 11. 2023

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

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 149 905 znaků včetně mezer.

Petra Suková

Ve Dvoře Králové nad Labem dne 29. 11. 2023

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala doc. JUDr. Ondřeji Frintovi, Ph.D. za jeho vstřícný přístup k vedení této diplomové práce, hodnotné připomínky a rady.

Velké díky patří také mým nejbližším, kteří mě podporovali nejen při psaní této práce, ale především během celé doby mého studia, čehož si moc vážím. V neposlední řadě děkuji všem, kteří svůj čas věnují jejímu přečtení.

Obsah

Úvod.....	1
1 Vymezení základních pojmů.....	3
1.1 Letecká doprava.....	3
1.2 Letecký dopravce.....	6
1.3 Cestující v letecké dopravě.....	8
1.3.1 Zvláštní kategorie cestujících.....	9
1.4 Občanskoprávní odpovědnost.....	10
1.4.1 Teoretické koncepce vzniku občanskoprávní odpovědnosti.....	11
1.4.2 Předpoklady vzniku odpovědnosti za škodu.....	12
1.4.3 Smluvní a mimosmluvní odpovědnost.....	15
2 Prameny právní úpravy odpovědnosti leteckého dopravce.....	17
2.1 Mezinárodní právo.....	17
2.1.1 K působnosti Varšavské a Montrealské úmluvy.....	18
2.1.2 Varšavský systém.....	19
2.1.3 Montrealská úmluva.....	21
2.2 Unijní právo.....	24
2.2.1 Nařízení 2027/97 (889/2002).....	25
2.2.2 Nařízení 261/2004.....	26
2.3 Vnitrostátní právo.....	28
2.3.1 K (ne)výlučnosti nároků pramenících z Montrealské úmluvy.....	29
2.3.2 Občanský zákoník.....	31
3 Specifika jednotlivých druhů odpovědnosti ve světle judikatury.....	34
3.1 Odpovědnost za újmu na zdraví cestujících.....	34
3.1.1 Událost kvalifikovaná jako „nehoda“.....	35
3.1.2 K pojmu „zranění“ a odpovědnosti za psychickou újmu.....	41
3.2 Odpovědnost v případě zpoždění přepravy cestujících.....	46
3.2.1 Srovnání úpravy zpoždění v MÚ a Nařízení 261/2004.....	47
3.2.1 K okolnostem zprošťujícím dopravce odpovědnosti.....	50
Závěr.....	57
Seznam použitých zdrojů.....	60
Abstrakt.....	68
Abstract.....	69

Úvod

Od historicky prvního letu přepravujícího cestující uplynulo téměř 110 let,¹ během kterých se osobní letecká přeprava stala nejběžnějším způsobem přepravy na velké vzdálenosti. Představuje totiž pohodlné, rychlé a relativně finančně dostupné spojení mezi destinacemi po celém světě a na rozdíl od jiných způsobů přepravy umožňuje snadné dosažení míst nepropojených pozemní cestou. O oblíbenosti letecké přepravy svědčí i skutečnost, že v první polovině roku 2023 bylo z nebo do České republiky letecky přepraveno průměrně 1 020 083 cestujících měsíčně.²

Překonávání velkých vzdáleností je nerozlučně spojeno s protínáním různých právních řádů, což v minulosti vneslo potřebu kodifikace pravidel odpovědnosti leteckého dopravce na mezinárodní i evropské úrovni. Na mezinárodní úrovni byla první ucelenou kodifikací Varšavská úmluva, která byla později pro většinu svých smluvních stran nahrazena novější Montrealskou úmluvou. Na úrovni Evropské unie je úprava soustředěna ve dvou nařízeních, z nichž jedno přejímá pravidla ze zmíněné Montrealské úmluvy a druhé zakotvuje další práva cestujících ve specifických situacích.

Cílem práce je analyzovat vztah mezi jednotlivými úrovněmi právní úpravy odpovědnosti leteckého dopravce vůči cestujícím, identifikovat problematická místa právní úpravy a posoudit, zda úprava vyvažuje zájmy cestujících a leteckých dopravců spravedlivě, či nikoliv. Práce blíže zkoumá odpovědnost leteckého dopravce v případě újmy na zdraví cestujících a zpoždění letecké přepravy cestujících. Jejím dalším cílem je tedy zhodnotit význam judikatury k pravidlům odpovědnosti v těchto dvou klíčových oblastech a zjistit, do jaké míry jsou dotčená pravidla vykládána jednotně.

Práce je rozdělena na tři části. První část čtenáře seznamuje s tématem odpovědnosti leteckého dopravce vůči cestujícím pomocí vymezení základních pojmů, které jsou používány v nadcházejících částech textu. Největší pozornost je věnována pojmu občanskoprávní odpovědnosti, neboť představuje stěžejní prvek materie.

¹ INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION. *The story of the world's first airline*. In: Iata.org [online]. [cit. 2023-09-15]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/about/history/flying-100-years/firstairline-story/>.

² Měsíční průměr byl vypočítán ze statistiky Eurostatu o počtu přepravených cestujících z nebo do České republiky v období od ledna do června 2023. Srov. EUROSTAT. *Air passenger transport by reporting country* [data set]. In: Ec.europa.eu [online]. [cit. 2023-09-25]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/bookmark/da4d537c-2649-4b21-8382-4659d062233b?lang=en>.

Druhá část je přehledem pramenů odpovědnosti leteckého dopravce. V jednotlivých kapitolách se postupně věnuji právní úpravě na úrovni mezinárodní, unijní a vnitrostátní. Vzhledem k existenci kodifikace pravidel odpovědnosti leteckého dopravce na mezinárodní a evropské úrovni se tyto uplatní přednostně. V této souvislosti se v rámci kapitoly o vnitrostátní úpravě věnuji problematice přípustnosti nároků plynoucích čistě z vnitrostátního práva.

Ve třetí části pojednávám o specifických aspektech dvou, ve vztahu k cestujícím hlavních skupin odpovědnostních případů rozeznávaných v pramenech práva. Cílem této části je identifikovat problematická místa právní úpravy a za pomoci analýzy relevantní judikatury poskytnout jejich odraz v praxi. Nejprve se zde zabývám odpovědností dopravce v případě újmy na zdraví cestujících, přičemž se zaměřuji zejm. na problematiku psychické újmy a porovnání relevantních výkladů poskytnutých soudy *common law* a Soudním dvorem Evropské unie. Druhou skupinu představuje odpovědnost v případě zpoždění přepravy cestujících; zde pojednávám o vztahu paralelních úprav pravidel odpovědnosti a okolnostech, které dopravce zprošťují povinnosti k náhradě škody.

S ohledem na omezený rozsah této práce se v ní podrobněji nezabývám odpovědností leteckého dopravce za škody na zavazadlech cestujících a za škody způsobené zpožděním zavazadel při jejich letecké přepravě. O této problematice je pojednáno pouze okrajově v rámci druhé části.

1 Vymezení základních pojmů

Za účelem lepšího porozumění problematice odpovědnosti leteckého dopravce vůči cestujícím považuji za vhodné nejprve vymezit základní pojmy, se kterými budu v následujících částech této práce dále pracovat. Prvním pojmem je letecká doprava, u které se zaměřím také na vymezení pojmu letadla a na odlišení od pojmu přeprava. Následují pojmy označující dva klíčové subjekty letecké dopravy, těmi jsou letecký dopravce a cestující v letecké dopravě. V závěru této kapitoly bude pozornost věnována výkladu pojmu občanskoprávní odpovědnosti.

1.1 Letecká doprava

V českém právním řádu nalezneme definici obchodní letecké dopravy, dle ust. § 2 odst. 9 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví (dále jen „letecký zákon“) se jedná o dopravu osob, zvířat, zavazadel, pošty nebo jiného nákladu letadlem za úplatu. Přídavné jméno „obchodní“ naznačuje, že při ní dochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob či nákladu.³ Skutečnost vzniku právního vztahu mezi dopravcem a osobou, jejíž přepravní potřeba je uspokojována, na rozdíl od zákonů upravujících jiné formy dopravy⁴ letecký zákon výslovně neuvádí. Předchozí zákon, účinný do 31. 3. 1997, používal označení „letecká doprava“.⁵ Tento pojem však nebyl definován a z celkového kontextu staršího právního předpisu nelze vyvodit, že by byl významově širší než současná definice obchodní letecké dopravy. Vhodnější definici obchodní letecké dopravy poskytuje dle mého názoru Nařízení 2018/1139⁶, podle jehož čl. 3 bodu 24 se jedná o „[...] *provoz letadel pro přepravu cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo jiné hodnotné protiplnění*“. Na rozdíl od definice v leteckém zákoně se totiž nevyhýbá pojmu „doprava“, který definuje jako provoz letadel pro přepravu cestujících, nákladu nebo pošty, a požadavek na existenci úplaty rozšiřuje i o jiné hodnotné protiplnění.

³ FRINTA, O. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2018. ISBN 978-80-7552-886-5, s. 133.

⁴ Srov. ust. §2 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, či ust. § 2 odst. 3 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

⁵ Srov. ust. § 53 odst. 1 zákona č. 47/1956 Sb., o civilním letectví.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91.

Důležitým prvkem legální definice obchodní letecké dopravy je použití dopravního prostředku letadla, to je definováno jako „[...] zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu“.⁷ Český zákonodárce dal přednost obecnému vymezení před výčtem jednotlivých zařízení považovaných za letadlo. Dodatek vylučující z definice zařízení schopná vyvozovat síly nesoucí je v atmosféře z reakcí vzduchu vůči zemskému povrchu vylučuje z definice tzv. vznášedla (lodě pohybující se na vzdušných polštářích).⁸ Klasifikace letadel je obsažena v příloze k leteckému předpisu L7;⁹ jednotlivými kategoriemi jsou letouny, vírníky, vrtulníky, křidelníky, kluzáky, vzducholodě a balóny. Pro účely této diplomové práce bude pojmu letadlo užito v užším smyslu letounu¹⁰ určeného pro přepravu osob.

Podle způsobu provozování se obchodní letecká doprava dělí na pravidelnou a nepravidelnou.¹¹ Rozdíl mezi nimi spočívá v tom, zda se uskutečňuje podle schváleného letového řádu (pravidelná), či nikoliv (nepravidelná). Pravidelná letecká doprava je nabízena široké veřejnosti za předem stanovené tarify a řídí se standardizovanými přepravními podmínkami dopravce. Naopak nepravidelná letecká doprava se uskutečňuje na objednávku a její cena je předmětem smlouvy mezi leteckým dopravcem a objednavatelem, nejčastěji cestovní kanceláří.¹² Dalším kritériem dělení je rozsah provozu, podle kterého letecký zákon rozlišuje mezi vnitrostátní a mezinárodní leteckou dopravou.¹³ Vzhledem k ukončení provozu na jediné vnitrostátní lince Praha–Ostrava, ke kterému došlo v březnu 2021, není v současnosti vnitrostátní letecká doprava v České republice provozována.¹⁴ Leteckou dopravu lze konečně dělit i na osobní, zaměřenou na přepravu osob, a nákladní, zaměřenou na přepravu zboží. V této

⁷ Viz ust. § 2 odst. 2 leteckého zákona.

⁸ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9, s. 152.

⁹ Viz Příloha 2 k leteckému předpisu L7 Poznávací značky letadel, č. j. 472/2011220-SP/5. In: Aim.rlp.cz [online]. [cit. 2023-09-19]. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-7/index.htm> (dále jen „L7“).

¹⁰ Letoun je v L7, s. 1, definován jako: „Letadlo těžší než vzduch s pohonem vyvozující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.“

¹¹ Viz ust. § 56 odst. 2 leteckého zákona.

¹² PRŮŠA, J. a kol. *Svět letecké dopravy*. II. rozšířené vydání. Praha: Galileo Training, 2015. ISBN 978-80-260-8309-2, s. 109–110.

¹³ Viz ust. § 56 odst. 2 leteckého zákona.

¹⁴ HAMPL, T. *LOT pozastaví lety do Ostravy, končí vnitrostátní linka Praha - Ostrava*. In: Airways.cz [online]. [cit. 2023-10-19]. Dostupné z: <https://www.airways.cz/zprava/lot-pozastavi-lety-do-ostravy-konci-vnitrostatni-linka-praha-ostrava/>.

diplomové práci se leteckou dopravou nadále rozumí obchodní letecká doprava osobní, ať už pravidelná, nepravidelná, vnitrostátní, či mezinárodní.

Systematicky je obchodní letecká doprava v leteckém zákoně zařazena do širší kategorie leteckých činností, a to vedle leteckých prací a dalších leteckých činností. Letecké práce spočívají ve využití letadla k pracovní činnosti za úplatu a dále se jimi rozumí i využití letadla pro vyhlídkové lety či výuku v leteckých školách.¹⁵ Další letecké činnosti zahrnují letecké činnosti pro potřeby státu,¹⁶ které nejsou vykonávány za účelem zisku, a letecké činnosti pro vlastní potřebu,¹⁷ které samy o sobě nejsou vlastním předmětem podnikání a slouží k zajištění jiné podnikatelské činnosti (např. k dopravě podnikatelova zboží). Do této poslední podkategorie spadá také rekreační a sportovní létání¹⁸ a letecká veřejná vystoupení¹⁹ mající povahu jednorázové akce.

Jak již bylo naznačeno výše, definice samotného pojmu „doprava“ v leteckém zákoně absentuje. Zákon o silniční dopravě uvádí, že „[s]ilniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob [...], zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemístování vozidel samých [...]“.²⁰ Zvláště problematické se může jevit právě odlišení dopravy od přepravy, neboť jejich význam bývá často zaměňován. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „občanský zákoník“ nebo „OZ“) sice užívá označení „závazky ze smluv o přepravě“²¹, ale samotný pojem „přeprava“ nedefinuje. Výkladem pojmů se zabýval Vrchní soud v Praze, podle kterého je přepravu třeba chápat jako vlastní přemístění osob či nákladu z místa na místo.²² Ustálený výklad této dvojice pojmů neexistuje v jazyce obecném ani odborném, což odůvodňuje také absenci jasného vymezení v právním řádu. Obecně lze říci, že přepravou se rozumí přemístění osob či věcí dopravním prostředkem z místa odletu do místa určení, včetně

¹⁵ Viz ust. § 73 leteckého zákona. Jednotlivé druhy leteckých prací a podmínky jejich provozování jsou obsaženy ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí 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. Dle ust. § 20 odst. 1 této prováděcí vyhlášky se jedná například o případy, kdy letadlo slouží jako pracovní nástroj k hašení požárů, k rozhazování letáků, k reklamě či k leteckým pracím v zemědělství nebo stavebnictví.

¹⁶ Viz ust. § 75 leteckého zákona.

¹⁷ Viz ust. § 76 leteckého zákona.

¹⁸ Viz ust. § 77 leteckého zákona.

¹⁹ Viz ust. § 78 leteckého zákona.

²⁰ Viz ust. § 2 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

²¹ Viz název Dílu 7, Hlavy II OZ.

²² Spor v předmětném řízení se týkal výkladu „vykonání přepravy“ podle ust. § 11 odst. 3 písm. d) zákona č. 238/1991 Sb., o odpadech, který byl již zrušen. Viz rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. srpna 1998, sp. zn. 6 A 67/96.

bezprostředně souvisejících činností, zatímco doprava je souhrn činností, jimiž se přeprava zajišťuje. Obsah pojmů je však vždy třeba vykládat v kontextu konkrétního právního předpisu.²³ V zásadě lze shrnout, že přeprava je pojem užší, označující samotný akt přemístění dopravním prostředkem, zatímco doprava zahrnuje i další aspekty související s provozem dopravního prostředku pro přepravu.

1.2 Letecký dopravce

V leteckém zákoně je letecký dopravce definován jako osoba oprávněná k provozování obchodní letecké dopravy na základě příslušného oprávnění.²⁴ Podíváme-li se do přímo použitelných předpisů EU z oblasti civilního letectví, nalezneme definici obdobnou, vymezující leteckého dopravce jako „[...] podnik letecké dopravy s platnou provozní licenci“.²⁵ Jinými slovy se jedná o podnikatele, který je v rámci své podnikatelské činnosti oprávněn provozovat letadlo pro přepravu osob či nákladu. Letecké podniky mají v drtivé většině formu právnické osoby, nejčastěji se jedná o akciové společnosti a společnosti s ručením omezeným.²⁶ Vzhledem k zaměření této práce na problematiku v rámci letecké dopravy osobní, bude pojmu užíváno výhradně ve spojitosti s přepravou osob. Evropská nařízení obsahují také definici „provozujícího leteckého dopravce“, kterým se myslí konkrétní dopravce provádějící let podle smlouvy s cestujícím.²⁷ Takto vnímá osobu dopravce také občanský zákoník, tedy jako subjekt, který v konkrétním případě uzavírá s cestujícím (příp. s jinou osobou v jeho prospěch) smlouvu o přepravě ve smyslu ust. § 2550 an. OZ. Na základě smlouvy mu vzniká povinnost přepravit cestujícího do místa určení a zároveň právo na zaplacení jízdného.²⁸

Z uvedených definic je patrný vysoký důraz na existenci potřebného oprávnění k provozování letecké dopravy. Podmínky pro vydávání provozních licencí leteckým dopravcům

²³ Podrobněji FRINTA, O., op. cit. sub 3, s. 1–13.

²⁴ Viz ust. § 2 odst. 10 leteckého zákona.

²⁵ Srov. např. čl. 2 odst. 1 písm. 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 ze dne 13. května 2002 (dále jako „Nařízení 2027/97 (889/2002)“) nebo čl. 2 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jako „Nařízení 261/2004“).

²⁶ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., op. cit. sub 8, s. 173.

²⁷ Srov. čl. 2 písm. b) Nařízení 261/2004 a čl. 2 písm. c) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě (dále jako „Nařízení 1107/2006“).

²⁸ Viz ust. § 2550 OZ.

z členských států EU jsou unifikovány v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (dále jen „Nařízení 1008/2008“). K žádosti o provozní licenci je třeba mj. doložit platné osvědčení leteckého provozovatele (AOC – *Air Operator's Certificate*), které potvrzuje odbornou způsobilost dopravce, potřebnou organizaci k zajištění bezpečnosti provozu a existenci povinného pojištění pokrývající odpovědnost v případě nehod.²⁹ K vydání provozní licence leteckému dopravci se sídlem v České republice je příslušný Úřad pro civilní letectví České republiky.³⁰

Český zákonodárce rozlišuje mezi leteckým dopravcem tuzemským, z jiného členského státu a ze třetí země. Kritériem rozlišení je umístění příslušného orgánu, který vydal licenci k provozování obchodní letecké dopravy.³¹ Význam tohoto dělení spočívá v rozdílné míře požadavků na zmíněné kategorie leteckých dopravců, přičemž platí, že nejmírnější požadavky klade zákonodárce na dopravce tuzemské, a naopak nejvíce požadavků na letecké dopravce ze třetí země.³²

Podle charakteru služeb lze dopravce dělit na klasické a nízkonákladové (low-cost). Klasický letecký dopravce se zaměřuje na všechny skupiny cestujících, ve své nabídce má i vyšší přepravní třídy, a kromě samotného přemístění osob nabízí také doplňkové služby. Cílem low-cost leteckého dopravce je minimalizovat náklady a zajistit cestujícím „pouhou“ přepravu.³³

Stejně tak jako pojmy doprava a přeprava jsou i pojmy dopravce a přepravce v obecném jazyce mnohdy užívány jako synonyma. Odborný jazyk právní užívá pojmu přepravce u přepravy věcí, kde je za přepravce označována naopak osoba, jejíž přepravní potřeba je dopravcem uspokojována. V tomto smyslu může přepravce označovat jak osobu odesílatele, tak příjemce věci.³⁴ Pro účely této práce, která se zabývá osobní leteckou dopravou, není tedy pojem

²⁹ Viz čl. 4 písm. b) ve spojení s čl. 2 odst. 8, čl. 4 písm. h) Nařízení 1008/2008.

³⁰ Viz ust. § 56 odst. 1 leteckého zákona.

³¹ Viz ust. § 2 odst. 11–13 leteckého zákona.

³² Názorným příkladem je srovnání podmínek stanových leteckým zákonem pro zahájení pravidelné letecké dopravy, k níž má letecký dopravce platnou licenci, na území České republiky. Zatímco tuzemský dopravce má povinnost tuto skutečnost pouze oznámit 20 dnů předem Úřadu (§ 68 odst. 1 písm. c)), dopravce z jiného členského státu zahájení oznamuje Ministerstvu dopravy 10 dnů před zahájením a současně musí přiložit letový řád (§ 70f odst. 1) a dopravce ze třetí země je povinen 30 dnů před zahájením požádat o povolení u Ministerstva dopravy, prokázat se potřebnými osvědčeními a přiložit letový řád (§ 71 odst. 1, 2).

³³ PRŮŠA, J. a kol., op. cit. sub 12, s. 160.

³⁴ FRINTA, O., op. cit. sub 3, s. 14–16.

přepравce relevantní. Pokud jde o přepravu osob, zde je ekvivalentem přepravce pojem cestující, kterému se věnuje následující kapitola.

1.3 Cestující v letecké dopravě

Na rozdíl od předchozích pojmů není pojem cestujícího v českém právním řádu výslovně definován. Dokonce i napříč evropskými nařízeními z oblasti civilního letectví cestujícího definuje pouze nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel (dále jen „Nařízení 785/2004“), a to jako osobu účastnící se letu se souhlasem leteckého dopravce, mimo členů posádky letadla ve službě.³⁵

Rozdílem mezi cestujícím a členem posádky letadla ve službě se ve svém rozsudku zabýval Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „Soudní dvůr“ nebo „SDEU“).³⁶ V tomto případě se jednalo o zaměstnance rakouské společnosti provozující sjezdovky, který byl přepravován na základě smlouvy uzavřené mezi jeho zaměstnavatelem a rakouskou leteckou společností. Jeho úkolem bylo na pokyn pilota otevřít a podržet dveře za účelem shoení nálože k odstřelu lavin – při provádění úkolu však dveře zasáhl prudký náraz větru, což způsobilo zaměstnanci těžké zranění lokte.³⁷ SDEU nejprve uvedl, že zařazení osoby do kategorie členů posádky letadla ve službě je výjimkou z pravidla, kterou je nutno vykládat restriktivně.³⁸ Dále konstatoval, že zaměstnance nelze považovat za člena letové posádky, protože nevykonával úkoly týkající se řízení letadla. Skutečnost, že měl dveře otevřít na pokyn pilota, z něj nečiní ani člena posádky palubních průvodců, neboť pilot je oprávněn dávat pokyny všem osobám na palubě letadla, včetně cestujících.³⁹ V tomto rozhodnutí také dospěl k závěru, že definice cestujícího v Nařízení 785/2004 je použitelná i pro výklad Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montrealské úmluvy), potažmo Nařízení 2027/97 (889/2002), které rozšiřuje její účinek i na vnitrostátní lety.⁴⁰

Občanský zákoník pojmem „cestující“ označuje stranu smlouvy o přepravě, která je odlišná od dopravce. Cestujícímu vzniká na základě smlouvy o přepravě právo na to být řádně a včas

³⁵ Viz čl. 3 písm. g) Nařízení 785/2004.

³⁶ Rozsudek SDEU ze dne 26. února 2015, *Wucher Helicopter GmbH a Euro-Aviation Versicherungs AG v. Fridolin Santer*, C-6/14.

³⁷ Tamtéž, body 12 a 14.

³⁸ Tamtéž, body 23–24.

³⁹ Tamtéž, body 25–29.

⁴⁰ Tamtéž, bod 42.

letecky přepraven do místa určení a povinnost zaplatit dopravci jízdné.⁴¹ Je však třeba zmínit, že smlouvu o přepravě může ve prospěch cestujícího uzavřít i jiná osoba, typicky cestovní kancelář či zaměstnavatel, a proto není vhodné pojem ztotožňovat se stranou smlouvy o přepravě. Cestujícím bude vždy osoba fyzická, která se fakticky účastní smluvené přepravy.

1.3.1 Zvláštní kategorie cestujících

Z obecné kategorie cestujících lze vyčlenit několik dalších, které z různých důvodů požívají vyššího stupně ochrany. Některým z nich letečtí dopravci dokonce neumožňují se přepravy účastnit, a to z důvodu existence zvýšeného rizika vzniku újmy ve sféře cestujícího. Podmínky pro jejich přepravu se mohou lišit v závislosti na konkrétním leteckém dopravci, nesmí být však stanoveny diskriminačně a musí být v souladu s příslušnými právními předpisy.

První takovou skupinou jsou děti, které nejsou doprovázeny dospělou osobou. Zpravidla platí, že dětem mladším 6 let není umožněno, aby se letecky přepravovaly bez doprovodu dospělého. Starším nedoprovázeným dětem, typicky ve věku 6 až 11 let, je letecká přeprava umožněna se souhlasem jejich zákonného zástupce potvrzeném na příslušném formuláři a za podmínky, že jsou k odletu přivezeny a u příletu vyzvednuty dospělou osobou k tomu oprávněnou.⁴² Obvyklou věkovou hranicí pro samostatné cestování letadlem bez nutnosti splnění dalších kritérií je tedy dovršení věku 12 let,⁴³ u některých dopravců je stanovena až na 16 let⁴⁴ věku dítěte.

Další specifickou skupinou jsou těhotné ženy, neboť těhotenství v kombinaci s účastí na letu s sebou přináší řadu rizik. Zdravotnická příručka Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) doporučuje, v případě nekomplikovaného těhotenství, přijímat k letu ženy maximálně do skončení 36. týdne těhotenství, resp. do 32. týdne těhotenství v případě vícečetného těhotenství.⁴⁵ Přepravní podmínky leteckých dopravců obsahují speciální ustanovení o tom, za

⁴¹ Viz ust. § 2550 OZ.

⁴² PRŮŠA, J. a kol., op. cit. sub 12, s. 127.

⁴³ Srov. *Přepravní podmínky pro cestující a zavazadla v letecké přepravě platné od 28. prosince 2019*. In: Csa.cz [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: https://www.csa.cz/media/1400/prepravni-podminky-cs_csaim_15403.pdf (dále jen „Podmínky ČSA“), bod 7.3 a *Přepravní podmínky pro cestující a zavazadla v letecké dopravě platné od 3. května 2017*. In: Smartwings.com [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: <https://www.smartwings.com/prepravni-podminky> (Dále jen „Podmínky Smartwings“), bod 11.6.

⁴⁴ Viz *Pravidla a podmínky*. In: Easyjet.com [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: <https://www.easyjet.com/cs/obchodni-podminky> (dále jen „Podmínky Easyjet“), bod 7.3.

⁴⁵ INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION. *Medical Manual*. 12th Edition. Montreal–Geneva, 2020. ISBN 978-92-9264-250-1, s. 57.

jakých podmínek se může těhotná žena letecké přepravy účastnit. Hranice pro zákaz účasti na letu se pohybuje mezi 34. a 38. týdnem těhotenství⁴⁶ a u vícečetného těhotenství mezi 28. a 32. týdnem těhotenství. Za účelem kontroly údaje o stádiu těhotenství může letecký dopravce vyžadovat lékařské potvrzení.⁴⁷

Zvláštní ochrany požívá kategorie cestujících se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu či orientace. Pravidla pro ochranu a poskytování pomoci těmto osobám jsou zakotvena v Nařízení 1107/2006 a uplatní se v případě, že se letiště odletu, tranzitu či příletu cestujícího nachází ve členském státě EU. Je povinností leteckého dopravce poskytnout zdarma takovému cestujícímu pomoc podle přílohy II Nařízení. Jedná se např. o přepravu vybavení pro mobilitu, poskytnutí informací alternativním způsobem, pomoc s přemístěním na toaletu či vynaložení snahy o umístění doprovázející osoby vedle sedadla cestujícího. Při odbavení k letu mohou letečtí dopravci požadovat lékařskou zprávu osvědčující způsobilost cestujícího k letecké přepravě.⁴⁸

1.4 Občanskoprávní odpovědnost

Na úvod vymezení pojmu odpovědnosti je třeba uvést, že se tato práce zabývá odpovědností právní, související s porušením či nesplněním dopravcových právních povinností, a nikoliv např. odpovědností morální či etickou. Právo a morálka jsou nepochybně prolínající se množiny a ideálem demokratické společnosti je, aby se prolínaly úplně.⁴⁹ Odpovědnost právní se odlišuje

⁴⁶ Do konce 34. týdne těhotenství mohou být těhotné ženy přepravovány např. u Českých aerolinií a Smartwings. Letecká společnost Easyjet umožňuje ženám letecky cestovat do konce 35. týdne těhotenství a letecká společnost Emirates dokonce do 36. týdne těhotenství. S leteckou společností Finnair mohou těhotné ženy cestovat až do konce 38. týdne těhotenství, jedná-li se o let kratší než 2 hodiny. Srov. Podmínky ČSA, op. cit. sub 43, bod 7.5; Podmínky Smartwings, op. cit. sub 43, bod 11.4; *Zdravotní informace*. In: Easyjet.com [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: <https://www.easyjet.com/cs/obchodni-podminky/lekarske-informace>; *Před odletem, Cestování během těhotenství*. In: Emirates.com [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: <https://www.emirates.com/cz/czech/before-you-fly/health/before-you-leave/> a *Travelling while pregnant*. In: Finnair.com [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: <https://www.finnair.com/cz-en/special-assistance-and-health/travelling-while-pregnant>.

⁴⁷ PRŮŠA, J. a kol., op. cit. sub 12, s. 128.

⁴⁸ Srov. bod 7.2.1 Podmínek ČSA.

⁴⁹ DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek 1. Díl první: Obecná část. 2.*, aktualizované a doplněné vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2016. ISBN 978-80-7552-187-3, s. 374.

tím, že souvisí s porušením povinností stanovených právem, zahrnuje právem předvídaný nepříznivý následek a své silnější postavení realizuje skrze existenci prvku státního donucení.⁵⁰

Právní odpovědnost lze dělit podle toho, zda se jedná o porušení povinností zakotvených v právních normách práva soukromého, nebo veřejného. Typickým znakem soukromoprávní odpovědnosti je vznik vztahu mezi škůdcem a poškozeným. Sankce jsou převážně majetkové povahy a jejich smyslem je zejména obnovení původního stavu. U veřejnoprávní odpovědnosti vzniká vztah mezi škůdcem a státem, nikoliv poškozeným, a hlavními funkcemi sankcí je prevence a represe. Zahrnuje odpovědnost trestní, správní, disciplinární, ale také odpovědnost ústavní a mezinárodněprávní.⁵¹

Tato práce zkoumá odpovědnost zakotvenou v právních normách soukromého práva, jejíž podstatou je vznik odpovědnostního vztahu mezi leteckým dopravcem, v roli škůdce, a cestujícím, v roli poškozeného. Z důvodu omezeného rozsahu této práce bude procesní stránce způsobu uplatnění nároku cestujícího na náhradu újmy pozornost věnována jen okrajově.

1.4.1 Teoretické koncepce vzniku občanskoprávní odpovědnosti

V právní teorii existují dvě hlavní koncepce vzniku občanskoprávní odpovědnosti. Zástupci první z nich⁵² zastávají názor, že vznik odpovědnosti je nepříznivým následkem porušení primární občanskoprávní povinnosti, zatímco zástupci druhé⁵³ říkají, že odpovědnost vzniká již s touto primární povinností a je tedy odpovědností za její řádné splnění. Prvně zmíněná koncepce, zvaná také jako pasivní nebo sankční, vnímá občanskoprávní odpovědnost jako novou sekundární povinnost, která vzniká až okamžikem porušením povinnosti původní.⁵⁴ Druhá koncepce, tzv. aktivní nebo perspektivní, moment vzniku primární povinnosti a odpovědnosti sjednocuje. Odpovědnost tuto primární povinnost latentně provází až do jejího porušení spojeného s újmou, okamžikem porušení povinnosti tedy nevzniká, ale pouze se aktivuje a začíná působit právní následky.⁵⁵

Příklon k druhé koncepci deklaruje s odkazem na antické a křesťanské tradice i důvodová zpráva k občanskému zákoníku, podle které „[...] člověk odpovídá za své jednání v plném

⁵⁰ GERLOCH, A. *Teorie práva*. 8. aktualizované vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. ISBN 978-80-7380-838-9, s. 173–174.

⁵¹ Tamtéž, s. 177–178.

⁵² Srov. např. KNAPP, V. *Některé úvahy o odpovědnosti v občanském právu*. Praha: Stát a právo, 1956, s. 74.

⁵³ Srov. např. ŠVESTKA, J. *Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku*. Praha: Academia, 1966, s. 38.

⁵⁴ DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol., op. cit. sub 49, s. 356–357.

⁵⁵ Tamtéž, s. 360.

rozsahu, [...] především za to, že se chová řádně, po právu a že splní své povinnosti“. Důvodová zpráva prohlašuje opuštění konstrukce odpovědnosti jako hrozby sankcí, která svůj vznik váže na okamžik porušení právní povinnosti.⁵⁶ To je také důvodem, proč se v textu současného občanského zákoníku slovo „odpovědnost“ téměř nevyskytuje a namísto něj je užíváno slovo „povinnost“.⁵⁷ Přesto však koncepce právní odpovědnosti v občanském zákoníku není jednotná a pojem „odpovědnost“ se v něm objevuje nejen ve smyslu primární povinnosti, ale také ve smyslu následku jejího porušení či následku protiprávního stavu.⁵⁸ Výhodu aktivní koncepce odpovědnosti spatřuji v tom, že lépe odpovídá významu odpovědnosti v jazyce obecném. Za odpovědnou osobu je totiž považována osoba způsobilá k protiprávnímu jednání (porušení právní povinnosti), nikoliv pouze osoba, která se protiprávního jednání dopustila. Shoda významu určitého institutu v jazyce obecném a právním není sice nutností, je však bezpochyby žádoucí a v tomto případě navíc zdůrazňuje nutnost dodržování právních povinností. V této práci je právní odpovědnosti užito ve smyslu sankčním – jako odpovědnosti za vzniklou újmu ve sféře cestujícího – neboť lépe koresponduje vnímání odpovědnosti v právu mezinárodním a evropském.

1.4.2 Předpoklady vzniku odpovědnosti za škodu

Občanskoprávní odpovědnost za škodu, resp. povinnost nahradit újmu, je podle klasického třídění považována za základní druh občanskoprávní odpovědnosti. Pro její aktivaci je třeba kumulativního splnění následujících předpokladů: a) protiprávní jednání či protiprávní stav; b) vznik újmy; c) existence příčinné souvislosti mezi protiprávním jednáním/stavem a újmou a alternativně i d) zavinění, úmyslné či nedbalostní.⁵⁹

Protiprávním jednáním se rozumí projev vůle v rozporu s objektivním občanským právem. Jednání může spočívat jak v aktivní činnosti (komisivní), tak v nečinnosti v případech, kdy je aktivní činnost právem vyžadována (omisivní). Protiprávní stav je rozpor s objektivním právem

⁵⁶ Důvodová zpráva k vládnímu návrhu občanského zákoníku, II. Zvláštní část, K § 24, sněmovní tisk č. 362 Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, s. 599. In: Psp.cz [online]. [cit. 2023-10-01]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=71122&pdf=1>.

⁵⁷ Srov. např. název Části čtvrté, Hlavy III, Dílu 1, Oddílu 2 OZ „Povinnost nahradit škodu“.

⁵⁸ Podrobněji PRAŽÁK, P. *Má institut právní odpovědnosti v návrhu nového občanského zákoníku jasnou koncepci?* Právní rozhledy, 2012, č. 3, s. 101–105.

⁵⁹ DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol., op. cit. sub 49, s. 361 a 365.

vzniklý naopak objektivně, tedy jako následek události nezávislé na lidské vůli. Ilustrativním příkladem protiprávního stavu jsou přírodní pohromy.⁶⁰

V pořadí druhým předpokladem pro aktivaci občanskoprávní odpovědnosti je vznik újmy, která může mít majetkový i nemajetkový charakter. Majetkovou újmu, kterou občanský zákoník označuje také jako škodu, lze rozdělit na škodu skutečnou, o kterou se jmění poškozeného zmenšilo, a ušlý zisk,⁶¹ o který se jmění poškozeného naopak nezměnilo, ačkoliv to „[...] *při pravidelném běhu věcí, pokud by nebylo protiprávního jednání škůdce, mohl poškozený důvodně očekávat* [...]“.⁶² Nemajetková újma odpovídá zásahu do osobnostních práv poškozeného, kterými jsou zejm. právo na život, zdraví, soukromí, důstojnost a čest.⁶³ Příkladem majetkové újmy ve sféře cestujícího může být škoda na zavazadle způsobená nevhodnou manipulací ze strany dopravce nebo personálu. Jako příklad nemajetkové újmy lze uvést zranění hlavy způsobené nárazem o boční panel letadla během turbulence. V pramenech mezinárodního a evropského práva se setkáme s pojmem „damage“, který sice do českého jazyka bývá překládán jako „škoda“, nicméně zahrnuje újmu majetkovou i nemajetkovou.⁶⁴ Z tohoto důvodu bude v této práci pojmu „škoda“ užito jako synonyma ke slovu „újma“.

Aby mohla být újma přičitatelná leteckému dopravci, musí být náležitě propojena s porušením jeho právních povinností pomocí příčinné souvislosti. Principy evropského deliktního práva (PETL) uvádějí jako základní vodítko pro stanovení příčinné souvislosti doktrínu *conditio sine qua non*. Podle ní je jednání příčinou újmy tehdy, jestliže by při jeho neexistenci škoda nevznikla.⁶⁵ Rozsah odpovědnosti by měl dále záviset např. na předvídatelnosti újmy rozumnou osobou, povaze chráněného zájmu či rozsahu běžných životních rizik.⁶⁶ Ke stanovení právně relevantních příčin je využívána tzv. teorie adekvátní příčinné souvislosti, která podle judikatury Nejvyššího soudu „[...] vychází z kritéria objektivní předvídatelnosti škodního následku z hlediska optimálního (hypotetického) pozorovatele, tedy obvyklého (přirozeného) chodu věcí i obecné zkušenosti, nikoliv z hlediska subjektivní

⁶⁰ GERLOCH, A. op. cit. sub 50, s. 161–162.

⁶¹ Viz ust. § 2952 OZ.

⁶² Viz Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 8. března 2022, sp. zn. 30 Cdo 2358/2021, bod 46.

⁶³ PAŠEK, M. § 2894 [Škoda a nemajetková újma]. In: PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V., a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2023, marg. č. 8.

⁶⁴ Srov. např. EUROPEAN GROUP ON TORT LAW. *Principles of European Tort Law*. In: Egtl.org [online]. Český překlad HRÁDEK, J., TICHÝ, L. [cit. 2023-10-05]. Dostupné z: <https://www egtl.org/docs/PETLCzech.pdf>, čl. 2:101.

⁶⁵ Tamtéž, čl. 3:101.

⁶⁶ Tamtéž, čl. 3:201.

předvídatelnosti konkrétního škůdce a jeho subjektivních zkušeností, poznatků a možností, a je uplatnitelná jak v případech tzv. subjektivní, tak i objektivní odpovědnosti za škodu“.⁶⁷

Konečně přítomnost požadavku na existenci zavinění od sebe odlišuje odpovědnost subjektivní, za zavinění, a objektivní, označovanou také jako přísnou. Zavinění zkoumá psychickou stránku člověka, konkrétně zda je schopen své jednání nejen posoudit (složka rozumová), ale také ovládnout (složka volní).⁶⁸ Naplnění obou složek zakládá delikt ní způsobilost, která se v plném rozsahu nabývá okamžikem nabytí plné svéprávnosti.⁶⁹ Měřítkem pro posouzení je průměrně rozumný člověk ve smyslu ust. § 4 OZ, hlásí-li se však k odbornému výkonu profese, očekává se od něj podle ust. § 5 OZ vyšší úroveň znalostí a pečlivosti.⁷⁰ Jak již bylo uvedeno výše, většina leteckých dopravců má formu právnické osoby, která právně jedná prostřednictvím svých zákonných či smluvních zástupců – jiných fyzických osob. Podle ust. § 167 OZ „[p]rávníckou osobu zavazuje protiprávní čin, kterého se při plnění svých úkolů dopustil člen voleného orgánu, zaměstnanec nebo jiný její zástupce vůči třetí osobě“.

U objektivní odpovědnosti se zavinění nezkoumá a nastupuje tak automaticky při splnění prvních třech předpokladů, tedy vznikne-li újma v důsledku nezaviněného protiprávního jednání či protiprávního stavu. Určitou korekcí její „tvrdosti“ je zákonné připuštění podmínek zprošťujících objektivní odpovědnosti (liberace). Připouští-li zákon v určitém případě liberaci, jedná se o objektivní odpovědnost prostou. Nepřipouští-li zákon liberaci, jedná se o objektivní odpovědnost absolutní. Zatímco subjektivní odpovědnost je pravidlem, objektivní odpovědnost se podle ust. § 2895 OZ uplatňuje jen v případech stanovených zákonem.⁷¹ Zákon takto stanoví nejen u smluvní odpovědnosti, viz níže, ale také u povinnosti nahradit škodu z provozu dopravních prostředků, která dopadá i na provozovatele letecké dopravy. Podle ust. § 2927 odst. 1 OZ je provozovatel dopravy odpovědný za protiprávní stav vyvolaný zvláštní povahou tohoto provozu. Poškozenému tedy stačí prokázat příčinnou souvislost mezi škodou a zvláštní povahou provozu. V tomto případě se jedná o objektivní odpovědnost prostou, protože § 2927 odst. 2 OZ, nejedná-li se o okolnost mající původ v provozu, připouští liberační důvod v podobě prokázání nemožnosti zabránit škodě ani při vynaložení veškerého úsilí.

⁶⁷ Viz Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 9. 2018, sp. zn. 25 Cdo 2999/2018.

⁶⁸ Viz ust. § 24 OZ.

⁶⁹ DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol., op. cit. sub 49, s. 232.

⁷⁰ Tamtéž, s. 369.

⁷¹ DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol., op. cit. sub 49, s. 371.

1.4.3 Smluvní a mimosmluvní odpovědnost

Podle druhu porušené právní povinnosti lze občanskoprávní odpovědnost dělit na smluvní a mimosmluvní. Smluvní odpovědnost je spojena s porušením primární povinnosti smluvního základu a nastupuje bez ohledu na zavinění (§ 2913 OZ). Jedná se nejen o povinnosti uvedené v samotné smlouvě, ale také o povinnosti, které jsou součástí daného závazku ze zákona.⁷² Mimosmluvní odpovědnost souvisí s porušením zákonem stanovené primární povinnosti a nestanoví-li zákon jinak, je k jejímu nástupu zavinění třeba prokázat (§ 2910 OZ). K odlehčení důkazní zátěže poškozeného je však podle ust. § 2911 OZ zavinění presumováno ve formě nedbalosti a je tedy na škůdci, aby se vyvinil (exkulpoval).⁷³ Povinnost může být stanovena i v podzákoném právním předpise, příp. v přímo účinných předpisech EU.⁷⁴

Český zákonodárce řadí smluvní i mimosmluvní odpovědnost mezi závazky z deliktů.⁷⁵ Toto sjednocení je založeno na myšlence jim společného principu *neminem leadere*. Podle Tichého je smluvní a deliktní (pozn. toto označení používá Tichý místo „mimosmluvní“) odpovědnost naopak třeba striktně odlišovat. Jako důvod uvádí rozličné cíle obou odpovědností, kdy u smluvní jde především o uskutečnění původního smluvního vztahu a důraz tak není primárně kladen na nahrazení újmy.⁷⁶ Vymezením hranice mezi smluvní a mimosmluvní odpovědností se zabýval také Šilhán, který rozlišil dva typy porušení smlouvy. Prvním typem je nesplnění dluhu řádně a včas, které narušuje věřitelův zájem na realizaci smluveného plnění. Druhým typem je tzv. závazkový delikt, který spočívá v poškození druhé smluvní strany při plnění primární smluvní povinnosti a chrání tak *status quo*.⁷⁷ Jako příklad Šilhán uvádí povinnost zhotovitele nezpůsobit objednateli díla při jeho provádění škodu.⁷⁸ Právě tento druhý typ se nachází na hranici mezi smluvní a mimosmluvní odpovědností, neboť sice spočívá v porušení jiné než primární smluvní povinnosti, ale s plněním této povinnosti úzce souvisí, dokonce by bez ní s nejvyšší pravděpodobností vůbec nenastal.

⁷² ŠILHÁN, J. *Právní následky porušení smlouvy v novém občanském zákoníku*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-544-2, s. 307.

⁷³ DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol., op. cit. sub 49, s. 372.

⁷⁴ PAŠEK, M. § 2910 [Porušení zákona]. In: PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V., a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2023, marg. č. 3.

⁷⁵ Srov. název Části čtvrté, Hlavy III OZ „Závazky z deliktů“.

⁷⁶ TICHÝ, L., HRÁDEK, J. *Deliktní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-625-8, s. 8, marg. č. 10.

⁷⁷ ŠILHÁN, J., op. cit. sub 71, s. 9 a 13.

⁷⁸ Tamtéž, s. 46.

Šilhánovo dělení, zavedením kategorie závazkového deliktu nacházejícím se na pomezí porušení smlouvy a zákona, dobře odráží vztah mezi stranami smlouvy. Letecký dopravce má na základě smlouvy o přepravě povinnost přepravit cestujícího řádně a včas, dojde-li ke zpoždění přepravy nebo jejímu neprovedení, porušuje to zájem cestujícího na realizaci smlouvy. Vznikne-li cestujícímu během přepravy újma na zdraví nebo škoda na zavazadlech, porušuje to jeho zájem na zachování *statusu quo*.

2 Prameny právní úpravy odpovědnosti leteckého dopravce

Regulace odpovědnosti leteckého dopravce při přepravě osob není soustředěna v jediném právním předpise, naopak je rozprostřena mezi vnitrostátní právní předpisy, právo EU a mezinárodní smlouvy.⁷⁹ Kapitoly jsou proto uspořádány podle těchto tří úrovní právní úpravy. První z nich se věnuje úpravě na mezinárodní úrovni, kde bude nejprve představena starší, nicméně za určitých okolností stále relevantní Varšavská úmluva a na ni navazující, a tedy modernější Montrealská úmluva. Následuje právo Evropské unie, které problematiku sdružuje ve dvou nařízeních – Nařízení 2027/97 (889/2002), které zrcadlí Montrealskou úmluvu do unijního práva, a Nařízení 261/2004, o právech cestujících. Nakonec bude pozornost věnována úpravě obsažené ve vnitrostátním právu, přesněji v občanském zákoníku.

Logika uvedeného řazení zohledňuje skutečnost, že podle čl. 10 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky (dále jen „Ústava“) „[v]yhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva“. Mezinárodní smlouvy upravující odpovědnost leteckého dopravce v mezinárodní přepravě osob mají tedy aplikační přednost před zákonem. Vzhledem k částečnému přenesení moci zákonodárné na EU, na základě čl. 10a Ústavy, zastávají klíčovou pozici v rámci pramenů odpovědnosti leteckého dopravce také nařízení EU. Podle ustáleného názoru Soudního dvora mají aplikační přednost před vnitrostátními právními předpisy členských států.⁸⁰ Konečně vnitrostátní právní úprava se užije subsidiárně v otázkách, které nejsou upraveny mezinárodními smlouvami a právem EU.

Vzhledem ke skutečnosti, že sama EU je stranou Montrealské úmluvy a unijní právo s ní musí být v souladu, je vhodné výklad o pramenech zahájit na úrovni mezinárodní.

2.1 Mezinárodní právo

Na počátku 20. století, s rozvojem mezinárodní letecké přepravy osob, vyvstala nutnost zavést jednotná mezinárodní pravidla týkající se odpovědnosti leteckého dopravce za škodu vůči cestujícím. Dne 12. října 1929 byla ve Varšavě přijata Úmluva o sjednocení některých pravidel o

⁷⁹ FRINTA, O., op. cit. sub 3, s. 42.

⁸⁰ Soudní dvůr nadřazenost práva EU nad vnitrostátním právem poprvé potvrdil v rozsudku ze dne 15. července 1964, *Flaminio Costa v E.N.E.L.*, C-6/64.

mezinárodní letecké dopravě (dále jako „Varšavská úmluva“ nebo „VÚ“), čímž byl vytvořen základ pro unifikaci odpovědnosti leteckého dopravce na mezinárodní úrovni. Postupně byla měněna a doplňována řadou dalších dokumentů, které lze společně s ní souhrnně označit jako „Varšavský systém“. Nepřehlednost Varšavského systému a nejednotnost původních smluvních stran v ratifikaci jednotlivých doplňků VÚ vyústila v potřebu přijetí nového a uceleného dokumentu, který by zároveň lépe odpovídal vyššímu stupni vývoje letecké dopravy. Proto byla dne 28. května 1999 v Montrealu přijata Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (dále jako „Montrealská úmluva“ nebo „MÚ“). Ke dni vypracování této práce má Varšavská úmluva 152 smluvních stran,⁸¹ zatímco k Montrealské úmluvě jich přistoupilo 139 (138 států a EU), naposledy Nikaragua s platností od 5. listopadu 2022.⁸² Přestože se většina států rozhodla pro ratifikaci MÚ, stále existují státy, které jsou vázány „pouze“ VÚ, a proto právní režimy vyplývající z obou smluv existují vedle sebe.

2.1.1 K působnosti Varšavské a Montrealské úmluvy

Obě úmluvy se vztahují na mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu za úplat. Na přepravu bezúplatnou se vztahují jen za předpokladu, že ji provádí podnik zabývající se leteckou dopravou.⁸³ Nadcházející pasáže se nevěnují mezinárodní přepravě nákladu a jsou tak výlučně zaměřeny na ustanovení úmluv související s odpovědností dopravce při přepravě cestujících a jejich zavazadel.

Mezinárodní přepravou se rozumí taková přeprava, kde je místo odletu a místo určení na základě dohody zúčastněných stran situováno na území dvou smluvních států. Dále se za ni považuje přeprava, kde je místo odletu a určení na území jednoho smluvního státu s plánovanou zastávkou na území jiného, ne nutně smluvního státu.⁸⁴ Úprava se tedy použije i na zpáteční lety ze smluvního státu. Úmluvy se však nevztahují na přepravu čistě mezi dvěma místy na území jednoho smluvního státu, bez zastávky v jiném státě. Pro stanovení mezinárodního charakteru je rozhodující poloha místa odletu a určení, resp. poloha plánované zastávky, nikoliv např. státní

⁸¹ Seznam smluvních stran Varšavské úmluvy. In: Icao.int [online]. [cit. 2023-10-05]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf.

⁸² Seznam smluvních stran Montrealské úmluvy. In: Icao.int [online]. [cit. 2023-10-05]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

⁸³ Srov. shodně čl. 1 odst. 1 VÚ a čl. 1 odst. 1 MÚ.

⁸⁴ Srov. shodně čl. 1 odst. 2 VÚ a čl. 1 odst. 2 MÚ.

příslušnost leteckého dopravce nebo cestujícího.⁸⁵ Místa odletu a určení, příp. zastávka na území jiného státu, musí být vyznačeny na vydané letence / přepravním dokumentu.⁸⁶ Varšavská úmluva dále jako povinný obsah letenky uvádí upozornění cestujícího na možnost aplikace ustanovení VÚ omezujících odpovědnost leteckého dopravce. Nesplnění této povinnosti spojuje s dopravcovou nemožností dovolávat se omezené odpovědnosti.⁸⁷ Tuto informační povinnost ve vztahu k cestujícímu zakotvuje i Montrealská úmluva, písemné oznámení však nemusí být součástí samotného přepravního dokumentu a jeho nepředání nemá vliv na omezenou odpovědnost dopravce.⁸⁸

Pokud se na provedení přepravy podílí postupně několik dopravců, ať už na základě jedné, či více přepravních smluv, je tato přeprava považována za nepřerušenu, byla-li zamýšlena jako jediný výkon. Svou mezinárodní povahu přeprava v takovém případě neztrácí ani v případě, že nějaká z přepravních smluv byla zcela uskutečněna v rámci území jednoho státu.⁸⁹

2.1.2 Varšavský systém

Základ Varšavského systému představuje Varšavská úmluva, která pro tehdejší Československou republiku nabyla platnosti dne 15. února 1935.⁹⁰ Podle Bartsche sledovalo její přijetí tři hlavní cíle: 1) ochranu nově vznikajícího odvětví letecké dopravy zavedením omezené odpovědnosti; 2) zvýhodnění cestujících nastavením objektivní odpovědnosti dopravce a 3) dosažení maximální míry jednotnosti mezinárodní letecké přepravy.⁹¹

Po druhé světové válce bylo z důvodu rychlého rozvoje letecké dopravy nezbytné zajistit větší ochranu práv cestujících, čehož bylo docíleno přijetím dokumentů doplňujících původní Varšavskou úmluvu.⁹² Prvním z nich byl Haagský protokol, přijatý dne 28. září 1955 a pro Československou socialistickou republiku (dále jen „ČSSR“) platný od 1. srpna 1963.⁹³ Jeho

⁸⁵ SEDLÁČEK, P. *Montrealská úmluva, mezinárodní letecká přeprava, komentář*. Praha: VOX, 2018. ISBN 978-80-87480-62-5, s. 23.

⁸⁶ Srov. čl. 3 odst. 1 písm. a) a b) VÚ a čl. 3 odst. 1 písm. a) a b) MÚ.

⁸⁷ Čl. 3 odst. 1 písm. c) a odst. 2 VÚ.

⁸⁸ Čl. 3 odst. 4 a odst. 5 MÚ.

⁸⁹ Srov. shodně čl. 1 odst. 3 VÚ a čl. 1 odst. 3 MÚ.

⁹⁰ Vyhlášena pod č. 15/1935 Sb.

⁹¹ BARTSCH, R. *International aviation law: a practical guide*. New York: Routledge, 2018. ISBN 978-0-367-66983-6, s. 201.

⁹² PRŮŠA, J. a kol., op. cit. sub 12, s. 63.

⁹³ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 15/1966 Sb. ze dne 4. února 1966 o Protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929

hlavním přínosem bylo zvýšení limitu odpovědnosti za cestující z původních 125 000 franků na dvojnásobek, viz níže. ČSSR dále přistoupila také ke Guadalajarské úmluvě, která pro ni vstoupila v platnost dne 25. října 1967.⁹⁴ Ta přinesla rozšíření působnosti Varšavské úmluvy i na mezinárodní přepravu prováděnou tzv. „skutečným dopravcem“, tedy jiným, než se kterým cestujícím uzavřel smlouvu o přepravě („smluvní dopravce“). Pro úplnost je vhodné zmínit snahu o doplnění Varšavské úmluvy Guatemalským protokolem z 8. března 1971,⁹⁵ který však z důvodu nedostatečného počtu ratifikací nenabyl platnosti. Posledně přijatými doplňky Varšavské úmluvy byly 4 Montrealské protokoly z 25. září 1975, z nichž ani jedna Česká republika nepřijala.⁹⁶ Ačkoliv se tyto posledně zmíněné dokumenty netěšily široké podpoře smluvních států Varšavské úmluvy, jimi navrhované změny byly nakonec zohledněny při tvorbě Montrealské úmluvy, o které pojednává bod 2.1.3.

Hlava III Varšavské úmluvy upravuje odpovědnost leteckého dopravce za škodu, která nastala:

- a) usmrcením, zraněním či jiným poškozením na těle v důsledku nehody, která se stala v letadle či během operací spojených s nastupováním a vystupováním z něj (čl. 17 VÚ);
- b) zničením, ztrátou nebo poškozením zapsaných zavazadel v důsledku události, která se stala za letecké přepravy, což zahrnuje i dobu, po kterou byla pod dopravcových dozorem (čl. 18 odst. 1 a 2 VÚ) a
- c) zpožděním při letecké přepravě cestujících a zavazadel (čl. 19 VÚ).

Doprovce je za škodu ve výše uvedených případech odpovědný objektivně, tedy bez ohledu na své zavinění. Odpovědnosti za škodu se může zprostit, pokud prokáže, že on a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby vzniku škody zabránili, nebo že taková opatření ani učinit nemohli (čl. 20 VÚ). Odpovědnost může být vyloučena či zmenšena také v případě, že škodu

(„Haagský protokol“). Podle článku XIX Haagského protokolu mají být pro státy, které jsou smluvními stranami Varšavské úmluvy i Haagského protokolu, oba dokumenty vykládány jednotně pod názvem „Varšavská úmluva změněná v Haagu r. 1955“.

⁹⁴ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 27/1968 Sb. ze dne 31. ledna 1968 o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu.

⁹⁵ Protokol, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaný ve Varšavě 12. října 1929, ve znění Protokolu podepsaného v Haagu 28. září 1955, podepsaného v Guatemala City 8. března 1971.

⁹⁶ Doplňkové protokoly č. 1 až 4, kterými se doplňuje Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu nebo Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu a Guatemalského protokolu, podepsané v Montrealu 25. září 1975.

způsobil nebo k ní přispěl sám cestující (čl. 21 VÚ). V každém případě je nositelem důkazního břemene ve vztahu k liberačním důvodům dopravce.

Úmluva je postavena na principu omezené odpovědnosti dopravce do výše částek stanovených v čl. 22. Odpovědnost při přepravě cestujících je omezena na částku 250 000 zlatých franků⁹⁷ za cestujícího, při přepravě zapsaných zavazadel 250 franků za každý kilogram zavazadla a při přepravě věcí, které si cestující opatruje sám, 5 000 franků na cestujícího.⁹⁸ Nic nebrání tomu, aby se na základě ujednání mezi dopravcem a cestujícím hranice odpovědnosti zvýšily. Naopak ujednání, které by dopravce odpovědnosti zprošťovalo či ji snižovalo pod uvedené hranice, by nebylo platné a účinné.⁹⁹ Omezení odpovědnosti bylo zavedeno s cílem zabránit „udušení“ v té době rozvíjejícího se leteckého průmyslu, které by v případě dopravcovy povinnosti k plné náhradě škody mohlo nastat. Tím se část rizika vzniku škody při letecké přepravě fakticky přenesla na cestující.¹⁰⁰ Hranice odpovědnosti se však neuplatní a dopravce bude odpovídat neomezeně v případě škody způsobené úmyslně nebo nerozvážně s vědomím jejího pravděpodobného vzniku.¹⁰¹

Žalobu na náhradu škody může poškozený cestující podat ve lhůtě dvou let ode dne, kdy byl přepraven na místo určení, příp. ode dne, kdy letadlo mělo přiletět nebo byla přeprava zastavena (čl. 29 VÚ). Na výběr má podle čl. 28 odst. 1 VÚ až ze 4 soudů, nacházejí-li se na území smluvního státu: a) v místě dopravcova bydliště; b) v místě hlavního sídla provozu dopravce; c) v místě, kde se nachází dopravcův závod a d) v místě určení. V případě poškození zavazadla však žalobě musí předcházet zaslání stížnosti dopravci nejpozději do 7 dnů od přijetí, u zpoždění zavazadel je tato lhůta 21 dnů (čl. 26 odst. 2 VÚ).

2.1.3 Montrealská úmluva

Jak uvádí preambule Montrealské úmluvy, úmluva vznikla z potřeby „modernizovat a sjednotit“ Varšavský systém.¹⁰² Jeho fragmentový a zastaralý charakter totiž nebyl uzpůsoben tak, aby udržel krok s úrovní letecké přepravy na přelomu tisíciletí. Zároveň již nebylo třeba

⁹⁷ Podle čl. 22 odst. 5 VÚ se tato měnová jednotka rovnala „[...] šedesáti pěti a půl miligramu zlata o ryzosti devítiset tisícin“.

⁹⁸ Čl. 22 odst. 1, 2 a 3 VÚ.

⁹⁹ Čl. 23 odst. 1 VÚ.

¹⁰⁰ POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I (A. Říční právo, B. Letecké právo)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, s. 200.

¹⁰¹ Čl. 25 VÚ.

¹⁰² Viz první odstavec preambule MÚ.

chránit letecký průmysl, který v tu dobu byl dostatečně rozvinutý,¹⁰³ a pomyslná ochranná ruka práva se tak mohla posunout směrem nad cestující. Preambule dále uvádí, že se jedná o společný krok států k další harmonizaci s cílem dosažení spravedlivého vyvážení zájmů mezi leteckými dopravci a cestujícími.¹⁰⁴ Česká republika patřila mezi první státy, které Úmluvu ratifikovaly, a v platnost pro ni vstoupila 4. listopadu 2003.¹⁰⁵

Po vzoru Varšavské úmluvy obsahuje úpravu odpovědnosti dopravce a rozsah náhrady škody v Hlavě III. Dopravce odpovídá za škodu, která nastala:

- a) usmrcením nebo zraněním cestujícího v důsledku nehody, která se stala na palubě letadla nebo v průběhu operací při nastupování či vystupování z něj (čl. 17 odst. 1 MÚ);
- b) zničením, ztrátou nebo poškozením zapsaného zavazadla v důsledku události, která se stala na palubě letadla nebo kdykoliv v době, kdy bylo zavazadlo pod kontrolou dopravce a v rozsahu, v jakém nevyplývala z vlastní vady (čl. 17 odst. 2 MÚ);
- c) na nezapsaných zavazadlech, včetně osobních předmětů, za stejných okolností jako v písm. b), avšak pouze vznikla-li škoda vinou dopravce či jeho zaměstnanců a agentů (čl. 17 odst. 2 MÚ) a
- d) zpožděním letecké přepravy cestujících či jejich zavazadel (čl. 19 MÚ).

Druhům odpovědnosti uvedeným pod písm. a) a d) se blíže věnuje třetí část této práce.

Za škodu na příručních zavazadlech [písm. c)] odpovídá dopravce subjektivně, za škodu na odbavených zavazadlech a za škodu způsobenou zpožděním [písm. b) a d)] objektivně a za škodu na zdraví cestujícího [písm. a)] do určitého rozsahu objektivně a nad něj subjektivně, viz níže. Podle čl. 20 MÚ se může dopravce zcela nebo zčásti odpovědnosti ve všech případech zprostit, prokáže-li, že vznik škody způsobila nebo k němu přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin či opomenutí cestujícího (dále jako „zavinění cestujícího“). Podle Sedláčka klade MÚ důraz na nedbalost ve smyslu nedostatku požadované péče a nehledí na vědomost či nevědomost cestujícího. Jako příklad uvádí cestujícího na vozíku, který se rozhodne nevyužít pomoci k tomu pověřené osoby a způsobí si zranění při výstupu z letadla.¹⁰⁶ U škody způsobené zpožděním cestujících nebo zavazadel se může dopravce odpovědnosti zprostit také za podmínky, že on nebo jeho zaměstnanci a agenti (dále jen „zaměstnanci“) učinili veškerá možná

¹⁰³ BARTSCH, R., op. cit. sub 91, s. 27.

¹⁰⁴ Viz pátý odstavec preambule MÚ.

¹⁰⁵ Vyhlášena pod č. 123/2003 Sb. m. s.

¹⁰⁶ SEDLÁČEK, P., op. cit. sub 85, s. 157.

opatření k odvrácení škody nebo nebylo-li v jejich silách je učinit.¹⁰⁷ Na rozdíl od Varšavské úmluvy se tento liberační důvod v MÚ uplatňuje pouze na odpovědnost za škody způsobené zpožděním, nikoliv plošně.

Co se týče výše náhrady škody, Montrealská úmluva opět pracuje s pevnými částkami, tentokrát stanovenými v jednotkách zvláštních práv čerpání (Special Drawing Rights, dále jako „SDR“). Hodnota SDR je stanovována Mezinárodním měnovým fondem¹⁰⁸ a její přepočtení na českou korunu se v říjnu 2023 pro představu pohyboval okolo 30,50 Kč za 1 SDR.¹⁰⁹ Limity podléhají podle čl. 24 MÚ pravidelnému přezkumu v pětiletých intervalech a v závislosti na míře inflace jsou dle potřeby revidovány. K poslední revizi došlo s platností od 28. prosince 2019.¹¹⁰ Stejně tak jako v případě Varšavské úmluvy nepředstavují uvedené částky paušální náhradu škody a poškozený musí konkrétní výši způsobené škody vždy prokázat.¹¹¹

Za škodu způsobenou zpožděním cestujících je odpovědnost dopravce omezena na částku 5 346 SDR za cestujícího (čl. 22 odst. 1 MÚ). U škody způsobené při přepravě zavazadel (zničením, ztrátou, poškozením nebo zpožděním) je dopravce odpovědný do částky 1 288 SDR za cestujícího (čl. 22 odst. 2 MÚ). Prokáže-li se, že ke škodě ve dvou předešlých situacích došlo na základě zavinění či vědomé nedbalosti dopravce či jeho zaměstnanců při výkonu zaměstnání, je dopravce odpovědný neomezeně (čl. 22 odst. 5 MÚ).

V případě usmrcení a zranění cestujících zavádí čl. 21 MÚ nově neomezenou odpovědnost ve formě dvouúrovňového systému. První úroveň představuje škoda do 128 821 SDR za cestujícího, za kterou dopravce odpovídá bez ohledu na své zavinění. I zde však stále platí možnost zproštění se odpovědnosti podle čl. 20 MÚ prokázáním zavinění cestujícího. Druhou úrovní je škoda nad tento limit, u které se dopravcově zavinění presumuje. Dopravce za „nadlimitní škodu“ odpovídá, ledaže prokáže, že k ní nedošlo výlučně jemu přičitatelnou nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím, anebo že k ní naopak došlo výlučně

¹⁰⁷ Čl. 19 MÚ.

¹⁰⁸ Čl. 23 odst. 1 MÚ.

¹⁰⁹ Aktuální přepočtení SDR na národní měny je k dispozici na internetových stránkách Mezinárodního měnového fondu. Viz *Currency units per SDR for November 2023*. In: Imf.org [online], [cit. 2023-10-15]. Dostupné z: https://www.imf.org/external/np/fin/data/param_rms_mth.aspx

¹¹⁰ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 5/2020 Sb. m. s., o změně limitů odpovědnosti, které byly přijaty v souladu s článkem 24 odst. 2 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, přijaté v Montrealu dne 28. května 1999.

¹¹¹ SEDLÁČEK, P., op. cit. sub 85, s. 162.

nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.¹¹² Třetí stranou může být např. jiný cestující.

Posílení ochrany cestujících se promítlo mimo jiné do čl. 28 MÚ, který doporučuje smluvním stranám zavést ve vnitrostátním právu povinnost dopravce vyplatit zálohu v případě usmrcení nebo zranění cestujícího, jejímž účelem je pokrýt okamžité ekonomické potřeby zraněného cestujícího nebo pozůstalých osob. Čl. 50 MÚ zakládá povinnost smluvních stran požadovat po dopravcích uzavření vhodného pojištění na krytí odpovědnosti. Obě povinnosti byly již promítnuty do práva EU.¹¹³

Montrealská úmluva z většiny převzala pravidla pro podání žaloby, pro která platí stejná dvouletá lhůta zakotvená v čl. 35 odst. 1 MÚ. Oproti Varšavské úmluvě však došlo k rozšíření okruhu soudů příslušných k jejímu projednání. Pátou soudní příslušnost má, pouze v případě žaloby na náhradu újmy způsobené usmrcením nebo zraněním, soud na území smluvního státu, ve kterém má poškozený cestující trvalé bydliště, provádí-li tam nebo odtud dopravce leteckou přepravu.¹¹⁴ Judikaturou SDEU bylo dovozeno, že pravidla soudní příslušnosti uvedená v čl. 33 MÚ je třeba vykládat tak, že lze na jejich základě určit příslušnost konkrétního místně příslušného soudu uvnitř smluvního státu.¹¹⁵

Úmluva také stanovuje pravidla o odpovědnosti smluvního dopravce, se kterým cestující uzavřel smlouvu o přepravě, a skutečného dopravce, který na základě zmocnění smluvního dopravce přepravu skutečně provádí.¹¹⁶

2.2 Unijní právo

Podle primárního práva EU se v oblasti letecké dopravy uplatňuje sdílená pravomoc EU a jejích členských států.¹¹⁷ EU může v této oblasti přijímat právně závazné akty a v rozsahu, v jakém svou pravomoc nevykonává, může právně závazné akty přijímat i členský stát.¹¹⁸

¹¹² Ust. čl. 21 odst. 2 písm. a) a b) MÚ.

¹¹³ Povinnost k vyplacení zálohy do čl. 5 Nařízení 2027/97 (889/02) a povinnost k uzavření pojištění do čl. 4 a 6 Nařízení 785/2004.

¹¹⁴ Čl. 33 odst. 2 MÚ.

¹¹⁵ Rozsudek SDEU ze dne 7. listopadu 2019, *Adriano Guaitoli a další v. easyJet Airline Co. Ltd*, C-213/18, bod 55.

¹¹⁶ Čl. 1 odst. 4 MÚ a čl. 40 an. MÚ.

¹¹⁷ Čl. 4 odst. 2 písm. g) Smlouvy o fungování Evropské unie ze dne 13. prosince 2007 – konsolidované znění (Úř. věst. C 202, 7. června 2016, s. 47–360) (dále jen „SFEU“).

¹¹⁸ Čl. 2 odst. 2 SFEU.

V případě úpravy odpovědnosti leteckého dopravce vůči cestujícím jsou těmito právními akty nařízení, která jsou v členských státech přímo použitelná.¹¹⁹

Pro přehlednost lze rozlišit dvě linie unijní úpravy. První vychází z úpravy obsažené v Montrealské úmluvě, ke které EU přistoupila s platností od 28. června 2004¹²⁰ a která je představována Nařízením 2027/97 (889/2002). Druhá linie stanovuje práva cestujících ve specifických situacích, ke kterým při letecké dopravě často dochází, a zakotvuje je v Nařízení 261/2004. K „základnímu balíčku“ těchto práv přidává Nařízení 1107/2006 další práva chránící cestující se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace. Cílem této práce není obsáhnout tuto specifickou oblast práv, stručně o ní však bylo pojednáno v bodu 1.3.1.

2.2.1 Nařízení 2027/97 (889/2002)

Nařízení 2027/97 (889/2002) provádí ustanovení Montrealské úmluvy týkající se letecké dopravy cestujících a jejich zavazadel a rozšiřuje jejich použití i na vnitrostátní leteckou dopravu.¹²¹ Pravidla odpovědnosti při přepravě cestujících a zavazadel obsažená v Montrealské úmluvě (viz bod 2.1.3) se uplatní na všechny letecké dopravce Společenství.¹²² Je tedy například nerozhodné, že český dopravce provádí mezinárodní let mezi smluvním státem Montrealské úmluvy a třetím státem nebo pouze na území jednoho státu. Preambule odůvodňuje rozšíření působnosti následovně: „*Na vnitřním leteckém trhu bylo odstraněno rozlišení mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou, a je proto žádoucí, aby uvnitř Společenství existovaly jak pro vnitrostátní, tak pro mezinárodní dopravu stejný rozsah i povaha odpovědnosti. (...) Používání různých režimů odpovědnosti na různé trasy jejich sítí by bylo pro letecké dopravce Společenství nepraktické a pro jejich cestující matoucí.*“¹²³ *A contrario* se nařízení neuplatní na „neunijní“ letecké dopravce provádějící vnitrostátní let ve členském státě.

Nařízení navíc v čl. 5 zavádí Úmluvou předvídanou povinnost poskytnout osobě oprávněné k náhradě škody přiměřenou zálohu k uspokojení jejich okamžitých ekonomických potřeb, a to neprodleně, nejpozději do 15 dnů od zjištění její totožnosti. V případě smrti nesmí být tato

¹¹⁹ Čl. 288 SFEU.

¹²⁰ Rozhodnutí Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím (Úř. věst. L 194, 18.7.2001, s. 39).

¹²¹ Čl. 1 Nařízení 2027/97 (889/2002).

¹²² Čl. 3 odst. 1 Nařízení 2027/97 (889/2002).

¹²³ Recitály 8 a 13 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.

záloha nižší než 16 000 SDR. Zaplacení zálohy není považováno za uznání dopravcovy odpovědnosti a až na případ, kdy byla škoda způsobena samotnou osobou požadující náhradu (čl. 20 MÚ), není vratná.¹²⁴ Dále také upřesňuje informační povinnost vůči cestujícím, když v příloze obsahuje upozornění o pravidlech odpovědnosti, které mají dopravci při prodeji letecké přepravy cestujícímu poskytnout. Zvláštní důraz je kladen na dopravcovu povinnost písemně poskytnout limity odpovědnosti použitelné pro konkrétní let.¹²⁵

2.2.2 Nařízení 261/2004

Nařízení 261/2004 nahradilo Nařízení 295/1991,¹²⁶ které bylo prvním zakotvením ochrany cestujících v letecké dopravě na úrovni EU. Starší nařízení vzniklo v reakci na případy, kdy bylo na let rezervováno více míst, než byla jeho kapacita (tzv. overbooking), a stanovilo systém náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě pro cestující odlétající z letiště na území členského státu.¹²⁷

Nařízení 261/2004 se vztahuje nejen na cestující odlétající z letiště členského státu s jakýmkoliv leteckým dopravcem, ale i na ty, kteří na letiště členského státu přilétají s leteckým dopravcem EU z letiště umístěného ve třetím státě, nebyla-li jim v něm adekvátní náhrada a pomoc poskytnuta.¹²⁸ Podmínkou je, aby měl cestující pro daný let potvrzenou rezervaci a, v případech odlišných od zrušení letu, se přihlásil k přepravě v čase předem uvedeném dopravcem, příp. nejpozději do 45 minut před časem odletu.¹²⁹

Cestující v pravidelné i nepravidelné letecké dopravě¹³⁰ jsou chráněni při následujících situacích:

- a) odepření nástupu na palubu (čl. 4);
- b) zrušení letu (čl. 5);
- c) zpoždění na odletu (čl. 6) a
- d) změna třídy (čl. 10).

¹²⁴ Čl. 5 Nařízení 2027/97 (889/2002).

¹²⁵ Čl. 6 odst. 1 a 2 Nařízení 2027/97 (889/2002).

¹²⁶ 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 (dále jen „Nařízení 295/91“).

¹²⁷ Čl. 1 Nařízení 295/91.

¹²⁸ Čl. 3 odst. 1 Nařízení 261/2004.

¹²⁹ Čl. 3 odst. 2 písm. a) Nařízení 261/2004.

¹³⁰ Recitál 8 Nařízení 261/2004.

V závislosti na okolnostech případu podle písm. a–c je cestujícím přiznáno právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování (čl. 8), právo na poskytnutí péče (čl. 9) a právo na náhradu škody (čl. 7). K poskytnutí náhrady a péče je povinen vždy provozující letecký dopravce, tedy ten, který přepravu skutečně provedl.¹³¹

Článek 8 odst. 1 dává cestujícím na výběr mezi náhradou pořizovací ceny letenky s případným zpátečním letem do místa odletu (jedná-li se o navazující let) a přesměrováním do cílového místa určení za srovnatelných dopravních podmínek. Pokud dopravce cestujícím tento výběr nenabídne, je povinen proplatit cestujícím náklady, které cestující vynaložil na přesměrování nebo zpáteční let.¹³²

Nařízení si dále klade za cíl zajistit adekvátní péči o cestující, kteří čekají na zpožděný, přeměrovaný nebo zpáteční let.¹³³ „Péče“ ve smyslu čl. 9 odst. 1 spočívá v poskytnutí občerstvení přiměřenému době čekání, a pokud je odlet zpožděného nebo přeměrovaného letu až následující den nebo později, nabídnutí ubytování v hotelu s přepravou z letiště na hotel a zpět. Cestující také může zdarma využít dvou telefonních hovorů a zaslání dvou zpráv dálkopisem, faxem nebo e-mailem.¹³⁴ Pokud dopravce při poskytnutí této péče selže, může se po něm cestující následně domáhat zaplacení vynaložených výdajů, které byly nezbytné, vhodné a přiměřené, což musí posoudit vnitrostátní soud.¹³⁵

Článek 7 odst. 1 stanovuje paušální náhradu škody ve výši 250, 400 nebo 600 euro – v závislosti na délce letu a na tom, zda se jedná o let v rámci EU či nikoliv. Za okolností vypočtených v čl. 7 odst. 2 může být náhrada snížena na 50 %. Náhrada škody je výslovně stanovena jen pro případy nedobrovolného odepření nástupu na palubu a zrušení letu. Dopravce však nemá povinnost náhradu za zrušený let vyplatit, pokud o zrušení cestujícího informoval s dostatečným předstihem, příp. mu nabídl vhodné přesměrování.¹³⁶ Podle rozsudku Soudního

¹³¹ Čl. 3 odst. 5 Nařízení 261/2004.

¹³² Sdělení komise ze dne 15. června 2016 – 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, Úř. věst. C 214/5, bod 4.2.

¹³³ Tamtéž, bod 4.3.2.

¹³⁴ Čl. 9 odst. 2 Nařízení 261/2004.

¹³⁵ Rozsudek SDEU ze dne 31. ledna 2013, *Denise McDonagh v. Ryanair Ltd*, C-12/11, bod 66.

¹³⁶ Čl. 5 odst. 1 písm. c) Nařízení 261/2004 uvádí následující případy, ve kterých dopravce není k paušální náhradě škody povinen: a) o zrušení informoval alespoň 2 týdny před plánovaným odletem; b) o zrušení informoval v období 2 týdnů až 7 dnů předem a nabídl přesměrování s časem odletu maximálně 2 hodiny před plánovaným odletem a časem příletu nejpozději 4 hodiny po plánovaném příletu nebo c) o zrušení informoval

dvora ve spojených věcech *Sturgeon* náleží náhrada také cestujícím, jejichž přílet do místa určení byl zpožděn alespoň o 3 hodiny.¹³⁷ Takový závěr odůvodnil tím, že újma způsobená cestujícím v důsledku zrušení a zpoždění letu je srovnatelná, neboť spočívá v újmě ze ztráty času, a proto by s těmito cestujícími nemělo být zacházeno jiným způsobem.¹³⁸ Dopravce se může podle čl. 5 odst. 3 povinnosti k náhradě škody zprostit, byl-li let zrušen nebo zpožděn v důsledku mimořádné okolnosti, které nemohl ani při přijetí všech přiměřených opatření zabránit. O mimořádných okolnostech blíže pojednává bod 3.2.1. Zproštění povinnosti k náhradě v případě odepření nástupu na palubu nemá dopravce k dispozici.

V případě umístění cestujícího do vyšší třídy nesmí podle čl. 10 odst. 1 dopravce po cestujícím požadovat dodatečnou platbu. Dojde-li naopak k umístění cestujícího do nižší třídy, musí cestujícímu podle čl. 10 odst. 2 nahradit 30–75 % z pořizovací ceny letenky, přičemž procentní výše se odvíjí od vzdálenosti a polohy míst odletu a určení.

2.3 Vnitrostátní právo

Jak bylo uvedeno výše, přímá úprava odpovědnosti leteckého dopravce zakotvená v mezinárodních smlouvách a unijních nařízeních má přednost před ustanoveními českého právního řádu, přičemž reguluje nejen přepravu mezinárodní, ale i vnitrostátní. Zmíněné prameny však neupravují problematiku vyčerpávajícím způsobem, a proto je možné se v otázkách jimi neupravených obrátit na vnitrostátní právo.¹³⁹ Montrealská úmluva například předpokládá uzavření smlouvy o přepravě, sama však její obsah neupravuje, a tudíž je třeba vycházet z národní právní úpravy.¹⁴⁰ Stejně tak neupravuje ani rozsah a způsob náhrady škody, nýbrž jen vrchní limit odpovědnosti. Názory na to, zda lze dopravcovu odpovědnost stanovit i v jiných případech majících základ ve vnitrostátním právu, se však s ohledem na nejednotnost výkladu čl. 29 MÚ různí.

ve lhůtě kratší 7 dnů a nabídl přesměrování s časem odletu maximálně 1 hodinu před a plánovaným odlet a časem příletu nejpozději 2 hodiny po plánovaném příletu.

¹³⁷ Rozsudek SDEU ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH a Böck a Lepuschitz v. Air France SA*, spojené věci C-402/07 a C-432/07 (dále jen „*Sturgeon*“), bod 61.

¹³⁸ Tamtéž, body 54 a 60.

¹³⁹ SEDLÁČEK, P., op. cit. sub 85, s. 211.

¹⁴⁰ Tamtéž, s. 22.

2.3.1 K (ne)vylučnosti nároků pramenících z Montrealské úmluvy

Podle čl. 29 MÚ platí, že „[p]ři přepravě cestujících, zavazadel a nákladu je jakákoli žaloba na náhradu škody, která vznikla ať již podle této úmluvy nebo ze smlouvy nebo z porušení právní povinnosti anebo jinak, přípustná pouze v souladu s podmínkami a s limity odpovědnosti stanovenými touto úmluvou, aniž by došlo k újmě určených osob, které mají právo vznést žalobu a při určení jejich příslušných práv“. Obdobné ustanovení nalezneme i v čl. 24 Varšavské úmluvy. Jazykovým výkladem uvedeného ustanovení, zejm. pasáže „[žaloba na náhradu škody je] přípustná pouze v souladu s podmínkami a s limity odpovědnosti stanovenými touto úmluvou“, nelze dojít k jednoznačnému závěru ohledně zamýšlené výlučnosti odpovědnostních pravidel. Má předmětné ustanovení značit, že v odpovědnostních případech rozeznávaných Montrealskou úmluvou se jí musí výlučně řídit, avšak není vyloučeno, že dopravcova odpovědnost může vzniknout i v dalších, Úmluvou nerozeznávaných případech? Nebo má být ustanovení vykládáno v tom smyslu, že dopravcova odpovědnost může být stanovena jen a pouze v případech stanovených v MÚ a dodatečné nároky vyplývající např. z vnitrostátního práva jsou vyloučeny?

Touto otázkou se ve svém stanovisku zabýval generální advokát Nicholas Emiliou,¹⁴¹ který rozlišil dosavadní výklad soudů smluvních států na dva tábory – extenzivní a restriktivní. Podle prvně zmíněného a zároveň dominantního názoru¹⁴² upravuje Úmluva potenciální nároky vůči leteckým dopravcům výlučně a cestující nemají za jiných okolností, např. nebyla-li příčinou jejich zranění nehoda ve smyslu čl. 17 odst. 1, nárok na odškodnění ani podle vnitrostátního práva. Zastánci extenzivního výkladu argumentují především skutečností, že čl. 29 MÚ odkazuje na všechny žaloby na náhradu škody vyplývající z přepravy osob.¹⁴³ Druhý tábor naopak zastává názor, že Úmluva neupravuje všechny nároky cestujících vůči dopravcům a že cílem uvedeného ustanovení je zabránit cestujícímu, spadá-li jeho nárok do působnosti Úmluvy, domáhat se případných příznivějších podmínek a limitů odpovědnosti zakotvených ve vnitrostátním právu.

¹⁴¹ Stanovisko generálního advokáta Nicholase Emilioua ze dne 12. ledna 2023, *DB v. Austrian Airlines AG*, C-510/21 (dále jen „Stanovisko Nicholase Emilioua“).

¹⁴² Extenzivní výklad zastávají zejména soudy common law. Srov. např. rozsudek Supreme Court of the United Kingdom ze dne 5. března 2014, *Stott v. Thomas Cook Tour Operators Limited*, UKSC 15 (nepříznání práva na náhradu újmy způsobené ochrnutému cestujícímu při nástupu do letadla porušením povinností dopravce z Nařízení 1107/2006) nebo rozsudek United States Court of Appeals, Second Circuit ze dne 22. března 2002, *King v. American Airlines, Inc.*, 284 F.3d 352 (soud označil žalobu podanou v reakci na nedobrovolné odepření nástupu na palubu z důvodu rasové diskriminace za nepřipustnou).

¹⁴³ Stanovisko Nicholase Emilioua, op. cit. sub 141, body 31 a 42.

Argumentem pro restriktivní výklad je absence výslovného vyloučení vnitrostátních žalobních titulů.¹⁴⁴ Emiliou uvádí, že otázka rozsahu výlučnosti MÚ si žádá hlubší úvahy ze strany SDEU, kterou souvislosti s projednávanou věcí nebylo nutno poskytnout, neboť bylo rozhodnuto, že újma cestujícího vznikla v důsledku nehody ve smyslu čl. 17 odst. 1 MÚ. Už v minulosti se však SDEU problematiky dotkl ve věci *IATA a ELFAA*, nicméně zde slučitelnost nároků z Nařízení 261/2004 odůvodnil pouze tím, že se nejedná o individualizovanou náhradu škody.¹⁴⁵ Vzhledem k důležitosti této otázky je až podivuhodné, že se jí SDEU do dnešního dne podrobně nezabýval. Z „prospotřebitelského“ naladění EU a zmíněné existence Nařízení 261/2004, které dopravcům ukládá další povinnosti, lze však dovodit upřednostňování restriktivního výkladu.

Z praktického hlediska představuje extenzivní výklad významnou ochranu pro letecké dopravce, protože způsobuje, že je jejich odpovědnost ve skutečnosti omezena dvakrát. Poprvé prostřednictvím limitace náhrady škody v určitých případech a podruhé omezením odpovědnosti právě a jen na tyto konkrétní případy. Osobně jsem názoru, že takový stav není souladný s cílem Montrealské úmluvy, která i podle svého názvu sjednocuje pouze některá pravidla o mezinárodní letecké přepravě. Cílem Úmluvy je sjednotit odpovědnost dopravců pouze v některých situacích, nikoliv vytvořit „vzduchovou bublinu“, která by jim poskytovala imunitu před všemi ostatními, „na zemi“ běžně uznávanými nároky cestujících. Bernard poukazuje na to, že převažujícím cílem Montrealské úmluvy je ochrana spotřebitele, a proto je na místě upřednostnit výklad restriktivní. Poukazuje také na důležitý fakt, že napříč smluvními státy se mohou představy o ochraně spotřebitelů různit. V každém případě je žádoucí, aby bylo k Úmluvě přistupováno jako k základnímu stupni ochrany, který může být doplněn vnitrostátními či nadnárodními právními předpisy.¹⁴⁶

Restriktivní výklad zastává také Sedláček, který zmiňuje, že takový další druh odpovědnosti, pramenící výlučně z národního práva, nebude podléhat limitaci odpovědnosti podle Úmluvy. Stejně tak ale platí, že národní právo nemůže svévolně zasahovat do rozsahu a omezení nároků Úmluvou již upravených.¹⁴⁷ Lze shrnout, že Montrealská úmluva je exkluzivní jen v rozsahu nároků, které sama upravuje. České právní předpisy tedy mohou hrát roli při stanovení „jiné“ odpovědnosti dopravce vůči cestujícím jak při přepravě vnitrostátní, která však momentálně není

¹⁴⁴ Tamtéž, body 31 a 42.

¹⁴⁵ Tamtéž, bod 50.

¹⁴⁶ BERNARD, N. *Taking Air Passenger Rights Seriously: The Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention*. International Community Law Review [online]. Brill Academic Publishers, 2021, 23(4), 313-343 [cit. 2023-10-29]. ISSN 1871-9740. Dostupné z: <https://doi.org/10.1163/187197308X366597>.

¹⁴⁷ SEDLÁČEK, P., op. cit. sub 85, s. 212.

v České republice provozována, tak při přepravě mezinárodní, pokud kolizní normy mezinárodního práva soukromého¹⁴⁸ odkazují na jejich použití. Úpravu, která se použije na odpovědnost dopravce ze smlouvy o přepravě, nalezneme v občanském zákoníku.

2.3.2 Občanský zákoník

Občanský zákoník neobsahuje speciální ustanovení pro smlouvu o letecké přepravě osob, ale volí cestu obecné úpravy smlouvy o přepravě zakotvenou v ust. § 2500 an. OZ, která se použije bez ohledu na druh dopravního prostředku. Úmyslem zákonodárce bylo zakotvit podrobnější úpravu, která by zohlednila specifičnost jednotlivých druhů přeprav, v jiných právních předpisech. Těmi mají podle ust. § 2578 OZ být zejména přepravní řády, ledaže je úprava zakotvena v přímo použitelných předpisech EU. Letecký přepravní řád sice v minulosti existoval v podobě vyhlášky ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., ale s účinností nového občanského zákoníku byl zrušen.¹⁴⁹ Proto stěžejní roli hrají nařízení EU, o nichž bylo pojednáno v kapitole 2.2. Frinta k ust. § 2578 OZ, které cestující upozorňuje na možnost úpravy jejich práv v jiném předpise, uvádí poznámku ohledně nevhodnosti jeho umístění mezi poslední paragrafy oddílu.¹⁵⁰ Zde souhlasím, že umístění dotčeného paragrafu přispívá nepřehlednosti v úpravě práv cestujících a málo odráží skutečnost, že se těžiště právní úpravy cestujících letecké dopravy nalézá v nařízeních EU.

Na základě smlouvy o přepravě má dopravce povinnost přepravit cestujícího do místa určení řádně a včas a postarat se při tom o jeho bezpečnost a pohodlí.¹⁵¹ Konkrétní obsah „bezpečnosti a pohodlí“ má upravit neexistující přepravní řád. Na bližší úpravu v přepravním řádu odkazuje i ust. § 2553 odst. 1 OZ, které přiznává cestujícímu práva z přepravy neprovedené včas. Tato práva musí podle odst. 3 stejného ustanovení cestující vůči dopravci uplatnit bez odkladu, nejpozději do 6 měsíců. Jedná se o lhůtu hmotněprávní, tzn. že takové uplatnění musí být ve

¹⁴⁸ Kolizní úpravu pro oblast mezinárodní přepravy osob nalezneme v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 539/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy („Řím I“). Podle jeho čl. 3 má přednost volba práva, která se ve smyslu čl. 5 odst. 2 omezuje na právo země a) obvyklého bydliště cestujícího; b) obvyklého bydliště dopravce; c) ve které má dopravce místo ústřední správy; d) místa odletu nebo e) místa určení. Pokud k volbě práva mezi stranami smlouvy o přepravě nedojde, je rozhodným právem právo země obvyklého bydliště cestujícího, je-li v něm zároveň místo odletu nebo určení. Není-li tomu tak, použije se právo země obvyklého bydliště dopravce.

¹⁴⁹ Ust. § 3080 bod 226 OZ.

¹⁵⁰ FRINTA, O., op. cit. sub 3, s. 47.

¹⁵¹ Ust. § 2550 ve spojení s ust. § 1908 OZ a ust. § 2551 OZ

lhůtě dopravci doručeno.¹⁵² Nejvyšší soud ve svém rozsudku označil 6měsíční lhůtu za přiměřenou a efektivní a potvrdil, že se uplatní i pro standardizované odčinění újmy způsobené zpožděním přepravy podle čl. 5 a 7 Nařízení 261/2004, které samo pravidla pro uplatnění práv neobsahuje.¹⁵³

Náhrada újmy na zdraví a škody na příručním zavazadle cestujícího se podle ust. § 2554 odst. 1 OZ řídí ustanoveními o náhradě škody způsobené provozem dopravního prostředku. Podle § 2927 odst. 1 OZ je provozovatel letecké dopravy povinen k náhradě škody vyvolané zvláštní povahou provozu. Jedná se o odpovědnost objektivní, které se dopravce podle § 2927 odst. 2 OZ nemůže zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi majícími původ v provozu. V ostatních případech se může zprostit, prokáže-li, že škodě nemohl ani při vynaložení veškerého úsilí zabránit. Odpovědnost za škodu na zavazadlech přepravovaných odděleně od cestujícího se podle § 2554 odst. 2 OZ řídí ustanoveními o náhradě škody při přepravě věci (§ 2566 an. OZ).

Podle základních ustanovení k náhradě újmy v OZ zahrnuje povinnost nahradit újmu vždy povinnost k náhradě škody. Povinnost odčinit nemajetkovou újmu má škůdce jen v případě, stanoví-li tak zákon nebo byla-li výslovně ujednána.¹⁵⁴ Podle ust. § 2951 odst. 1 OZ se škoda přednostně nahrazuje uvedením v předešlý stav a peněžitá náhrada se poskytuje pouze v případě, že to není možné, anebo o to poškozený požádá. Odst. 2 předmětného ustanovení stanoví jako způsob odčinění nemajetkové újmy přiměřené zadostiučinění, které se naopak poskytuje vždy v penězích, ledaže jiný způsob zajistí její skutečné a dostatečně účinné odčinění.¹⁵⁵

Rozsah a způsob náhrady újmy na zdraví upravuje ust. § 2958 an. OZ. Podle § 2958 OZ „[...] odčiní škůdce újmu poškozeného peněžitou náhradou, vyvažující plně vytrpěné bolesti a další nemajetkové újmy; vznikla-li poškozením zdraví překážka lepší budoucnosti poškozeného, nahradí mu škůdce i ztížení společenského uplatnění. Nelze-li výši náhrady takto určit, stanoví se podle zásad slušnosti.“ V případě újmy na zdraví se tedy odčínují vytrpěné bolesti, ztížení společenského uplatnění a další nemajetková újma. Výklad ustanovení je třeba podle judikatury Nejvyššího soudu chápat tak, že pod „bolest“ nespadá pouze bolest fyzická, ale i duševní strádání, a proto může např. nárok na bolestné za posttraumatickou stresovou poruchu stát

¹⁵² HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 47.

¹⁵³ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. února 2023, sp. zn. 33 Cdo 3206/2022.

¹⁵⁴ Viz ust. § 2894 odst. 1 a 2 OZ.

¹⁵⁵ Viz ust. § 2951 OZ.

samostatně v rámci náhrady nemajetkové újmy.¹⁵⁶ Pomůckou ke stanovení výše náhrady za bolest a ztížení společenského uplatnění je Metodika Nejvyššího soudu.¹⁵⁷ Další nemajetkovou újmou může být podle judikatury Nejvyššího soudu „[...] např. nemožnost účastnit se pracovní či studijní stáže, nebo jiné pro poškozeného významné plánované aktivity, [...] [či] nemožnost strávit s osobami blízkými Vánoce“.¹⁵⁸

Dojde-li k usmrcení či zvlášť závažnému ublížení na zdraví, má škůdce podle § 2959 OZ povinnost odčinit duševní útrapy osob blízkých. Škůdce má dále povinnost nahradit účelně vynaložené náklady na péči o zdraví poškozeného (§ 2960 OZ), náklady na pohřeb (§ 2961 OZ) a ztrátu na výdělku (§ 2962 OZ).

¹⁵⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. března 2022, sp. zn. 7 Tdo 142/2022, bod 9.

¹⁵⁷ Stanovisko Nejvyššího soudu ze dne 12. března 2014, sp. zn. Cpjn 14/2014, Metodika k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku), publikováno pod č. 63/2014 ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu.

¹⁵⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 2. května 2019, sp. zn. 25 Cdo 2635/2018, bod 14.

3 Specifika jednotlivých druhů odpovědnosti ve světle judikatury

Cílem této části je identifikovat problematické aspekty právní úpravy, jejíž přehled byl poskytnut v předchozí části práce, a zaměřit se na jejich výklad v soudní praxi. Na specifika jednotlivých odpovědnostních případů bude nahlíženo prostřednictvím judikatury SDEU a soudů smluvních států Montrealské úmluvy.

Česká republika je sice smluvní stranou obou mezinárodních úmluv, pozornost bude však věnována novější MÚ. Na základě Nařízení 2027/97 (889/2002) totiž pravidla z MÚ platí pro všechny letecké dopravce Společenství, bez podmínky mezinárodního charakteru přepravy. Jelikož je MÚ nedílnou součástí unijního práva, je SDEU příslušný k rozhodování o předběžných otázkách týkajících se jejího výkladu a může tak výklad závazně sjednocovat napříč členskými státy EU. Vzhledem ke skutečnosti, že Montrealská úmluva vychází z té Varšavské a v některých částech se obsahově shodují, je starší judikatura k VÚ použitelná i pro výklad MÚ. V kapitole 3.2, týkající se zpoždění přepravy, bude vedle judikatury k Montrealské úmluvě pozornost zaměřena i na judikaturu k Nařízení 261/2004.

Montrealská úmluva by měla být vykládána v souladu s pravidly zakotvenými ve Vídeňské úmluvě o smluvním právu, tedy „[...] v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím k předmětu a účelu smlouvy“.¹⁵⁹ Pojmy v ní obsažené by měly být vykládány jednotně, autonomně a bez ohledu na jejich význam ve vnitrostátním právu jednotlivých smluvních stran.¹⁶⁰

3.1 Odpovědnost za újmu na zdraví cestujících

Pod újmu na zdraví ve sféře cestujícího si lze typicky představit zranění tělesná, jako jsou např. zlomeniny způsobené uklouznutím, popáleniny od horkých nápojů nebo nakažení se infekčním onemocněním v důsledku závady ventilačního systému letadla. Nelze opomínat ani zdraví psychické, které může být narušeno např. v důsledku nouzového přistání, chování palubní posádky nebo jiné události, která je leteckému dopravci přičitatelná.

Pravidlo pro stanovení odpovědnosti leteckého dopravce v případě újmy na zdraví cestujícího je zakotveno v čl. 17 odst. 1 MÚ: „Doprovce odpovídá za vzniklou škodu, jež nastala

¹⁵⁹ Čl. 31 odst. 1 Vídeňské úmluvy o smluvním právu, vyhlášené pod č. 15/1988 Sb.

¹⁶⁰ Srov. rozsudek SDEU ze dne 6. května 2010, *Axel Walz proti Clickair SA*, C-63/09, bod 21.

tím, že došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího, jestliže se nehoda, která způsobila usmrcení nebo zranění, stala na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoliv operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něho.“ Téměř shodnou formulaci nalezneme i ve vzoru tohoto ustanovení, kterým je čl. 17 VÚ. Obě úmluvy používají výrazy „škoda“, „zranění“ a „nehoda“, a ani v jedné z nich nejsou tyto klíčové pojmy definovány. Důvodem absence definic v novější MÚ byla obava z narušení kontinuity významu, který byl dovozen dlouholetou soudní praxí k týmž pojmům obsaženým ve VÚ. Přesné vymezení pojmů v sobě podle Tompkinse skrývá nebezpečí, že přijaté definice nebudou vystihovat veškerý záměr tvůrců úmluvy.¹⁶¹ Souhlasím, že absence definic, zejm. těch kazuisticky pojatých, umožňuje pružný vývoj významu jednotlivých pojmů. Domnívám se však, že především definice abstraktního pojmu „nehoda“, byť rámcová, by zajistila větší uniformitu výkladu napříč jurisdikcemi a přispěla tak k právní jistotě obou stran smlouvy o přepravě.

Je vhodné připomenout, že odpovědnost dopravce v případě újmy na zdraví není omezena. Do limitu 128 821 SDR odpovídá objektivně, a odpovědnosti se může zprostit pouze prokázáním zavinění cestujícího ve smyslu čl. 20 MÚ. Nad uvedený limit není podle čl. 21 odst. 2 MÚ povinen k náhradě škody prokáže-li, že škoda nebyla způsobena jeho zaviněním nebo naopak byla způsobena zaviněním třetí strany.

Následující body této kapitoly se budou zabývat dvěma otázkami, které ve výkladové praxi, s ohledem na absenci příslušných definic, mohou činit značné problémy:

1. Jaké požadavky musí splňovat „nehoda“, aby byla způsobila k založení odpovědnosti leteckého dopravce?
2. Co se rozumí „zraněním“ a zahrnuje tento pojem i psychickou újmu?

3.1.1 Událost kvalifikovaná jako „nehoda“

K založení odpovědnosti leteckého dopravce je podle čl. 17 odst. 1 MÚ třeba, aby událost, která způsobila usmrcení nebo zranění cestujícího, byla kvalifikována jako „nehoda“ a aby k ní došlo na palubě letadla, příp. během operací spojených s nastupováním či vystupováním. Je důležité poznamenat, že kritérium vzniku na palubě letadla či v průběhu nastupování a vystupování se vztahuje jen k samotné nehodě. Úmrtí nebo zranění se může objevit až po

¹⁶¹ TOMPKINS, G. *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2010. ISBN 978-90-411-2646-7, s. 125.

nějakém čase a na jiném místě, nicméně je třeba prokázat příčinnou souvislost mezi nimi a nehodou.¹⁶² Z jazykového výkladu ustanovení také vyplývá, že usmrcení nebo zranění není samo o sobě touto nehodou. V porovnání s podmínkami vzniku odpovědnosti za škodu na zapsaných zavazadlech podle čl. 17 odst. 2 MÚ, kde stačí, aby ke škodě došlo v důsledku jakékoliv události na palubě letadla nebo v době, kdy bylo zavazadlo pod kontrolou dopravce, se jeví požadavek na existenci nehody přísnější.

Jako první poskytl ucelenou definici nehody Nejvyšší soud Spojených států amerických ve věci *Air France v. Saks*, když ji vymezil jako neočekávanou nebo neobvyklou událost, která je ve vztahu k cestujícím vnějšího charakteru. Předmětem sporu byla náhrada újmy způsobené tím, že paní Saksová trvale ohluchla na levé ucho po tom, co v něm během přistání letadla cítila silný tlak a bolest. Tvrdila, že příčinou bylo nesprávné fungování systému regulujícího tlak v letadle. Dokazováním však bylo zjištěno, že tento systém fungoval normálně. Soud uzavřel, že v případě vzniku újmy v důsledku vnitřní reakce cestujícího na běžný a očekávatelný provoz letadla se nejedná o nehodu ve smyslu čl. 17 VÚ.¹⁶³

Soudní dvůr se výkladem pojmu nehoda poprvé zabýval teprve nedávno ve věci *GN v. ZU*, téměř 35 let po rozsudku ve věci *Air France v. Saks*. V řízení před rakouskými soudy se šestiletá dívka GN, zastoupená svým otcem, domáhala proti dopravci Niki Luftfahrt náhrady újmy vzniklé popálením kůže od horké kávy. Během letu z Mallorky do Vídně byl otcí dívky položen na odkládací stolek kelímek s horkou kávou, který se převrhl a vylil se na GN, přičemž se nepodařilo určit, zda příčinou převrnutí byla vada stolku nebo vibrace letadla.¹⁶⁴ Dopravce namítal, že nehoda vyžaduje realizaci rizika spojeného s leteckou dopravou, což nebylo v této věci splněno.¹⁶⁵ SDEU vymezil nehodu jako nepředvídanou neúmyslnou škodnou událost a dodal, že z obvyklého významu slova nehoda ani předmětu a cíle MÚ nevyplývá, že by vyžadovala realizaci rizika spojeného s leteckou dopravou nebo souvislost s provozem či pohybem letadla. Uzavřel, že nehoda ve smyslu čl. 17 odst. 1 zahrnuje „[...] všechny situace nastalé na palubě letadla, kdy předmět používaný pro poskytnutí služby cestujícím způsobil

¹⁶² Tamtéž, s. 134.

¹⁶³ Podle přesného znění rozsudku se jedná o „(...) *an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*“. Viz rozsudek U.S. Supreme Court ze dne 4. března 1985, *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392.

¹⁶⁴ Rozsudek SDEU ze dne 9. prosince 2019, *GN v. ZU*, C-532/18, body 14 a 15.

¹⁶⁵ Tamtéž, bod 17.

cestujícímu zranění, aniž je nutno zjišťovat, zda jsou tyto situace důsledkem rizika spojeného s leteckou dopravou“.¹⁶⁶

Bohlsen předmětný rozsudek SDEU vnímá tak, že poškození cestující nemusí prokazovat příčinu újmy, a postačuje existence samotného zranění. Označuje to, vzhledem k obtížnosti stanovit příčinnou souvislost při nedostatku důkazů, za pozitivní krok.¹⁶⁷ S tímto tvrzením úplně nesouhlasím, protože odporuje znění čl. 17 odst. 1 MÚ, ze kterého vyplývá, že zranění není samo o sobě nehodou. Je pravdou, že rozsudek přinesl jisté odlehčení důkazního břemene cestujícího v situaci, kdy mu újmu způsobil předmět používaný dopravcem pro poskytnutí služby. Domnívám se, že závěr SDEU o existenci nehody by byl jiný v případě, kdy by se cestující opařila kávou zakoupenou jejím otcem do termosky před odletem v bezcelní zóně. Argumentaci SDEU tedy nevnímám tak, že by smazávala rozdíl mezi nehodou ve smyslu čl. 17 odst. 1 MÚ a událostí ve smyslu čl. 17 odst. 2 MÚ.

Judikatura soudů USA a Velké Británie upřesnila, že neočekávatelnost a neobvyklost události by měly být posuzovány z pohledu poškozeného cestujícího, nikoliv dopravce.¹⁶⁸ To však podle názoru jednoho z federálních odvolacích soudů v USA ve věci *Moore v. British Airways PLC* neznamená, že při kvalifikaci události jako nehody má být použito kritérium subjektivního očekávání cestujícího. Paní Mooreová se domáhala náhrady újmy způsobené zraněním při výstupu z letadla po mobilních schodech. Svůj nárok odůvodnila tím, že mezera mezi posledním schodem a zemí byla v porovnání s předešlými znatelně větší, což způsobilo, že udělala tzv. krok naprázdno a spadla. Dopravce se bránil tím, že větší vzdálenost mezery u posledního schodu na mobilních schodech je v odvětví letecké dopravy běžnou praxí. Soud uvedl, že nepředvídatelnost nehody musí být posuzována perspektivou rozumného cestujícího, který má běžnou zkušenost s obchodní leteckou dopravou. Dospěl k závěru, že při absenci varování lze tuto větší mezeru označit za nepředvídatelnou pro rozumného cestujícího, a tedy za nehodu.¹⁶⁹

¹⁶⁶ Tamtéž, body 34, 35 a 43.

¹⁶⁷ BOHLSSEN, S. *Case C-532/18 G.N. v. Z.U. (Niki Luftfahrt) (C.J.E.U.)*, *International Legal Materials* [online]. B.m.: Cambridge University Press, 2021, vol. 60, no. 2, pp. 290–297 [cit. 2023-10-30]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1017/ilm.2021.1>.

¹⁶⁸ Srov. rozsudek House of Lords ze dne 8. prosince 2005, *Deep Vein Thrombosis Group and Air Travel*, UKHL 72 a rozsudek United States Court of Appeals, Eleventh Circuit ze dne 8. července 2014, *Campbell v. Air Jamaica Ltd.*, 760 F.3d 1165.

¹⁶⁹ Rozsudek United States Court of Appeals, First Circuit ze dne 29. dubna 2022, *Moore v. British Airways PLC*, 32 F.4th 110.

Stejně tak i SDEU odmítl výklad nehody založený na subjektivním vnímání cestujícího, když ve věci *YL v. Altenrhein Luftfahrt GmbH* judikoval, že tvrdé přistání není nehodou ve smyslu čl. 17 odst. 1 MÚ, bylo-li v mezích stanovených provozními postupy pro konkrétní letadlo.¹⁷⁰ Spor v původním řízení před rakouskými soudy se týkal žaloby na náhradu škody vzniklé v důsledku vyhrězlé ploténky, kterou cestující dle svého tvrzení utrpěla v souvislosti s přistáním letadla, které vnímala jako tvrdé.¹⁷¹ Podle SDEU by výklad pojmu nehoda založený na pohledu každého z cestujících, jejichž očekávání se mohou lišit, vedl k paradoxnímu závěru, že stejná událost by ve vztahu k jednomu cestujícímu byla kvalifikována jako nepředvídatelná a ve vztahu k jinému nikoliv.¹⁷²

Rozsudkem Vrchního soudu Anglie a Walesu ve věci *Carmelo Labbadia v. Alitalia* bylo dovozeno, že použití nezastřešených a neočištěných schodů k vystupování z letadla za sněhových podmínek splňuje podmínky nehody ve smyslu čl. 17 odst. 1 MÚ. Pan Labbadia utrpěl během výstupu z letadla po mobilních schodech zranění v důsledku uklouznutí na zasněžené a zledovatělé ploše schodu. Soud uvedl, že použití nekrytých a neočištěných schodů za špatného počasí bylo v rozporu s provozními pravidly letiště a nebylo tak běžným provozem letadla. Nikoliv špatné počasí v únoru, ale samotná událost spočívající v použití nekrytých schodů a jejich neočištění splňovala podmínku neobvyklosti a vnějšího charakteru nehody.¹⁷³

Pád při vystupování z letadla po mobilních schodech sehrál hlavní roli i v rozsudku SDEU ve věci *JR v. Austrian Airlines AG*. Cestující JR při výstupu z letadla uklouzla a zlomila si předloktí, tvrdila, že schody byly nezastřešené, kluzké a znečištěné olejem. Dopravce tvrdil, že pád byl zapříčiněn vlastním chováním cestující, která při výstupu nepoužila zábradlí, a nikoliv povrchem schodu, který v sobě má drážky, a tedy nemohl být kluzký. Cestující se nepřidržovala zábradlí z důvodu, že v jedné ruce držela svou kabelku a druhou rukou držela svého dvouletého syna.¹⁷⁴ Rakouský soud se na SDEU obrátil se dvěma předběžnými otázkami: 1) zda lze situaci, kdy cestující při výstupu z letadla upadne bez zjistitelného důvodu a zraní se, nevykazují-li schody žádnou vadu, považovat za nehodu ve smyslu čl. 17 odst. 1 MÚ a 2) zda je v popsané situaci dopravce zproštěn odpovědnosti ve smyslu čl. 20 MÚ z důvodu, že se cestující v okamžiku pádu nedržela dostupného zábradlí. Na první otázku odpověděl tak, že takový pád je

¹⁷⁰ Rozsudek SDEU ze dne 12. května 2021, *YL v. Altenrhein Luftfahrt GmbH*, C-70/20, bod 43.

¹⁷¹ Tamtéž, bod 13.

¹⁷² Tamtéž, bod 35.

¹⁷³ Rozsudek England and Wales High Court (Administrative Court) ze dne 31. července 2019, *Carmelo Labbadia v. Alitalia*, EWHC 2103.

¹⁷⁴ Rozsudek SDEU ze dne 2. června 2022, *JR v. Austrian Airlines AG*, C-589/20, body 10-12.

třeba kvalifikovat jako nehodu, na čemž nic nemění ani okolnost, že dopravce neporušil povinnost řádné péče a zajištění bezpečnosti. Odpovědnost totiž nezávisí na zavinění dopravce a postačí, že k nehodě došlo během vystupování z letadla.¹⁷⁵ Ke druhé z otázek se vyjádřil tak, že se dopravce může odpovědnosti zprostit jen tehdy, prokáže-li, v souladu s pravidly vnitrostátního práva, že cestující si svým zaviněním způsobil újmu sám. Vnitrostátní soud může nepřidržením se zábradlí vyhodnotit jako zavinění cestujícího, neměl by však opomenout skutečnost, že důvodem jejího chování bylo zajištění bezpečnosti jejího malého dítěte.¹⁷⁶

V jiném případě uklouznutí, ke kterému však došlo na palubě letadla, už žalobce tak úspěšný nebyl. Podstatou sporu ve věci *Arthern v. Ryanair DAC* byla náhrada škody způsobené pádem cestujícího na podlahu letadla v důsledku uklouznutí na větším množství kapaliny – směsi odmrazovače letadel a vody. Ta se na podlahu dostala v souvislosti s odmrazováním letadla před odletem. Dopravce uvedl, že byla přebytná vlhkost nanošena do letadla na podrážkách cestujících, kteří do něj nastupovali venkem po schodech, a že se v deštivém počasí tato skutečnost dala očekávat. Vrchní soud Anglie a Walesu rozhodl, že se z pohledu rozumného cestujícího nejednalo o neobvyklou a neočekávatelnou událost, nýbrž o osobní reakci cestujícího na běžný provoz letadla. Soud se v tomto rozhodnutí vyjádřil i k výše zmíněné judikatuře SDEU a vyjádřil pochyby o její přesvědčivosti vzhledem ke stručnému odůvodnění a ignoraci rozhodnutí jiných smluvních stran MÚ.¹⁷⁷ Zde se potvrdil restriktivní přístup soudů *common law* k výkladu neobvyklosti nehody ve smyslu *Air France v. Saks*. Rozumím, že je třeba nastavit hranici obvyklosti tak, aby nedocházelo k nadměrnému zatěžování dopravce. Případ velkého množství tekutiny na podlaze letadla však dle mého názoru nepředstavuje obvyklý stav letadla, který by měl rozumný cestující očekávat, nehledě na nepříznivé počasí. Myslím si, že v tomto případě měl soud věc posoudit jako nehodu.

V nedávném rozsudku *DB v. Austrian Airlines* se SDEU vyjádřil tak, že neadekvátně poskytnutá první pomoc, jejímž následkem došlo ke zhoršení zranění způsobených nehodou, je součástí této nehody.¹⁷⁸ Pan DB byl během letu opařen, když na něj spadla z cateringového vozíku konvice s horkou kávou. Žalobu na náhradu újmy podal až po uplynutí dvouleté lhůty stanovené v čl. 35 odst. 1 MÚ s tvrzením, že neadekvátně poskytnuté ošetření opařenin, které

¹⁷⁵ Tamtéž, bod 22-24.

¹⁷⁶ Tamtéž, body 31 a 34.

¹⁷⁷ Rozsudek England and Wales High Court (King's Bench Division) ze dne 16. ledna 2023, *Arthern v. Ryanair DAC*, EWHC 46.

¹⁷⁸ Rozsudek SDEU ze dne 6. července 2023, *DB v. Austrian Airlines*, C-510/21, bod 28.

jeho stav významně zhoršilo, není nehodou ve smyslu čl. 17 odst. 1 MÚ a tím pádem se na něj uvedená lhůta neuplatňuje. Byl toho názoru, že na újmu vzniklou v důsledku nevyhovující zdravotnické první pomoci je třeba aplikovat rakouské právo, které zakotvuje tříletou lhůtu k podání žaloby.¹⁷⁹ Soud uvedl, že soubor vzájemně závislých událostí, které na sebe navazují bez přerušení v prostoru i čase a jsou příčinou stejné újmy, představuje jednu nehodu. Pád konvice a první pomoc byly propojeny prostorově i časově, takže nedošlo k přerušení příčinné souvislosti mezi pádem a zhoršením zranění z důvodu neadekvátní první pomoci.¹⁸⁰ Emiliou ve svém stanovisku rozvedl, že nedostatečná první pomoc poskytnutá posádkou letadla, vzhledem ke stresu a neočekávatelnosti nehody, nedosahuje takové mimořádnosti, aby bylo možno učinit závěr, že je samostatnou příčinou. Podle něj byl zhoršený stav opařenin zjevně „v rámci rizika“ náhodného pádu konvice.¹⁸¹ Toto rozhodnutí zabraňuje poškozeným cestujícím, aby účelově oddělovali následnou újmu od prvotní příčiny, je-li s touto příčinou prostorově i časově spojena. Jak již bylo uvedeno výše v rámci pojednání o exkluzivitě nároků plynoucích z Úmluvy (bod 2.3.1), SDEU stále nevyjádřil svůj jasný postoj k problematice nároků cestujících vyplývajících čistě z vnitrostátního práva.

Ze srovnání výkladu nehody v judikatuře soudů *common law* a SDEU je patrný restriktivnější přístup prvně zmíněných. Pro kvalifikaci nehody, jak byla nastíněna ve věci *Air France v. Saks*, je zapotřebí, aby událost byla z pohledu cestujícího neočekávaná nebo neobvyklá a ve vztahu k cestujícímu vnějšího charakteru. SDEU nehodu definuje poněkud stručněji, jako objektivně nepředvídanou neúmyslnou škodnou událost, a postrádá tak prvek externího charakteru nehody ve vztahu k cestujícímu. To se projevilo v případě označení pádu cestující při výstupu z letadla z nezjistitelného důvodu za nehodu, kde však SDEU připomněl možnost zproštění se odpovědnosti při prokázání zavinění cestujícího podle čl. 20 MÚ. Neočekávanost a nepředvídanost lze označit za synonyma, stejně tak neobvyklost odpovídá důrazu na objektivnost, jak byl dovozen v případě subjektivně vnímaného tvrdého přistání, které však bylo v souladu s provozními limity – a tedy obvyklé. Jako problematické vnímám, že SDEU nezohlednil při svém rozhodování dřívější definici Nejvyššího soudu USA, čímž fakticky jednal v rozporu s požadavkem na jednotný výklad Úmluvy smluvními stranami.

¹⁷⁹ Tamtéž, body 9 a 10.

¹⁸⁰ Tamtéž, body 23 a 24.

¹⁸¹ Stanovisko Nicholase Emilioua, op. cit. sub 141, body 78 a 79.

3.1.2 K pojmu „zranění“ a odpovědnosti za psychickou újmu

Byla-li událost kvalifikována jako nehoda a způsobila-li usmrcení nebo zranění, odpovídá dopravce podle čl. 17 odst. 1 MÚ za škodu, jež nastala tím, že došlo k tomuto usmrcení nebo zranění. Na rozdíl od „úmrtí“, které v praxi nečiní výkladové problémy, představuje definice pojmu „zranění“ větší potíže.

Pod českým výrazem „zranění“ si většina představí fyzické poškození na těle. Není však vyloučeno ani slovní spojení psychické či duševní zranění, což dává prostor pro možnou argumentaci ve prospěch zahrnutí psychické újmy utrpěné cestujícím v důsledku nehody. České znění však nepatří mezi autentické, podíváme-li se do oficiálního anglického znění Úmluvy, hovoří se v něm o „bodily injury“, a zmíněný argumentační prostor se tak výrazně zmenšuje.

Pravděpodobně nejznámějším rozhodnutím zabývajícím se výkladem zranění, tehdy ještě v rámci čl. 17 Varšavské úmluvy, je rozsudek Nejvyššího soudu USA ve věci *Eastern Airlines v. Floyd* (dále jen „*Floyd*“). Jednalo se o případ, kdy v důsledku selhání motorů začalo letadlo prudce klesat a cestující byli informováni, že ztroskotá v Atlantickém oceánu. Nakonec se posádce podařilo znovu motory nastartovat a úspěšně přistát na letišti v Miami. Cestující se domáhali náhrady za duševní útrapy způsobené touto událostí, dopravce byl však názoru, že přestože došlo k nehodě ve smyslu čl. 17 VÚ, není vzhledem k absenci vzniku fyzického zranění odpovědný. Soud dal v tomto letecké společnosti za pravdu a rozhodl, že dopravcova odpovědnost nevzniká v případech, kdy nehoda cestujícímu nezpůsobila smrt, tělesné zranění nebo tělesné projevy zranění. Vzhledem k tomu, že cestující netvrdili vznik fyzické újmy, se soud otázkou povinnosti k náhradě za psychickou újmu doprovázející fyzické zranění nezabýval.¹⁸²

Touto otázkou se později zabýval odvolací soud v USA ve věci *Ehrlich v. American Airlines* (dále jen „*Ehrlich*“). Při přistávání na newyorském letišti JFK přeletělo letadlo určenou přistávací dráhu a před pádem do vody ho zastavilo až záchytné lůžko na okraji letištní plochy. Cestující, mezi nimi i manželé Ehrlichovi, byli z letadla evakuováni skokem z výšky cca 7 metrů. Tvrdili, že v důsledku nestandardního přistání a evakuace utrpěli tělesná zranění a psychickou újmu v podobě strachu z létání a problémů se spánkem. Soud určil, že škoda vzniklá zraněním ve smyslu čl. 17 VÚ zahrnuje i duševní útrapy způsobené tímto tělesným zraněním. Ehrlichovi však nepředložili důkazy, které by prokazovaly příčinnou souvislost mezi duševní a fyzickou újmou, a proto jim soud přiznal jen náhradu za fyzické zranění. Uvedl, že závěr o tom,

¹⁸² Rozsudek U. S. Supreme Court ze dne 17. dubna 1991, *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530.

že existence fyzického zranění může vyvolat právo na náhradu jakýchkoliv duševních útrap bez ohledu na vzájemnou souvislost, by byl v rozporu s rozsudkem *Floyd*.¹⁸³

Skutkový stav, který byl podkladem pro výše uvedené rozsudky, se odehrál v době před platností Montrealské úmluvy. Právě ta přinesla, v porovnání s Varšavskou úmluvou, větší ochranu cestujících. Z přípravných prací vyplývá, že se delegáti některých států pokoušeli o zahrnutí psychické újmy do textu čl. 17 odst. 1 MÚ, avšak neúspěšně. Většina totiž byla proti s odůvodněním, že se jedná o subjektivní nároky, které se velmi problematicky dokazují. Nicméně bylo přijato stanovisko, že v případě předložení lékařských důkazů není soudům smluvních států bráněno v tom, aby rozhodly, že prokázané poškození mozku nebo psychiky samo o sobě může být zahrnuto pod pojem „bodily injury“.¹⁸⁴

Některé soudy v USA se v posledních letech odchylují od ustálené judikatury představované rozsudky *Floyd* a *Ehrlich*. Ve věci *Doe v. Etihad Airways* (dále jen „*Doe*“) Odvolací soud pro šestý federální obvod rozhodl, že dojde-li k tělesnému zranění v důsledku nehody, lze odškodnit i duševní útrapy, které přímo neplynou z tohoto tělesného zranění. Paní Doeová se při sáhnutí do sedadlové kapsy zranila o ukrytou injekční jehlu neznámého původu. Po dopravci požadovala náhradu škody způsobené nejen tělesným zraněním, včetně výloh spojených s preventivní medikací a testováním na přenosné choroby, ale také náhradu za duševní útrapy způsobené šokem a obavami z možného vystavení viru HIV. Dopravce se proti povinnosti nahradit duševní útrapy bránil požadavkem na prokázání příčinné souvislosti s poraněním prstu. Soud s tímto tvrzením nesouhlasil a své rozhodnutí odůvodnil tím, že podle znění čl. 17 odst. 1 MÚ je dopravce odpovědný za „škodu, jež nastala tím, že došlo k usmrcení nebo zranění“ (v anglickém znění „*damage sustained in case of death or bodily injury*“), což nelze vykládat jako škoda způsobená usmrcením nebo zraněním (angl. „*damage caused by death or bodily injury*“). Jedná se tedy o formulaci podmiňovací, nikoliv příčinnou. Příčinná souvislost musí existovat mezi nehodou a tělesným zraněním, nikoliv mezi tělesným zraněním a duševní újmou.¹⁸⁵

¹⁸³ Rozsudek United States Court of Appeals, Second Circuit ze dne 8. března 2004, *Ehrlich v. American Airlines, Inc.*, 360 F.3d 366.

¹⁸⁴ ICAO, *International Conference on Air Law, Vol. I, Minutes*, 1999, Doc. 9775-DC/2, s. 67, 68 a 243 (dále jen „Montreal Conference Minutes“). Citováno v TOMPKINS, op. cit. sub 161, s. 125-126.

¹⁸⁵ Rozsudek United States Court of Appeals, Sixth Circuit ze dne 30. srpna 2017, *Doe v. Etihad Airways*, 870 F.3d 406.

Vzhledem k významnosti odchýlení se od zmíněných precedentů se většina soudů USA rozhodla výklad nenásledovat.¹⁸⁶ Prvním soudem, který převzal názor z *Doe*, byl Okresní soud v severní Illinois ve věci *Oshana v. Aer Lingus*. Ještě před vzlétnutím letadla paní Oshanaová odešla na toaletu, načež jí bylo členem posádky nařízeno se okamžitě vrátit na své sedadlo. Podle jejího tvrzení letuška odemkla dveře a než si paní Oshanaová stihla obléct kalhoty, popadla ji za rameno a dovedla na její místo. Po irském dopravci požadovala náhradu škody za zranění způsobené nárazem do opěrky a za emocionální rozrušení z obnažení intimních partií před ostatními cestujícími. Dopravce označil její tvrzení za smyšlená a uvedl, že při odemčení toalety měla kalhoty již na sobě a k navrácení se na sedadlo byla vyzvána ústně, bez fyzického kontaktu. Soud po vzoru *Doe* rozhodl, že mezi tělesným poškozením a psychickou újmou nemusí být příčinná souvislost.¹⁸⁷

Společným jmenovatelem zmíněných rozsudků je požadavek na vznik tělesného zranění v důsledku nehody a odlišují se pouze v názoru, zda z něj musí psychická újma přímo vyplývat, nebo nikoliv. Soudní dvůr se však v nedávném rozsudku ve věci *BT v. Laudamotion* „nebál“ zajít ještě dál, když v rozporu s dlouholetou mezinárodně uznávanou judikaturou rozhodl, že se odpovědnost leteckého dopravce podle čl. 17 odst. 1 MÚ vztahuje i na čistě psychickou újmu způsobenou nehodou. Předmětem sporu bylo odčinění posttraumatické stresové poruchy, která cestující BT vznikla v důsledku evakuace letadla nouzovým východem, při které ji proud vzduchu z motoru letadla odmrštil několik metrů. Po letecké společnosti požadovala náhradu vynaložených léčebných výloh a utržené nemajetkové újmy.¹⁸⁸ V tomto případě je zajímavé, že rakouský prvostupňový soud sice vyloučil aplikaci čl. 17 odst. 1 MÚ, ale na základě restriktivního výkladu čl. 29 MÚ stanovil odpovědnost dopravce podle rakouského práva. Odvolací soud rozsudek zrušil a žalobu zamítl s tím, že je třeba čl. 29 MÚ vykládat extenzivně ve smyslu, že aplikaci rakouského práva vylučuje. Rakouský Nejvyšší soud se následně obrátil na SDEU s předběžnou otázkou, zda zranění zahrnuje i čistě psychické potíže, a pokud ne, tak

¹⁸⁶ KRUEGER, D. *Mental Distress for Airline Lawyers: The Sixth Circuit's Decision in Doe v. Etihad*. The Air & Space Lawyer [online]. American Bar Association, 2018, vol. 31, no. 2 [cit. 2023-10-31]. Dostupné z: https://www.americanbar.org/content/dam/aba/publications/air_space_lawyer/Summer2018/asl_v031n02_summer18_krueger.pdf.

¹⁸⁷ Usnesení United States District Court, N.D. of Illinois ze dne 12. ledna 2022, *Oshana v. Aer Lingus Limited*, 20 C 2041.

¹⁸⁸ Rozsudek SDEU ze dne 20. října 2022, *BT v. Laudamotion GmbH*, C-111/21, body 9, 10 a 33.

zda čl. 29 MÚ brání přiznání nároku na náhradu škody existujícího v rozhodném vnitrostátním právu.¹⁸⁹

SDEU uvedl, že z použití pojmu tělesné zranění, jehož obvyklý význam je změna orgánu nebo tkáně v důsledku nemoci nebo úrazu, nelze usuzovat vůli autorů MÚ vyloučit odpovědnost dopravců v případě vzniku duševního traumatu v důsledku nehody. Cílem úmluvy je mj. ochrana zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a zajištění spravedlivé náhrady v případě nehod. Tato spravedlivá náhrada si žádá i rovné zacházení s cestujícími, kteří v důsledku téže nehody utrpěli stejně závažné tělesné či duševní poškození, při zachování spravedlivé rovnováhy mezi zájmy dopravců a cestujících.¹⁹⁰ Uzavřel tedy, že dopravce „[...] může nést odpovědnost na základě čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy pouze v případě, že poškozený cestující prokáže právně dostačujícím způsobem, a to zejména prostřednictvím lékařského posudku a dokladů o léčebné péči, že v důsledku ‚nehody‘ ve smyslu tohoto ustanovení byla jeho duševní integrita narušena natolik závažně či v takové míře, že to má vzhledem k psychosomatickým následkům dopad na jeho obecný zdravotní stav a neobejde se bez lékařské péče“.¹⁹¹ To má podle jeho názoru zajistit spravedlivé odškodnění pro cestující a zároveň ochranu dopravců před smyšlenými nároky, které by ochromovaly jejich hospodářskou činnost.¹⁹² K otázce exkluzivity MÚ se SDEU vzhledem ke kladné odpovědi na první předběžnou otázku nevyjádřil, a proto zůstává stále neobjasněnou.

Grigorieff nepovažuje argumentaci SDEU za přesvědčivou, když opomíjí obvyklý význam „bodily injury“ a příliš se upíná na přípravné práce, které jsou relevantní pouze v případě pochybností o obvyklém významu. Poukazuje na tendenci SDEU odchylovat se od znění právních norem a vytvářet jejich novou působnost. Tak tomu bylo i v případě *Sturgeon*, ve kterém přiznal právo na paušalizovanou náhradu škody podle Nařízení 261/2004 i cestujícím, jejichž let byl na přiletu zpožděn. Domnívá se, že v případě *BT* zcela opomněl skutečnost, že znění Úmluvy bylo výsledkem určitého kompromisu mezi požadavky smluvních stran.¹⁹³ Podle Boltové se tímto krokem „spravedlivá rovnováha zájmů“ vychýlila ve prospěch cestujících, což

¹⁸⁹ Tamtéž, body 12,13 a 15.

¹⁹⁰ Tamtéž, body 25 a 27.

¹⁹¹ Tamtéž, bod 31.

¹⁹² Tamtéž, bod 32.

¹⁹³ GRIGORIEFF, C-I. *Case Laudamotion: The CJEU Rules that Severe Mental Injury Equals Bodily Injury Under the 1999 Montreal Convention*. Air and Space Law [online], (2023)48, Issue 1, s. 123-130, [cit. 2023-10-29]. Dostupné z: <https://kluwerlawonline-com.ezproxy.is.cuni.cz/journalarticle/Air+and+Space+Law/48.1/AILA2023005>, s. 128.

v kombinaci s extenzivním výkladem nehody poskytnutým ve věci *GN v. ZU* představuje až znepokojivý nepoměr. Dále zmiňuje problémy spojené s posuzováním psychických traumat a skutečnost, že se dopad na jednotlivce odvíjí od jeho psychické a emoční odolnosti. Podle jejích slov lze očekávat, že letecký trh bude zaplaven vlnou žalob na náhradu psychické újmy a náklady dopravců se v konečném důsledku promítnou do cen letenek.¹⁹⁴

Ačkoliv výklad zranění SDEU považuji za souladný se současným vývojem vědy a techniky v medicíně, nemyslím si, že je vhodné vykládat pravidla vzniklá na základě mezinárodního konsenzu takto extenzivně. Grigorieff srovnává situaci s případem *Sturgeon*, kde šlo o extenzivní výklad právně závazného aktu EU, a tedy, z mého pohledu, méně kontroverzní krok. Judikatura SDEU je sice závazná jen pro členské státy, a proto by mohl být pro dopravce „přísnější“ režim ospravedlnitelný. To však nevylučuje možnost cestujících využít v rámci čl. 35 MÚ tzv. *forum shopping* a podat žalobu u soudu v členském státě EU. SDEU tímto zasáhl do právní jistoty zejm. dopravců ze třetích zemí, kteří nemusí s nároky cestujících na náhradu psychické újmy vůbec počítat. Lepší řešení by mohlo představovat zavedení odpovědnosti za duševní újmu do znění Nařízení 2027/97 (2002/889) a výslovně tuto povinnost vztáhnout na dopravce EU.

Obavy spojené s prokazováním psychické újmy jsou také relevantní. Psychickou újmu nelze objektivně změřit a její ohodnocení vychází především z tvrzení poškozené osoby. Představuje však mnohdy větší zásah do integrity člověka než fyzické zranění, a proto není na místě ji opomíjet. Stále platí, že duševní újma musí dosahovat určité intenzity, vyžadovat lékařskou péči a cestující ji musí dostatečně prokázat.

Přístup amerických soudů, které jsou ochotny přiznat náhradu za duševní újmu jen za podmínky existence tělesného poškození cestujícího, třebaže se jedná pouze o poranění prstu nebo modřinu, nepovažuji za vhodnější řešení. Některé soudy sice nevyžadují, aby duševní újma plynula výhradně z tohoto tělesného zranění, ale zároveň nekladou podmínku stanovení příčinné souvislosti mezi duševní újmou a nehodou. To vede k závěru, že závažná duševní újma může být závislá na existenci nezávažného tělesného zranění, přičemž z něj ale nemusí vyplývat a tělesné zranění tak představuje nesmyslnou podmínku. Názorným příkladem může být nehoda ve formě selhání motorů a prudkého klesání, v důsledku které cestujícím vznikne duševní újma. Ta však bude logikou případu *Doe* odčiněna jen tomu z nich, kdo si zároveň skřípne prst do sklápěcího

¹⁹⁴ BOLT, S. *Case insight: BT v Laudamotion*. In: Clydeco.com [online]. [cit. 2023-10-29]. Dostupné z: <https://www.clydeco.com/en/insights/2022/10/case-insight-bt-v-laudamotion>.

stolku. Přístup SDEU, který vyžaduje prokázání příčinné souvislosti mezi psychickou újmou a nehodou, považují v tomto ohledu za více logický.

3.2 Odpovědnost v případě zpoždění přepravy cestujících

Odpovědnost leteckého dopravce v případě zpoždění je paralelně upravena jak v čl. 19 MÚ, který vychází z čl. 19 VÚ, tak v Nařízení 261/2004. Podle prvně zmíněného „[d]opravce odpovídá za škody způsobené zpožděním letecké dopravy cestujících [...] [ledaže] 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“.¹⁹⁵ Jedná se o individualizovanou náhradu škody zastřešenou limitem 5 346 SDR na cestujícího.¹⁹⁶ K přiznání nároku cestujícího nepostačuje prokázat jen samotné zpoždění, ale také vznik konkrétní škody a příčinnou souvislost mezi nimi.

Druhý režim vychází z Nařízení 261/2004, které obsahuje povinnosti dopravce v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu. V závislosti na okolnostech konkrétního případu je dopravce povinen cestujícímu: i) poskytnout pomoc se změnou cestovních plánů podle čl. 8, a to nabídnutím výběru mezi náhradou pořizovací ceny letenky a přesměrováním; ii) zdarma nabídnout stravu, ubytování v hotelu a přepravu na něj podle čl. 9 a iii) nahradit škodu podle čl. 7 ve výši 250–600 euro, která se odvíjí od vzdálenosti míst odletu a určení. Platí, že letecký dopravce není povinen k této náhradě v případě, že je zrušení nebo zpoždění letu „[...] způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata“.¹⁹⁷ Nároky upravené Nařízením jsou tedy více konkrétní a standardizované.

Následující body této kapitoly se budou zabývat těmito otázkami:

1. Jaký je vztah režimů odpovědnosti podle čl. 19 MÚ a Nařízení 261/2004?
2. Jaké okolnosti dopravce zprošťují povinnosti k náhradě škody?

První z otázek pramení z absence definic „škoda“ a „zpoždění“ v čl. 19 MÚ v kombinaci s požadavkem na výlučnost úpravy odpovědnosti ve smyslu čl. 29 MÚ, což vede k nejasnostem o vzájemném vztahu s Nařízením 261/2004. Druhá otázka se zabývá podmínkami ke zproštění

¹⁹⁵ Čl. 19 MÚ.

¹⁹⁶ Čl. 22 odst. 1 MÚ.

¹⁹⁷ Čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004.

odpovědnosti v obou pramenech, zejm. judikaturou k „mimořádným okolnostem“, které zprošťují dopravce povinnosti k paušalizované náhradě nemajetkové újmy.

3.2.1 Srovnání úpravy zpoždění v MÚ a Nařízení 261/2004

Pojem „zpoždění“ v čl. 19 MÚ není opět po vzoru VÚ definován. Návrh na začlenění definice, která by upřesňovala příčiny zpoždění a určovala kritérium jeho trvání, byl autory Montrealské úmluvy zamítnut. Existovala totiž obava, že by snaha o přesnou definici v praxi způsobila více obtíží než užitku.¹⁹⁸ Podle převažujícího názoru odpovídá podle MÚ dopravce za zpoždění bez ohledu na to, zda k němu došlo před odletem, ať už v důsledku zrušení letu, či opoždění odletu, nebo během samotného letu. V judikatuře některých amerických soudů se však objevil názor, že v případě odmítnutí odbavení cestujícího, např. z důvodu overbookingu, přeprava cestujícího ani nezačala, a proto se jedná o nesplnění smlouvy, které nespadá do působnosti Montrealské úmluvy.¹⁹⁹ Tompkins s touto konstrukcí nesouhlasí a uvádí, že je-li mezi cestujícím a dopravcem uzavřena smlouva o mezinárodní přepravě na určitý let, může jakékoliv zpoždění při plnění této smlouvy založit nárok na náhradu škody ve smyslu čl. 19 MÚ.²⁰⁰ Úmluva tedy zpožděním rozumí jakékoliv pozdější přepravení do místa určení oproti původnímu plánu, nehledě na příčinu.

Montrealská úmluva dále neupřesňuje, jaká škoda se v případě zpoždění nahrazuje. Zpravidla se bude jednat o dodatečné výdaje cestujícího, které mu v důsledku zpoždění vznikly – za stravu, ubytování, náhradní dopravu a podobně.²⁰¹ Mohou jimi být také „propadnuté“ výdaje, jako např. nevyužitá rezervovaná jízdenka na vlak z místa určení nebo noc v předem rezervovaném ubytování, které nemohly být v důsledku zrušení letu využity a nebyly vratné.²⁰²

Nařízení používá pojem zpoždění v čl. 6, kde jím rozumí opoždění oproti plánovanému času odletu, které zakládá povinnost dopravce poskytnout pomoc podle čl. 8 a 9. Povinnost k paušalizované náhradě škody podle čl. 7 je však spojena s judikaturou dovozeným zpožděním na příletu v délce alespoň 3 hodiny oproti původnímu plánu,²⁰³ nedobrovolným odepřením nástupu na palubu a zrušením letu bez dostatečného předstihu nebo adekvátního

¹⁹⁸ Montreal Conference Minutes, op. cit. sub 184, s. 96. Citováno v TOMPKINS, op. cit. sub 161, s. 229.

¹⁹⁹ Srov. rozsudek United States Court of Appeals, Seventh Circuit ze dne 12. června 1987, *Wolgel v. Mexicana Airlines*, 821 F.2d 442.

²⁰⁰ TOMPKINS, op. cit. sub 161, s. 234.

²⁰¹ Tamtéž, s. 237.

²⁰² Viz rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 30. ledna 2020, sp. zn. 23 C 263/2019.

²⁰³ Rozsudek SDEU ve věci *Sturgeon*, op. cit. sub 137, bod 61.

přesměrování.²⁰⁴ Za čas příletu se pro výpočet délky zpoždění považuje okamžik, kdy se otevrou dveře letadla a cestující z něj mohou vystoupit, nikoliv okamžik dosednutí na přistávací dráhu nebo zastavení na parkovacím místě.²⁰⁵ V případě navazujících letů je relevantní pouze zpoždění oproti plánovanému času příletu do cílového místa určení.²⁰⁶ Nejvyšší soud ČR v nedávném usnesení potvrdil, že navazující lety, které jsou předmětem jedné rezervace, představují pro účely Nařízení 261/2004 jeden celek. Cestující si u leteckého dopravce zakoupil letenku z Prahy do Lisabonu s mezipřistáním v Miláně. První let byl zpožděn sice jen o 24 minut, cestujícímu však zbylo na přestup 41 minut, a proto nestihl navazující let a do místa určení dorazil s více než 3hodinovým zpožděním.²⁰⁷ Z toho vyplývá poučení pro dopravce, že by cestujícím neměli umožňovat rezervaci navazujících letů s takto hraničním časem pro přestup.

Organizace sdružující dopravce (IATA a ELFAA – *European Low Fares Airline Association*) se v minulosti proti Nařízení 261/2004 pokusily bránit, přičemž argumentovaly právě jeho neslučitelností s Montrealskou úmluvou. Skrze institut předběžných otázek se případ dostal před Soudní dvůr. Ten uvedl, že zpoždění cestujících může způsobit dva druhy újmy: 1) újmu spojenou s nepohodlím totožnou pro všechny cestující – jejíž náhrada může být standardizovaná a při níž cestující vyžadují okamžitou pomoc – a 2) újmu individuální – posuzovanou dle okolností konkrétního případu a nahrazovanou až následně.²⁰⁸

Pevné částky představující náhradu škody SDEU ospravedlnil tím, že újma vzniklá zrušením letu či významným zpožděním příletu je obdobná pro všechny cestující, nehledě na cenu letenky.²⁰⁹ Na argument, že unijní úprava neobsahuje analogický systém náhrad i při přepravě jinými dopravními prostředky, reagoval následovně: „[...] v oblasti letecké dopravy se cestující postižení zrušením nebo významným zpožděním letu nacházejí v situaci objektivně odlišné od situace cestujících používajících jiné dopravní prostředky v případě událostí téže povahy. Zvláště z důvodu umístění letišť mimo městská centra a zvláštních podmínek příjmu a výdeje zavazadel totiž není nepohodlí vzniklé dotčeným osobám během těchto událostí srovnatelné.“²¹⁰

Toto rozhodnutí však odlišovalo zpoždění na odletu ve smyslu čl. 6, které je spojeno s povinností dopravce poskytnout cestujícímu okamžitou pomoc a péči, nikoliv paušalizovanou

²⁰⁴ Viz čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 1 písm. c) Nařízení 261/2004.

²⁰⁵ Rozsudek SDEU ze dne 4. září 2014, *Germanwings GmbH v. Ronny Henning*, C-452/13, body 23–25.

²⁰⁶ Rozsudek SDEU ze dne 26. února 2013, *Air France v. Folkerts*, C-11/11, bod 35.

²⁰⁷ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 14. prosince 2022, sp. zn. 23 Cdo 85/2022.

²⁰⁸ Rozsudek SDEU ze dne 10. ledna 2006, *IATA and ELFAA v. Department for Transport*, C-344/04, bod 43.

²⁰⁹ Tamtéž, bod 88.

²¹⁰ Tamtéž, bod 97.

náhradu škody podle čl. 7. Proto mohl SDEU obhájit slučitelnost tím, že úprava v čl. 6 „[...] zaujímá místo před textem *Montrealské úmluvy*“.²¹¹ Právo na paušalizovanou náhradu škody je spojeno s významným zpožděním na přeletu, což SDEU dovodil až o několik let později rozsudkem *Sturgeon*. V na něj navazujícím rozsudku *Nelson* se ke slučitelnosti nově dovozeného nároku vyjádřil tak, že časovou ztrátu nelze kvalifikovat jako škodu způsobenou zpožděním ve smyslu čl. 19 MÚ, a proto nespadá do působnosti čl. 29 MÚ.²¹² SDEU tedy úpravu z Nařízení 261/2004 obhájl tím, že MÚ obsahuje pravidla pro náhradu škody vzniklé v důsledku zpoždění, nikoliv pro náhradu škody za zpoždění samotné.

V případě zpoždění na přeletu do cílového místa určení může podle SDEU cestující požadovat jak náhradu za nepohodlí a časovou ztrátu podle Nařízení 261/2004, tak individualizovanou náhradu škody podle MÚ.²¹³ V takovém případě však musí soud posoudit svou příslušnost jak s ohledem na čl. 7 odst. 1 Nařízení Brusel I bis, tak čl. 33 MÚ.²¹⁴

I přestože se přikláním k restriktivnímu výkladu pravidla výlučnosti v čl. 29 MÚ (viz bod 2.3.1), považují úpravu paušalizované náhrady škody v čl. 7 Nařízení za formálně neslučitelnou s úpravou v MÚ. Čl. 19 MÚ obsahuje povinnost k náhradě škody v důsledku zpoždění a časová ztráta a nepohodlí by nepochybně za takovou škodu mohly být považovány. Vynětí této nemajetkové újmy umožňuje cestujícímu v důsledku zpoždění požadovat nad rámec limitu 5 346 SDR dalších 250–600 euro za nepohodlí a časovou ztrátu, což je v rozporu s čl. 22 odst. 1 MÚ.

Na druhou stranu však z judikatury amerických soudů k čl. 19 MÚ vyplývá, že v případě absence ekonomické ztráty se náhrady škody podle čl. 19 MÚ nelze domáhat.²¹⁵ Domnívám se, že pokud by Nařízení standardizovanou náhradu škody neupravovalo, SDEU by dříve nebo později dovodil, že čl. 19 MÚ je třeba vykládat tak, že má být nahrazována i tato nemajetková újma v podobě ztráty času a nepohodlí. Takový výklad by byl dle mého názoru slučitelný s výlučností podle čl. 29 MÚ, nikoliv ovšem s požadavkem na uniformitu výkladu MÚ. Jelikož jsou oba prameny odpovědnosti platné od téměř shodného okamžiku, neměl k takovému výkladu SDEU prostor ani důvod.

²¹¹ Tamtéž bod 46.

²¹² Rozsudek SDEU ze dne 23. října 2012, *Emeka Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc a další v. Civil Aviation Authority*, spojené věci C-581/10 a C-629/10, bod 49.

²¹³ Tamtéž, bod 58.

²¹⁴ Rozsudek SDEU ze dne 7. listopadu 2019, *Adriano Guaitoli a další v. easyJet Airline Co. Ltd*, C-213/18, bod 44.

²¹⁵ TOMPKINS, op. cit. sub 161, s. 237–238. Tompkins uvádí např. rozsudek *Lee v. American Airlines, Inc.*, 355 F.3d 386 (5th Cir. 2004) ve kterém soud rozhodl, že cestující nemá nárok na náhradu škody, když strávil čas na letišti bez odpovídajícího jídla, pití a informací o letu, přenocoval ve špinavém motelovém pokoji a ztratil jeden den dovolené, pokud mu při tom nevznikla žádná skutečná ekonomická ztráta.

3.2.1 K okolnostem zprošťujícím dopravce odpovědnosti

Společným rysem obou odpovědnostních režimů je úprava podmínek, při jejichž naplnění a prokázání je dopravce zproštěn odpovědnosti. Podle čl. 19 Úmluvy musí dopravce k odvrácení škody prokázat, že učinil „veškerá možná patření, která lze spravedlivě požadovat“ (angl. „all measures that could reasonably be required“) nebo že nebylo v jeho silách je učinit. Dopravce tedy nemusí udělat k zábraně škody vše, co je v jeho silách, ale pouze to, co po něm lze rozumně/spravedlivě požadovat.

Judikaturou bylo dovozeno, že za okolnost zprošťující dopravce odpovědnosti za škodu způsobenou zpožděním lze považovat nepříznivé počasí,²¹⁶ ale také technickou závadu na letadle. Tak tomu bylo v případě *Helge Management v. Delta Airlines*, kdy byl odlet v důsledku vážné závady na nouzovém osvětlení letadla nejprve několikrát posunut (celkem o 3 hodiny) a nakonec došlo ke zrušení letu. Cestující byli dopravcem instruováni k nástupu do náhradního letadla, kde jim však bylo oznámeno, že posádka již překročila zákonem povolenou dobu práce a náhradní posádka není k dispozici. Dopravce dal cestujícím poukázky na stravu a pobyt v hotelu a zařadil je na let následující den. Cestující si stěžoval, že v době od plánovaného odletu do zrušení letu odletěla do stejného místa určení 4 další letadla, nicméně dopravce cestující přebookoval až po zrušení letu, když už žádné další spoje v daný den nebyly dostupné. Soud uvedl, že dopravce jednal přiměřeně, když se nejprve pokusil o odstranění mechanické závady, poté zajistil pomocný let a pokusil se najít volnou posádku pilotů. Neměl povinnost cestující přebookovat na jiný let, dokud nebylo jasné, že původní let musí být zrušen.²¹⁷

Podle čl. 5 odst. 3 Nařízení není dopravce povinen k náhradě škody, pokud je zrušení či významné zpoždění způsobeno „mimořádnými okolnostmi“ (angl. „extraordinary circumstances“), kterým nebylo možné ani při přijetí všech přiměřených opatření zabránit. Odůvodnění Nařízení obsahuje tento odkaz na MÚ: „*Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit i kdyby byla*

²¹⁶ Rozsudek United States District Court, S.D. New York ze dne 8. listopadu 2010, *Cohen v. Delta Air Lines, Inc.*, 751 F. Supp. 2d 677.

²¹⁷ Rozsudek United States District Court, District of Massachusetts ze dne 18. července 2012, *Helge Management, Inc. v. Delta Airlines, Inc.*, No. 11–10299–RBC.

*přijata všechna přiměřená opatření.*²¹⁸ Z toho lze usuzovat úmysl unijního zákonodárce poskytnout dopravcům stejnou obranu, jakou jim poskytuje MÚ.

Ve věci *Wallentin-Hermann* však SDEU uvedl, že pojem „mimořádné okolnosti“ se nevyskytuje v žádném ustanovení Úmluvy, a proto není Úmluva pro výklad zprošťujících důvodů v Nařízení relevantní.²¹⁹ Rozhodl, že technická závada na letadle, kvůli které dojde ke zrušení letu, není „mimořádnou okolností“, je-li vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a nevymyká se jeho účinné kontrole.²²⁰ Spor v původním řízení se týkal žaloby na náhradu škody podle čl. 7 Nařízení 261/2004 z důvodu zrušení letu, které bylo způsobeno opravou poruchy motoru odhalené při běžné kontrole. Soud uvedl, že dodržení minimálních pravidel údržby nesplňuje kritérium přijetí všech přiměřených opatření k zabránění mimořádné okolnosti. Za „všechna přiměřená opatření“ je třeba považovat použití prostředků odpovídající zejm. technicky a hospodářsky únosným podmínkám pro dotčeného dopravce.²²¹ Konstatoval, že letečtí dopravci jsou běžně vystavováni různým technickým závadám a jsou-li odhaleny při údržbě, nemohou představovat „mimořádné okolnosti“. O jinou situaci by se jednalo v případě skryté výrobní vady nebo škody na letadle způsobené aktem sabotáže či terorismu.²²²

Neexistuje žádná jednotná databáze situací, které lze považovat za mimořádné okolnosti. Vodítko k jejich určení poskytuje další část odůvodnění Nařízení, podle které se mimořádné okolnosti „[...] mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce“.²²³ Dále by se za mimořádnou okolnost mělo považovat i rozhodnutí řízení letového provozu, které vyvolá zpoždění nebo zrušení letu.²²⁴ Prokázáním mimořádných okolností spolu se skutečností, že jim nebylo možno zabránit ani přijetím všech přiměřených opatření, se dopravce zproští povinnosti k paušalizované náhradě škody, ne povinnosti poskytnout pomoc a

²¹⁸ Recitál 14 Nařízení 261/2004.

²¹⁹ Rozsudek SDEU ze dne 22. prosince 2008, *Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA.*, C-549/07 (dále jen „*Wallentin-Hermann*“), body 30 a 34.

²²⁰ Tamtéž, bod 34.

²²¹ Tamtéž, body 38–41.

²²² Tamtéž, body 24–26.

²²³ Recitál 14 Nařízení 261/2004.

²²⁴ Recitál 15 Nařízení 261/2004.

péči. Jelikož mimořádné okolnosti představují výjimku z pravidla, měly by být vykládány restriktivně.²²⁵

Pro kvalifikaci události jako mimořádné okolnosti stanovil SDEU ve výše uvedeném rozhodnutí *Wallentin-Hermann* dvě kumulativní podmínky: 1) nesmí být ze své povahy vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a 2) musí se vymykat jeho účinné kontrole.²²⁶ V jiném rozhodnutí označil náraz letištních mobilních schůdků do letadla, který způsobil poškození křídla a následné zpoždění letu, za událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce. Svůj závěr odůvodnil tím, že mobilní schůdky a můstky jsou v letecké dopravě používány běžně a dopravci čelí situacím spojeným s jejich používáním pravidelně, a proto škody jimi způsobené nelze považovat za mimořádné okolnosti.²²⁷ SDEU zde připomněl, že letecký dopravce může podle čl. 13 Nařízení 261/2004 požadovat náhradu po osobě, která zpoždění způsobil.²²⁸

Mimořádnou okolností není podle SDEU ani závada na součásti letadla, u které nebyla překročena průměrná životnost, nebyla způsobena nedostatečnou údržbou a nastala nepředvídaně. Těmto neočekávaným závadám, které jsou vnitřně spjaty se složitým systémem fungování letadla, je letecký dopravce běžně vystavován a jsou vlastní jeho běžnému výkonu činnosti. Náhrada předčasně vadné součásti letadla se nevymyká účinné kontrole dopravce, jehož povinností je poruchám předcházet a zajistit řádnou údržbu.²²⁹ V souladu s uvedenou judikaturou rozhodl i Městský soud v Praze, když uvedl, že „[...] *konkrétní technická závada (byť řídce se vyskytující porucha hardware) a nutnost odstranění takové závady nepředstavuje ‚mimořádnou okolnost‘ [...]*“.²³⁰

Naopak je za mimořádnou okolnost třeba považovat střet letounu s ptákem, protože není vnitřně spjatý se systémem fungování letounu, což SDEU dovodil ve věci *Pešková v. Travel Service a.s.* V tomto případě došlo při přistávání letadla ke střetu s ptákem, což vyvolalo nutnost kontroly před dalším letem. Na základě kontroly provedené oprávněnou společností bylo zjištěno, že je letadlo v pořádku. Vlastník letounu však tuto kontrolu neakceptoval, a proto

²²⁵ Rozsudek SDEU ve věci *Wallentin-Hermann*, op. cit. sub 219, bod 10.

²²⁶ Tamtéž, bod 23.

²²⁷ Usnesení SDEU ze dne 14. listopadu 2014, *Sandy Siewert a další v. Condor Flugdienst GmbH*, C-394/14, body 19 a 22.

²²⁸ Tamtéž, bod 21.

²²⁹ Rozsudek SDEU ze dne 17. září 2015, *C. van der Lans v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, C-257/14, body 41-43.

²³⁰ Rozsudek MS v Praze ze dne 2. listopadu 2016, sp. zn. 18 Co 332/2016.

dopravce nechal na místo dopravit svého vlastního technika, který letadlo opětovně zkontroloval a dospěl ke stejnému závěru. V důsledku těchto kontrol došlo k významnému zpoždění na přiletu do místa určení, za které manželé Peškovi požadovali náhradu škody.²³¹ SDEU uvedl, že druhá kontrola byla nadbytečná a nepředstavovala přiměřené opatření.²³² Uzavřel, že k posouzení nároku cestujících je třeba dobu zpoždění způsobeného mimořádnou okolností odečíst od celkového zpoždění – aby bylo zohledněno pouze zpoždění, které nemá mimořádnou povahu.²³³

Podobně rozhodl SDEU i v případě poškození pneumatiky letadla šroubem, který se nacházel na letištní dráze. Uvedl, že „[...] má-li dotyčná porucha původ výlučně v nárazu cizího předmětu, což musí prokázat letecký dopravce, nelze tuto poruchu považovat za nerozlučně spjatou se systémem fungování letadla“.²³⁴ Dopravce musí nicméně prokázat, že použil veškeré své personální i finanční prostředky k zabránění významného zpoždění z důvodu výměny pneumatiky.²³⁵ Je zajímavé porovnat tento závěr s případem nárazu mobilních schůdků do letadla, který SDEU za mimořádnou okolnost neoznačil. Odlišnost těchto dvou situací okomentoval tak, že se schůdky nutně používají k nástupu a výstupu do letadla a jejich přistavení je obvykle prováděno ve spolupráci s posádkou letadel, čímž jsou vlastní výkonu běžné činnosti dopravce a nevymykají se jeho kontrole.²³⁶

Další kategorií situací, které s ohledem na jejich výslovné zmínění v odůvodnění Nařízení aspirují na mimořádné okolnosti a jsou proto soudy často přezkoumávány, jsou stávky. Ve věci *Krüsemann v. TUIfly* SDEU rozhodl, že nepřítomnost velké části personálu dopravce v reakci na oznámení restrukturalizace podniku, které způsobilo zrušení a zpoždění letů této společnosti, není mimořádnou okolností.²³⁷ Nic na tom nemění skutečnost, že se podle německého práva jednalo o tzv. „divokou stávku“, tedy stávku oficiálně nevyhlášenou odborovou organizací.²³⁸ Tato stávka totiž měla původ v rozhodnutí leteckého dopravce o restrukturalizaci a nevymykala

²³¹ Rozsudek SDEU ze dne 4. května 2017, *Marcela Pešková a Jiří Peška v. Travel Service a.s.*, C-315/15, body 11 a 24.

²³² Tamtéž, bod 35.

²³³ Tamtéž, body 51 a 54.

²³⁴ Rozsudek SDEU ze dne 4. dubna 2019, *Germanwings GmbH v. Wolfgang Pauels*, C-501/17, bod 24.

²³⁵ Tamtéž, bod 33.

²³⁶ Tamtéž, bod 30.

²³⁷ Rozsudek SDEU ze dne 17. dubna 2018, *Helga Krüsemann a další v. TUIfly GmbH*, spojené věci C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, bod 48.

²³⁸ Tamtéž, bod 46.

se jeho účinné kontrole. Nesouhlas zaměstnanců totiž spadá do rizika doprovázejícího přijetí restrukturalizačních opatření a je tedy vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.²³⁹

O to méně je překvapivé, že situace, kdy je stávka včas a řádně vyhlášena odborovou organizací, také není považována za mimořádnou okolnost. Právo na kolektivní vyjednávání je totiž zaměstnancům zaručeno v čl. 28 Listiny základních práv EU a každý zaměstnavatel jeho výkon musí předvídat. Dopravce podle SDEU nemůže tvrdit, že nemá kontrolu nad stávkou, jejímž účelem je zlepšení mzdových podmínek. SDEU také osvětlil, že měl unijní normotvůrce zmínkou o stávce v odůvodnění Nařízení na mysli stávku, která není vnitřně spjata s činností leteckého dopravce.²⁴⁰

Přístup SDEU navozuje pocit, že je dopravcova pozice ve vyjednávání o mzdových podmínkách jeho zaměstnanců významně oslabena, když pro něj každá další hodina stávky představuje riziko ohromných výdajů za náhradu škody. SDEU k tomu uvádí, že dopravce „[...] [riziko náhrady škody] *nenutí přijmout bez diskuze všechny požadavky stávkujících. Letecký dopravce totiž nadále může uplatňovat zájmy podniku, aby dosáhl uspokojivého kompromisu pro všechny sociální partnery. Nelze tedy mít za to, že je letecký dopravce zbaven svobody vyjednávání chráněné unijním právem a že se již od počátku nachází v postavení poraženého v rámci sociálního konfliktu.*“²⁴¹ Tuto argumentaci však nepovažuji za přesvědčivou, naopak se domnívám, že narušuje dopravcovo právo na kolektivní vyjednávání. Odbory mají totiž v rukou silnější zbraň, která jim umožňuje neustupovat z jejich požadavků.

S nepřítomností personálu souvisí také nedávné rozhodnutí Soudního dvora, ve kterém nečekanou nepřítomnost člena posádky, kvůli které došlo ke zrušení letu, neoznačil za mimořádnou okolnost. Dvě hodiny před plánovaným časem odletu byl jeden z pilotů nalezen mrtvý na hotelovém pokoji. V reakci na tento šok odmítla zbylá posádka provést let, neboť se k tomu necítila způsobilá. Vzhledem k tomu, že portugalský dopravce neměl na letišti v Německu k dispozici náhradní posádku, nechal ji do místa odletu dopravit a cestující do místa určení přepravil s 10hodinovým zpožděním.²⁴² Soud uvedl, že se při výkonu své činnosti dopravci běžně potýkají s neočekávanou nepřítomností zaměstnanců např. z důvodu nemoci a

²³⁹ Tamtéž, body 42–44.

²⁴⁰ Rozsudek SDEU ze dne 23. března 2021, *Airhelp Ltd v. Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, C-28/20 (dále jen „*Airhelp*“), body 32, 35 a 42 a rozsudek SDEU ze dne 6. října 2021, *CS v. Eurowings GmbH*, C-613/20, body 25, 28, 30.

²⁴¹ Rozsudek SDEU ve věci *Airhelp*, op. cit. sub 240, bod 48.

²⁴² Rozsudek SDEU ze dne 11. května 2023, *TAP Portugal v. flightright GmbH a Myflyright GmbH*, spojené věci C-156/22 a C-158/22, body 7 a 8.

dopravce s tím musí při plánování posádek počítat. Přestože je úmrtí velmi tragickou situací, ve svém důsledku se neliší od nečekaného onemocnění zaměstnance krátce před odletem. Nic na tom nemění ani skutečnost, že dotčený pilot úspěšně prošel lékařskou prohlídkou.²⁴³ I když se to může na první pohled zdát kruté, nepřítomnost zaměstnance zapříčiněná jeho smrtí je součástí rizika dopravního podnikání.

Ve věci *McDonagh v. Ryanair* bylo za mimořádnou okolnost označeno uzavření vzdušného prostoru rozhodnutím orgánů pro regulaci letectví v dubnu 2010, ke kterému došlo v souvislosti s erupcí islandské sopky Eyjafjallajökull. Uzavřením byla postížena i paní McDonagová, jejíž let z Portugalska do Dublinu byl zrušen. Do Dublinu se vrátila až o 7 dní později, po dobu čekání ji dopravcem nebyla nabídnuta péče ve smyslu čl. 9 Nařízení (strava, ubytování, přeprava). Po letecké společnosti tedy požadovala náhradu nákladů vynaložených na stravu, ubytování a dopravu v částce 1 129,41 euro. Dopravce se bránil tím, že uzavření vzdušného prostoru způsobené erupcí sopky je třeba považovat za „zcela mimořádnou okolnost“, která ho zprošťuje nejen povinnosti k náhradě škody podle čl. 7, ale také povinnosti poskytnout péči podle čl. 9.²⁴⁴

Soud uvedl, že uzavření vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky je mimořádnou okolností, nikoliv však zcela mimořádnou okolností – tento pojem totiž Nařízení nerozeznává. Mimořádná okolnost nezbavuje dopravce povinnosti poskytnout cestujícímu péči. Úmyslem unijního zákonodárce bylo v souladu s cílem zajištění vysokého stupně ochrany spotřebitele poskytnout péči dle čl. 9 všem cestujícím, jejichž let byl zrušen, bez ohledu na důvod.²⁴⁵ Dopravce má povinnost zdarma nabídnout stravu, ubytování a přepravu z letiště na dobu nezbytnou, není tedy finančně ani časově omezena. Pokud tuto povinnost nesplnil, může po něm cestující požadovat náhradu vynaložených nákladů, ale jen do částky, která se jeví s ohledem na okolnosti případu nezbytná, vhodná a přiměřená.²⁴⁶

Dalším případem, kdy se dopravce dovolával existence mimořádné okolnosti, bylo zpoždění letu v délce téměř 24 hodin způsobené odklonem letadla během předchozího letu. Důvodem odklonu bylo vysazení nebezpečného cestujícího, který pokoušel jiného cestujícího a napadl posádku letadla. Kvůli zpoždění prvního letu nestihl cestující navazující let a byl dopravcem přeměrován na jeho následující let další den.²⁴⁷ Soud označil rušivé chování cestujícího, které si

²⁴³ Tamtéž, body 22–24.

²⁴⁴ Rozsudek SDEU ze dne 31. ledna 2013, *Denise McDonagh v. Ryanair Ltd*, C-12/11, body 12–16.

²⁴⁵ Tamtéž, body 30 a 31.

²⁴⁶ Tamtéž, body 41, 42 a 51.

²⁴⁷ Rozsudek SDEU ze dne 11. června 2020, *LE v. Transportes Aéreos Portugueses SA*, C-74/19, bod 26.

vyžádalo jeho předčasné vysazení, za mimořádnou okolnost. Jinak by tomu však bylo v případě, kdy by dopravce byl schopen toto chování předvídat a přijmout vhodná opatření s menším dopadem na průběh letu – např. pokud by cestující vykazoval problematické chování již před nástupem do letadla.²⁴⁸ Uvedl však, že přesunutí cestujícího až na následující let uskutečňovaný stejným dopravcem další den lze za přiměřené opatření považovat jen tehdy, pokud neexistuje žádné jiné volné místo na dřívějším letu do místa určení, které by způsobilo menší zpoždění. Za přiměřené opatření by se tento krok dal považovat také v případě, že by jiné přesměrování bylo pro dopravce neúnosnou obětí.²⁴⁹

Lze shrnout, že existence mimořádné okolnosti automaticky nezbavuje leteckého dopravce povinnosti nahradit škodu dle čl. 7. Vždy je třeba zkoumat, zda dopravce přijal přiměřená opatření k zabránění mimořádné okolnosti a zda bylo zpoždění v celém rozsahu způsobeno touto mimořádnou okolností. Za přiměřené opatření k zabránění mimořádné okolnosti nelze považovat dodržení minimálních pravidel údržby. Dopravce se odpovědnosti nezproští ani v případě přesměrování cestujícího na jím provozovaný následující let, který se uskuteční až další den, pokud jsou k dispozici dřívější lety, byť jiných leteckých dopravců.

Události, které jsou svým původem ve vztahu k činnosti dopravce „vnitřní“, s největší pravděpodobností považovány za mimořádné okolnosti nebudou. Pravidlem je, že technická závada není považována za mimořádnou okolnost, ledaže se jedná o událost vymykající se běžnému výkonu činnosti dopravce a jeho účinné kontrole – např. skrytá výrobní vada nebo poškození součásti letadla vyvolané účinkem cizího předmětu. Mimořádnou okolností není podle judikatury ani stávka, s výjimkou té, která není vnitřně spjata s činností leteckého dopravce. To samé platí i o nepředvídatelné nepřítomnosti zaměstnance, ať už z jakékoliv zdravotní příčiny. Za mimořádnou okolnost lze naopak považovat uzavření vzdušného prostoru či odklon letadla za účelem vysazení agresivního cestujícího.

²⁴⁸ Tamtéž, body 46 a 48.

²⁴⁹ Tamtéž, body 59 a 60.

Závěr

Právní úprava odpovědnosti leteckého dopravce vůči cestujícím je nerovnoměrně rozprostřena v právu mezinárodním, unijním i vnitrostátním. Pozici nejvýznamnějšího pramene práva v této oblasti z českého pohledu, stejně tak jako z pohledu kteréhokoli jiného členského státu EU, zaujímá Montrealská úmluva. Ta je současně mnohostrannou mezinárodní smlouvou a prostřednictvím Nařízení 2027/97 (889/2002) také součástí práva EU. Pravidla v ní obsažená se tedy uplatní nejen na leteckou přepravu mezinárodní, ale také vnitrostátní.

V právní teorii panuje neshoda ohledně charakteru výlučnosti pravidel obsažených v Montrealské úmluvě. Zastánci extenzivního výkladu, příznivějšího pro letecké dopravce, jsou přesvědčeni, že Úmluva upravuje nároky cestujících vůči dopravcům výlučně. Osobně se přikláním spíše na stranu restriktivního pojetí výlučnosti, tedy že se pravidla z Úmluvy použijí výlučně jen v rozsahu v ní obsažených nároků cestujících a nevylučují další nároky pramenící čistě z evropského či vnitrostátního práva. Ačkoliv k tomu měl Soudní dvůr již několik příležitostí, stále svůj jasný postoj k povaze čl. 29 Úmluvy nevyjádřil.

V oblasti odpovědnosti za škodu způsobenou v souvislosti s újmou na zdraví je stěžejní úprava obsažená v čl. 17 Úmluvy. Vzhledem k absenci definic obecných pojmů „nehoda“, „škoda“ a „zranění“ hraje judikatura soudů jednotlivých smluvních stran Montrealské úmluvy zásadní roli při jeho výkladu. Právě na tom, jak široce soudy pojmy interpretují, záleží rozsah povinností dopravců a tomu korespondující šíře palety nároků cestujících.

V judikatuře soudů *common law* je nehoda, která způsobila usmrcení nebo zranění, definována jako neočekávaná nebo neobvyklá událost, která je vůči cestujícímu vnějšího charakteru. Ačkoliv Soudní dvůr EU vykládal stejný pojem až o několik desetiletí později, existující judikaturu jiných smluvních států ignoroval a nehodu vymezil jako objektivně nepředvídanou neúmyslnou škodnou událost. Kromě požadavku na externí charakter nehody se obě definice v podstatě shodují, absence tohoto požadavku však pojem nehody významně rozšiřuje. Soudní dvůr tak např. za nehodu označil upadnutí cestujícího při vystupování po mobilních schodech, i přestože dopravce neporušil povinnost řádné péče a zajištění bezpečnosti.

Podle čl. 17 Montrealské úmluvy je dopravce odpovědný za škody v případě zranění, přičemž není rozporováno, že tímto zraněním je myšleno poškození tělesné. Soudy *common law* jsou ochotny právo na náhradu škody vzniklé v důsledku psychické újmy cestujícímu přiznat jen v případě, že mu vznikne zároveň i újma fyzická. Mezi soudy USA se objevil dokonce názor, že psychická újma nemusí z té fyzické přímo vyplývat. Takový výklad je nelogický, neboť

podmiňuje právo cestujícího na náhradu psychické újmy existencí zranění, se kterým však psychická újma nemusí souviset, a zároveň nestanovuje podmínku, aby psychická újma souvisela s nehodou. Dominantním názorem však stále zůstává, že mezi psychickou újmou a fyzickým zraněním musí být cestujícím prokázána příčinná souvislost.

Soudní dvůr se opět vydal cestou extenzivního výkladu textu Úmluvy, když dovedl, že dopravce za škodu odpovídá i v případě čistě psychické újmy vzniklé v důsledku nehody. Odůvodnění postavil na zásadě rovného zacházení s cestujícími, kteří v důsledku stejné nehody utrpí stejně závažné tělesné či duševní poškození. Cestující musí pro přiznání takového nároku prokázat závažné narušení duševní integrity, které má dopad na jejich zdravotní stav a neobejde se bez lékařské péče. Ačkoliv nesouhlasím s tím, že by měla být odpovědnost dopravce za psychickou újmu plošně vyloučena, považuji takto extenzivní výklad mezinárodně kodifikovaných pravidel za nepřijatelný. Domnívám se, že by vhodnější řešení představovalo výslovné vložení povinnosti k náhradě škody v případě psychické újmy do textu Nařízení 2027/97 (2002/889), které by nebylo takovým zásahem do právní jistoty leteckých dopravců ze třetích zemí.

Ze srovnání judikatury soudů smluvních stran Montrealské úmluvy jasně vyplývá, že dotčená pravidla odpovědnosti leteckého dopravce nejsou vykládána jednotně. Zdá se, že Soudní dvůr přehlédl preambuli Montrealské úmluvy, ve které její tvůrci vyjádřili přání uniformního výkladu za účelem sjednocení pravidel odpovědnosti v mezinárodní přepravě. Výklad SDEU, který je pro jednotlivé členské státy EU závazný, má silný „prospotřebitelský nádech“, což nekonzistentně vychyluje míru vah ve prospěch cestujících a vytváří tak prostor pro *forum shopping*.

Odpovědnost za škodu v případě zpoždění je kromě Montrealské úmluvy upravena také v Nařízení 261/2004. Slučitelnost paralelních úprav se SDEU snažil obhájit tím, že Nařízení upravuje pravidla okamžité pomoci a paušalizované náhrady nemajetkové újmy vzniklé ztrátou času a nepohodlím, které nelze kvalifikovat jako škodu způsobenou zpožděním ve smyslu čl. 19 MÚ. V rozsahu zavedení povinnosti dopravce poskytnout cestujícímu okamžitou pomoc a péči ve smyslu čl. 8 a 9 Nařízení považuji úpravu za slučitelnou. Paušalizovaná náhrada škody, na kterou má cestující právo v případě zrušení letu, odepření nástupu na palubu nebo významného zpoždění na příletu, je však s úpravou v Úmluvě dle mého názoru neslučitelná, neboť fakticky rozšiřuje limitaci odpovědnosti dopravce za škodu v případě zpoždění. Opět zde, stejně jako v případě náhrady psychické újmy, nesouhlasím nikoliv s myšlenkou stanovení dopravcovy odpovědnosti, ale se způsobem jejího dovození, které je ve vztahu k ostatním smluvním stranám Úmluvy „nekolegiální“.

V obou pramenech odpovědnosti dopravce v případě zpoždění přepravy cestujících nalezneme úpravu podmínek, při jejichž splnění se dopravce odpovědnosti zproští. Úmluva stanovuje povinnost dopravce prokázat přijetí „veškerých spravedlivých opatření“ k odvrácení škody, resp. nemožnost jejich přijetí, zatímco Nařízení zproštění podmiňuje existencí „mimořádné okolnosti“, které nebylo možné zabránit ani přijetím všech přiměřených opatření. I přestože odůvodnění Nařízení v této souvislosti výslovně zmiňuje inspiraci Úmluvou, podle judikatury SDEU není pro výklad „mimořádných okolností“ judikatura k Úmluvě relevantní. To se projevilo v případě technické závady, která je zpravidla považována za zprošťující okolnost při výkladu Úmluvy, to však neplatí pro Nařízení.

Podle ustálené judikatury SDEU je za „mimořádné okolnosti“ třeba považovat události, které ze své povahy nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dopravce a zároveň se vymykají jeho účinné kontrole. Nespádají sem již zmíněné technické závady, s výjimkou skrytých výrobních vad nebo poškození součástí letadla způsobených výlučně nárazem cizího předmětu – jako např. střet s ptákem nebo poškození pneumatiky hřebíkem nacházejícím se na letištní dráze. Dále za ně není považována stávka zaměstnanců dopravce, třebaže není oficiálně vyhlášena odbory, nebo nečekaná nepřítomnost pilota v důsledku jeho smrti. Naopak uzavření vzdušného prostoru nebo nutnost předčasného vysazení agresivního cestujícího požadavky splňují. Samotná existence mimořádné okolnosti nepostačuje, dopravce musí navíc prokázat, že přijal všechna přiměřená opatření k jejímu zabránění. Z judikatury SDEU je zřejmý důraz na restriktivní výklad „mimořádných okolností“, opět ve prospěch cestujících.

Na závěr si dovoluji citovat velmi příznačná slova bývalého amerického soudce Selyaia: „Slova se podobají chameleonům, jejich význam se často mění v závislosti na konkrétních okolnostech.“²⁵⁰

²⁵⁰ Volně přeloženo z originálního anglického znění „[...] words are like chameleons; they frequently have different shades of meaning depending upon the circumstance“. Rozsudek United States Court of Appeals, First Circuit ze dne 29. prosince 2004, *United States v. Romain*, 393 F.3d 63.

Seznam použitých zdrojů

1 Seznam použité literatury

1.1 Česká literatura

ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9.

DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol. *Občanské právo hmotné*. Svazek 1. Díl první: Obecná část. 2., aktualizované a doplněné vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2016. ISBN 978-80-7552-187-3.

FRINTA, O. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2018. ISBN 978-80-7552-886-5.

GERLOCH, A. *Teorie práva*. 8. aktualizované vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. ISBN 978-80-7380-838-9.

HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-634-0.

KNAPP, V. *Některé úvahy o odpovědnosti v občanském právu*. Praha: Stát a právo, 1956.

PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V., a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-747-7.

POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I (A. Říční právo, B. Letecké právo)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-7552-133-0.

PRŮŠA, J. a kol. *Svět letecké dopravy*. II. rozšířené vydání. Praha: Galileo Training, 2015. ISBN 978-80-260-8309-2.

SEDLÁČEK, P. *Montrealská úmluva, mezinárodní letecká přeprava, komentář*. Praha: VOX, 2018. ISBN 978-80-87480-62-5.

ŠILHÁN, J. *Právní následky porušení smlouvy v novém občanském zákoníku*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-544-2.

ŠVESTKA, J. *Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku*. Praha: Academia, 1966.

TICHÝ, L., HRÁDEK, J. *Deliktní právo*. 1 vydání. Praha: C. H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-625-8.

1.2 Zahraniční literatura

BARTSCH, R. *International aviation law: a practical guide*. New York: Routledge, 2018. ISBN 978-0-367-66983-6.

TOMPKINS, G. *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2010. ISBN 978-90-411-2646-7.

2 Seznam odborných článků

2.1 České odborné články

PRAŽÁK, P. *Má institut právní odpovědnosti v návrhu nového občanského zákoníku jasnou koncepci?* Právní rozhledy, 2012, č. 3, s. 101–105.

2.2 Zahraniční odborné články

BERNARD, N. *Taking Air Passenger Rights Seriously: The Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention.* International Community Law Review [online]. Brill Academic Publishers, 2021, 23(4), s. 313-343 [cit. 2023-10-29]. ISSN 1871-9740. Dostupné z: <https://doi.org/10.1163/187197308X366597>.

BOHLSSEN, S. *Case C-532/18 G.N. v. Z.U. (Niki Luftfahrt) (C.J.E.U.).* International Legal Materials [online]. B.m.: Cambridge University Press, 2021, vol. 60, no. 2, s. 290–297 [cit. 2023-10-30]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1017/ilm.2021.1>.

GRIGORIEFF, C-I. *Case Laudamotion: The CJEU Rules that Severe Mental Injury Equals Bodily Injury Under the 1999 Montreal Convention.* Air and Space Law [online], (2023)48, Issue 1, s. 123-130, [cit. 2023-10-29]. Dostupné z: <https://kluwerlawonline-com.ezproxy.is.cuni.cz/journalarticle/Air+and+Space+Law/48.1/AILA2023005>.

KRUEGER, D. *Mental Distress for Airline Lawyers: The Sixth Circuit's Decision in Doe v. Etihad.* The Air & Space Lawyer [online]. American Bar Association, 2018, vol. 31, no. 2 [cit. 2023-10-31]. Dostupné z: https://www.americanbar.org/content/dam/aba/publications/air_space_lawyer/Summer2018/asl_v031n02_summer18_krueger.pdf.

3 Seznam použitých internetových zdrojů

Důvodová zpráva k vládnímu návrhu občanského zákoníku, II. Zvláštní část, K § 24, sněmovní tisk č. 362 Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, s. 599. In: Psp.cz [online]. [cit. 2023-10-01]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=71122&pdf=1>.

Currency units per SDR for November 2023. In: Imf.org [online], [cit. 2023-10-15]. Dostupné z: https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?SelectDate=2023-11-30&reportType=CVSDR.

BOLT, S. *Case insight: BT v Laudamotion.* In: Clydeco.com [online]. [cit. 2023-10-29]. Dostupné z: <https://www.clydeco.com/en/insights/2022/10/case-insight-bt-v-laudamotion>.

EUROPEAN GROUP ON TORT LAW. *Principles of European Tort Law.* In: Egtl.org [online]. Český překlad HRÁDEK, J., TICHÝ, L. [cit. 2023-10-05]. Dostupné z: <https://www egtl.org/docs/PETLCzech.pdf>.

EUROSTAT. *Air passenger transport by reporting country* [data set]. In: Ec.europa.eu [online]. [cit. 2023-09-25]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/bookmark/da4d537c-2649-4b21-8382-4659d062233b?lang=en>.

HAMPL, T. *LOT pozastaví lety do Ostravy, končí vnitrostátní linka Praha - Ostrava*. In: Airways.cz [online]. [cit. 2023-10-19]. Dostupné z: <https://www.airways.cz/zprava/lot-pozastavi-lety-do-ostravy-konci-vnitrostatni-linka-praha-ostrava/>.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION. *The story of the world's first airline*. In: Iata.org [online]. [cit. 2023-09-15]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/about/history/flying-100-years/firstairline-story/>.

Pravidla a podmínky. In: Easyjet.com [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: <https://www.easyjet.com/cs/obchodni-podminky>.

Před odletem, Cestování během těhotenství. In: Emirates.com [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: <https://www.emirates.com/cz/czech/before-you-fly/health/before-you-leave/>.

Přepravní podmínky pro cestující a zavazadla v letecké dopravě platné od 3. května 2017. In: Smartwings.com [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: <https://www.smartwings.com/prepravni-podminky>.

Přepravní podmínky pro cestující a zavazadla v letecké přepravě platné od 28. prosince 2019. In: Csa.cz [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: https://www.csa.cz/media/1400/prepravni-podminky-cs_csaim_15403.pdf.

Seznam smluvních stran Montrealské úmluvy. In: Icao.int [online]. [cit. 2023-10-05]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

Seznam smluvních stran Varšavské úmluvy. In: Icao.int [online]. [cit. 2023-10-05]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf.

Travelling while pregnant. In: Finnair.com [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: <https://www.finnair.com/cz-en/special-assistance-and-health/travelling-while-pregnant>.

Zdravotní informace. In: Easyjet.com [online]. [cit. 2023-09-11]. Dostupné z: <https://www.easyjet.com/cs/obchodni-podminky/lekarske-informace>.

4 Seznam použitých právních předpisů

Doplňkové protokoly č. 1 až 4, kterými se doplňuje Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu nebo Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu a Guatemalského protokolu, podepsané v Montrealu 25. září 1975.

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

Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002.

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

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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 539/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy.

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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91.

Protokol, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaný ve Varšavě 12. října 1929, ve znění Protokolu podepsaného v Haagu 28. září 1955, podepsaného v Guatemala City 8. března 1971.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m. s., o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 5/2020 Sb. m. s., o změně limitů odpovědnosti, které byly přijaty v souladu s článkem 24 odst. 2 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, přijaté v Montrealu dne 28. května 1999.

Smlouva o fungování Evropské unie ze dne 13. prosince 2007 – konsolidované znění (Úř. věst. C 202, 7. června 2016, s. 47–360).

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, sjednaná ve Varšavě dne 12. října 1929, vyhlášená pod č. 15/1935 Sb.

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 15/1966 Sb. ze dne 4. února 1966 o Protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929.

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 27/1968 Sb. ze dne 31. ledna 1968 o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu.

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 15/1988 Sb. ze dne 4. září 1987 o Vídeňské úmluvě o smluvním právu.

Zákon č. 47/1956 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

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

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

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

5 Seznam použité judikatury

5.1 Judikatura českých soudů

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

Rozsudek MS v Praze ze dne 2. listopadu 2016, sp. zn. 18 Co 332/2016.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 9. 2018, sp. zn. 25 Cdo 2999/2018.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 2. května 2019, sp. zn. 25 Cdo 2635/2018.

Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 30. ledna 2020, sp. zn. 23 C 263/2019.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 8. března 2022, sp. zn. 30 Cdo 2358/2021.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. března 2022, sp. zn. 7 Tdo 142/2022.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 14. prosince 2022, sp. zn. 23 Cdo 85/2022.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. února 2023, sp. zn. 33 Cdo 3206/2022.

5.2 Judikatura Soudního dvora Evropské unie

Rozsudek SDEU ze dne 15. července 1964, *Flaminio Costa v. E.N.E.L.*, C-6/64.

Rozsudek SDEU ze dne 10. ledna 2006, *IATA and ELFAA v. Department for Transport*, C-344/04.

Rozsudek SDEU ze dne 22. prosince 2008, *Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA.*, C-549/07.

Rozsudek SDEU ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH a Böck a Lepuschitz v. Air France SA*, spojené věci C-402/07 a C-432/07.

Rozsudek SDEU ze dne 6. května 2010, *Axel Walz proti Clickair SA*, C-63/09.

Rozsudek SDEU ze dne 23. října 2012, *Emeka Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc a další v. Civil Aviation Authority*, spojené věci C-581/10 a C-629/10.

Rozsudek SDEU ze dne 31. ledna 2013, *Denise McDonagh v. Ryanair Ltd*, C-12/11.

Rozsudek SDEU ze dne 26. února 2013, *Air France v. Folkerts*, C-11/11.

Rozsudek SDEU ze dne 4. září 2014, *Germanwings GmbH v. Ronny Henning*, C-452/13.

Usnesení SDEU ze dne 14. listopadu 2014, *Sandy Siewert a další v. Condor Flugdienst GmbH*, C-394/14.

Rozsudek SDEU ze dne 26. února 2015, *Wucher Helicopter GmbH a Euro-Aviation Versicherungs AG v. Fridolin Santer*, C-6/14.

Rozsudek SDEU ze dne 17. září 2015, *C. van der Lans v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, C-257/14.

Rozsudek SDEU ze dne 4. května 2017, *Marcela Pešková a Jiří Peška v. Travel Service a.s.*, C-315/15.

Rozsudek SDEU ze dne 17. dubna 2018, *Helga Krüsemann a další v. TUIfly GmbH*, spojené věci C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17.

Rozsudek SDEU ze dne 4. dubna 2019, *Germanwings GmbH v. Wolfgang Pauels*, C-501/17.

Rozsudek SDEU ze dne 7. listopadu 2019, *Adriano Guaitoli a další v. easyJet Airline Co. Ltd*, C-213/18.

Rozsudek SDEU ze dne 9. prosince 2019, *GN v. ZU*, C-532/18.

Rozsudek SDEU ze dne 11. června 2020, *LE v. Transportes Aéreos Portugueses SA*, C-74/19.

Rozsudek SDEU ze dne 23. března 2021, *Airhelp Ltd v. Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, C-28/20.

Rozsudek SDEU ze dne 12. května 2021, *YL v. Altenrhein Luftfahrt GmbH*, C-70/20.

Rozsudek SDEU ze dne 6. října 2021, *CS v. Eurowings GmbH*, C-613/20.

Rozsudek SDEU ze dne 2. června 2022, *JR v. Austrian Airlines AG*, C-589/20.

Rozsudek SDEU ze dne 20. října 2022, *BT v. Laudamotion GmbH*, C-111/21.

Rozsudek SDEU ze dne 11. května 2023, *TAP Portugal v. flightright GmbH a Myflyright GmbH*, spojené věci C-156/22 a C-158/22.

Rozsudek SDEU ze dne 6. července 2023, *DB v. Austrian Airlines*, C-510/21.

5.3 Judikatura soudů Spojených států amerických

Rozsudek U.S. Supreme Court ze dne 4. března 1985, *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392.

Rozsudek United States Court of Appeals, Seventh Circuit ze dne 12. června 1987, *Wolgel v. Mexicana Airlines*, 821 F.2d 442.

Rozsudek U. S. Supreme Court ze dne 17. dubna 1991, *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530.

Rozsudek United States Court of Appeals, Second Circuit ze dne 22. března 2002, *King v. American Airlines, Inc.*, 284 F.3d 352.

Rozsudek United States Court of Appeals, Second Circuit ze dne 8. března 2004, *Ehrlich v. American Airlines, Inc.*, 360 F.3d 366.

Rozsudek United States Court of Appeals, First Circuit ze dne 29. prosince 2004, *United States v. Romain*, 393 F.3d 63.

Rozsudek United States District Court, S.D. New York ze dne 8. listopadu 2010, *Cohen v. Delta Air Lines, Inc.*, 751 F. Supp. 2d 677.

Rozsudek United States District Court, District of Massachusetts ze dne 18. července 2012, *Helge Management, Inc. v. Delta Airlines, Inc.*, No. 11–10299–RBC.

Rozsudek United States Court of Appeals, Eleventh Circuit ze dne 8. července 2014, *Campbell v. Air Jamaica Ltd.*, 760 F.3d 1165.

Rozsudek United States Court of Appeals, Sixth Circuit ze dne 30. srpna 2017, *Doe v. Etihad Airways*, 870 F.3d 406.

Usnesení United States District Court, N.D. of Illinois ze dne 12. ledna 2022, *Oshana v. Aer Lingus Limited*, 20 C 2041.

Rozsudek United States Court of Appeals, First Circuit ze dne 29. dubna 2022, *Moore v. British Airways PLC*, 32 F.4th 110.

5.4 Judikatura soudů Velké Británie

Rozsudek Supreme Court of the United Kingdom ze dne 5. března 2014, *Stott v. Thomas Cook Tour Operators Limited*, UKSC 15.

Rozsudek House of Lords ze dne 8. prosince 2005, *Deep Vein Thrombosis Group and Air Travel*, UKHL 72.

Rozsudek England and Wales High Court (Administrative Court) ze dne 31. července 2019, *Carmelo Labbadia v. Alitalia*, EWHC 2103.

Rozsudek England and Wales High Court (King's Bench Division) ze dne 16. ledna 2023, *Arthern v. Ryanair DAC*, EWHC 46.

6 Seznam ostatních zdrojů

ICAO, *International Conference on Air Law, Vol. I, Minutes*, 1999, Doc. 9775-DC/2.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION. *Medical Manual*. 12th Edition. Montreal–Geneva, 2020. ISBN 978-92-9264-250-1.

Letecký předpis L7 Poznávací značky letadel, č. j. 472/2011220-SP/5. In: Aim.rlp.cz [online]. [cit. 2023-09-19]. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-7/index.htm>.

Rozhodnutí Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím (Úř. věst. L 194, 18.7.2001, s. 39).

Sdělení komise ze dne 15. června 2016 – 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, Úř. věst. C 214/5.

Stanovisko Nejvyššího soudu ze dne 12. března 2014, sp. zn. Cpjn 14/2014, Metodika k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku), publikováno pod č. 63/2014 ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu.

Stanovisko generálního advokáta Nicholase Emilioua ze dne 12. ledna 2023, *DB v. Austrian Airlines AG*, C-510/21.

Odovědnost dopravce vůči cestujícím v letecké dopravě

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá občanskoprávní odpovědností dopravce vůči cestujícím v letecké dopravě. Současná právní úprava je nerovnoměrně rozprostřena do třech úrovní – mezinárodní, evropské a vnitrostátní – přičemž její těžiště je zakotveno v Montrealské úmluvě, jejíž působnost je unijním nařízením rozšířena na všechny dopravce EU. Práce analyzuje vztah mezi jednotlivými úrovněmi právní úpravy. Zvláštní pozornost je věnována charakteru výlučnosti pravidel obsažených v Montrealské úmluvě a jeho spornému výkladu v právní teorii a soudní praxi.

Autorka se blíže zaměřuje na dvě hlavní oblasti odpovědnosti leteckého dopravce vůči cestujícím a identifikuje problematická místa jejich právní úpravy, pramenící především z absence definic stěžejních pojmů. První oblastí je odpovědnost v případě újmy na zdraví, kde je pozornost nejprve věnována výkladu pojmu nehody, v jejímž důsledku došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího, a poté výkladu pojmu zranění se zaměřením na možné zahrnutí psychické újmy na zdraví. Druhou oblast představuje odpovědnost dopravce v případě zpoždění; zde se autorka zabývá vztahem paralelních úprav na mezinárodní a evropské úrovni a okolnostmi zprostředkujícími dopravce odpovědnosti.

Cílem práce je zhodnotit význam judikatury ve zmíněných oblastech a za pomoci analýzy rozhodnutí soudů *common law*, Soudního dvora EU a českých soudů odpovědět na otázku, zda došlo k naplnění požadavku na jednotný výklad pravidel. Průběžně se text práce věnuje také hodnocení, zda platná a účinná právní úprava spravedlivě vyvažuje zájmy obou stran smlouvy o letecké přepravě, cestujícího a dopravce, či nikoliv.

Práce je rozdělena na tři části. První z nich vymezuje základní pojmy s největším důrazem na občanskoprávní odpovědnost za škodu. Druhá část je přehledem pramenů právní odpovědnosti leteckého dopravce a jejich vzájemných vztahů. Ve třetí části se autorka zaměřuje na specifické aspekty odpovědnosti za újmu na zdraví cestujících a odpovědnosti v případě zpoždění letecké přepravy.

Klíčová slova: [občanskoprávní odpovědnost, letecká doprava, Montrealská úmluva]

Air carrier's liability to passengers

Abstract

The thesis deals with the civil liability of a carrier towards passengers in air transport. The current legislation is unevenly spread over three levels - international, European and national - with its core being enshrined in the Montreal Convention, the scope of which is extended to all EU carriers by an EU regulation. The thesis analyses the relationship between the different levels of regulation. Particular attention is given to the exclusivity character of the rules contained in the Montreal Convention and the disputed interpretation of the exclusivity rule in legal theory and judicial practice.

The author focuses on two main areas of air carrier liability to passengers and identifies problematic aspects of their legal regulation, stemming mainly from the lack of definitions of key terms. The first area is liability in the event of personal injury, where attention is given to the interpretation of the concept of an accident resulting in death or bodily injury to a passenger, and then to the interpretation of the concept of bodily injury, with a focus on the possible inclusion of psychological injury. The second area is the liability of the carrier in the event of delay; here the thesis examines the relationship between parallel regulations at international and European level and the circumstances exonerating the carrier from liability.

The aim of the thesis is to assess the importance of the case law in mentioned areas and to address the question of whether the requirement for a uniform interpretation of the rules has been met. This is achieved by analysing decisions of common law courts, the CJEU and Czech courts. Continuously, the text of the thesis is also devoted to the evaluation of whether the legislation in force fairly balances the interests of both passengers and carriers.

The thesis is divided into three parts. The first one defines the essential terms with the most emphasis on civil liability for damage. The second part is an overview of the sources of air carrier civil liability and their interrelationships. In the third part, the author focuses on specific aspects of liability for personal injury to passengers and liability in the event of air transport delays.

Key words: [civil liability, air carriage, Montreal Convention]