

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Ondřej Petrovič

**Práva cestujících na náhradu a pomoc v letecké
dopravě optikou práva Evropské unie**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Jan Exner, Ph.D.

Katedra: Katedra evropského práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 3. 12. 2023

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval/a 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 144 390 znaků včetně mezer.

Ondřej Petrovič

diplomant

V Praze dne 3. 12. 2023

Poděkování

Rád bych na tomto místě poděkoval vedoucímu své diplomové práce JUDr. Janu Exnerovi, Ph.D. za jeho ochotu a veškeré cenné rady, které mi před i v průběhu vypracování diplomové práce poskytl. Zároveň tímto děkuji Iloně Petrovičové za velkou podporu v průběhu celého studia a při vypracování diplomové práce a Anně Kuperové za neustálou podporu v posledním roce mého studia a při vypracování diplomové práce.

Obsah

Úvod.....	6
1. Mezinárodní a evropské prameny práva letectví.....	9
1.1. Historický vývoj mezinárodních smluv v leteckém právu.....	9
1.1.1. Varšavská úmluva	10
1.1.2. Haagský protokol	11
1.1.3. Guadalajarská úmluva	11
1.1.4. Montrealská úmluva	12
1.2. Historie evropské úpravy práva letectví.....	13
2. Aktuální úprava na evropské úrovni	15
2.1.1. Nařízení o náhradě	16
2.1.2. Informační povinnost dopravce.....	20
2.2. Odepření nástupu na palubu letadla	21
2.2.1. Overbooking.....	23
2.2.2. Možná řešení odmítnutí nástupu na palubu letadla	24
2.3. Zrušení letu.....	27
2.3.1. Mimořádné okolnosti	28
2.3.2. Možná řešení v situaci, kdy dojde ke zrušení letu.....	30
2.3.2.1. Pomoc v souladu s článkem 8 Nařízení o náhradě.....	30
2.3.2.2. Pomoc v souladu s článkem 9 Nařízení o náhradě.....	32
2.3.2.3. Náhrada cestujícím v souladu se článkem 7 Nařízení o náhradě	33
2.3.3. Další kategorizace letů jako zrušených	35
2.3.4. Vstřícnost úpravy k cestujícím	36
2.4. Zpoždění letu.....	36
2.4.1. Podmínky kompenzací při zpožděném letu.....	39
2.4.2. Specifické kompenzace v případech dlouhých zpoždění	40
2.4.3. Praktiky dopravců omezující práva cestujících v případě zpoždění	41
2.5. Změna třídy na vyšší nebo nižší	42
3. Vymáhání práv na náhradu a pomoc	45
3.1. Reálná efektivita vnitrostátních subjektů	45
3.2. Úřad pro civilní letectví.....	47
3.2.1. Postup cestujícího v případě poškození práv dopravcem.....	48
3.2.2. Porovnání s nároky cestujících nespádající pod Nařízení o náhradě	51

3.3. Nevhodné postupy pro cestující a jejich možná náprava	52
4. Budoucnost evropské úpravy	54
4.1. Pohled Komise na změnu Nařízení o náhradě	54
4.1.1. Cíle politiky dle Komise	55
4.2. Zhodnocení návrhu na změnu Nařízení o náhradě	57
Závěr.....	58
Seznam zkratek	61
Seznam použitých zdrojů	63
Abstrakt	68
Abstract	69

Úvod

Psal se podzim roku 2021. Byla stále pandemická doba covidu a letecká doprava se potýkala s nedostatkem cestujících. V dobrém úmyslu tento nedostatek napravit jsem se rozhodl využít levných cen letenek a naplánoval jsem výlet do věčného Říma. Koupil jsem letenky, zarezervoval ubytování a naplánoval turistickou trasu od Collossea přes Andělský hrad až k Vatikánu. Očekával jsem víkend plný zážitků z mého nejoblíbenějšího města na světě, jako již nespočetněkrát předtím. Nízkonákladová letecká společnost, u které jsem si letenky zakoupil, ovšem měla s mým vysněným víkendem jiné plány.

Večer před odletem jsem od letecké společnosti obdržel e-mail, který mi celý tento naplánovaný výlet pokazil. Let byl zrušen. Odůvodnění jsem v e-mailu nenašel, ale po krátkém vyhledávání na internetu jsem se dozvěděl, že v den letu má být na cílovém letišti stávka zaměstnanců. Leteckou společnost jsem se ihned pokoušel urgovat ohledně možnosti náhradního letu v jiný čas a následně o vrácení ceny letenek. Ovšem bez výsledku. Letecká společnost se následně odkázala na zásah vyšší moci, na základě kterého není povinna peníze za letenky vracet, či mě alespoň „přebookovat“ na jiný let.

Vzhledem k tomu, že letenky byly v té době relativně levnou záležitostí a mně, jakožto jednotlivci, nestálo za to se o takto nízkou částku dlouhodobě přít, jsem se tehdy rozhodl pro pasivní postoj a žádné další požadavky či námítky jsem vůči letecké společnosti neuplatňoval. Byla to však chyba, či nikoliv?

Letecká doprava se v několika posledních desetiletích stala neoddělitelnou součástí běžných životů všech občanů nejen Evropské unie. Je využívána k turismu, přepravě nákladů, ale i pracovním cestám, které jsou i v dnešní době stále častějším jevem ve vícero zaměstnáních. Život bez letecké dopravy je pro naši společnost v současné době již zcela nepředstavitelný a ať si to uvědomujeme či nikoliv, tento způsob dopravy je pro nás absolutně nenahraditelný. Z tohoto důvodu je tedy zcela jistě nezbytné, aby se cestujícím dostávalo dostatečné ochrany, a to jak vnitrostátním právem, tak právem evropským, které se ochraně spotřebitelů věnuje velmi důkladně.

Hlavní otázkou, kterou se bude tato práce zabývat, je, zdali je evropská úprava v současné podobě vyrovnanou, co se práv cestujících a povinností dopravce týče. Není pro aerolinky, které denně v Evropě přepraví ohromné množství pasažérů, příliš mírná, či naopak příliš přísná? V této souvislosti bych také rád poukázal na problematiku přívětivosti úpravy vůči cestujícím, kteří se svých práv chtějí na základě této úpravy domáhat, a stejně tak přehlednosti úpravy jako takové. Je totiž žádoucí, aby cestující, do jejichž práv bylo dopravci zasaženo, vůbec věděli, že mají na podobné kompenzace nárok.

K problematickým situacím, ve kterých mají cestující na náhradu nárok, dochází překvapivě často, a to z mnoha různých důvodů. Mezi ty nejčastější přitom patří situace, kdy letecká společnost prodá letenky více pasažérům, než pro kolik jich má samotné letadlo kapacitu. Zkráceně lze tento problém pojmenovat jako takzvaný *Overbooking*. V důsledku toho je tedy některým cestujícím nástup na palubu letadla odepřen a jsou nuceni zajistit si alternativní let, nebo se spokojit s náhradou, kterou jim letecká společnost nabídne.

V souvislosti s hlavní otázkou je nutné dále poukázat na problematiku náhrad v případech zrušení či významného zpoždění letu. Samotné rušení letů je běžnou praxí leteckých společností. Dochází k němu zejména v případech, kdy let, vzhledem k neočekávaným okolnostem, není možné či zcela bezpečné provést dle leteckého plánu, nejčastěji z důvodu nepříznivého počasí.

Na všechny výše uvedené případy lze hledat odpovědi v 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, ve kterém Evropská unie tuto problematiku komplexně upravila. Mimo jiné stanovila také pravidla pro náhradu a pomoc cestujícím, kterým se výše zmíněné případy přihodily. Nařízení o náhradě je sice relativně obsáhlou úpravou, ale stále není úpravou dokonalou. Není proto divu, že se stále větším využíváním letecké dopravy se v tomto odvětví za několik posledních dekád mnohé změnilo. Technické parametry nepočítaje, k nejvíce změnám došlo právě v přístupu k pasažérům a jejich možnostem se náhrady a pomoci dožádat. Mnoho otázek bylo proto zapotřebí vyřešit pomocí judikatury Soudního dvora Evropské unie, což cestujícím může činit další potíže v orientaci a správném pochopení problematiky Nařízení o náhradě v případném sporu s dopravcem.

Téma diplomové práce jsem si zvolil z důvodů jak osobních, tak veřejně prospěšných. Byla to právě tato negativní zkušenost popsaná výše, která mě vedla ke snaze podrobně tuto problematiku rozebrat. Zároveň věřím, že tato diplomová práce bude také moci sloužit jako jakýsi návod pro ostatní cestující, u kterých některá z výše zmíněných nepříjemností nastane.

Diplomová práce bude sestávat ze 4 částí, které se budou zabývat stručnou historií mezinárodní úpravy letecké dopravy, vznikem Nařízení o náhradě a jeho následnou aplikací v rámci Evropské unie a České republiky. V jednotlivých kapitolách budou rozebrány jednotlivé podmínky, za kterých cestujícím vzniká nárok na poskytnutí náhrady ze strany dopravce a možnosti jejich řešení. Dále se diplomová práce bude zabývat praktičností vymáhání kompenzací ze strany cestujících. Důraz bude kladen především na otázky týkající se praktického postupu cestujícího v případě nepřiznání náhrady ze strany dopravce. Okrajově se také zaměřím na budoucí předpisy evropského práva, které budou moci významným způsobem ovlivnit vymáhání náhrad.

V neposlední řadě bude diplomová práce v příslušných kapitolách obsahovat návrhy na zlepšení aktuální úpravy způsobem, který by zajistil větší rovnováhu mezi právy cestujících a povinnostmi dopravce.

1. Mezinárodní a evropské prameny práva letectví

Pro potřeby této práce je klíčové zpočátku definovat jednotlivé prameny práva jak na evropské, tak mezinárodní úrovni. Co se týče mezinárodního práva, lze hovořit o dvou základních pramenech: mezinárodních smlouvách a mezinárodních obyčejích. Mezinárodní obyčej se, na rozdíl od mezinárodních smluv, v leteckém právu objevují zřídkakdy, ačkoliv se jedná o prameny nejzákladnější a dlouhou dobu nejvýznamnější. I přes to je ovšem možné v mezinárodním právu letectví vypátrat určité právní normy, které charakter právního obyčeje mají. Nejtypičtějším příkladem takového obyčeje by mohl být tzv. „princip suverenity nad vzdušným prostorem“. Tento princip je zakotven v článku 1 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944, tudíž má taktéž smluvní charakter. Nelze však přitom zapomínat, že ustanovení tohoto článku nemají povahu závazku jen mezi smluvními státy této úmluvy, ale že její smluvní státy zde tuto zásadu uznávají vůči všem státům, tedy i vůči státům nesmluvím. Z tohoto důvodu tak tento princip nabývá charakter mezinárodního obyčeje.¹

Mezinárodní obyčej vzniká za současného splnění dvou základních podmínek. Za prvé se musí jednat o ustálenou praxi (*usus longaevus*), která nabude obecnosti (*usus generalis*). Za druhé tato ustálená praxe musí dosáhnout obecného přesvědčení o jeho právní závaznosti.² I v dnešní době je poté mezinárodní obyčej stále jedním ze závazných pramenů práva, jehož právní závaznost je důležitou a uznávanou součástí v mezinárodním styku.³

V prostředí mezinárodního leteckého práva (a taktéž práva evropského) byl ovšem obyčej za poslední desetiletí nahrazen mezinárodními smlouvami, které si dávají za cíl komplexně a podrobně upravit jednotlivé části tohoto právního odvětví. Mezinárodní smlouvy, ať se jedná o smlouvy dvoustranné uzavřené mezi jednotlivými státy, nebo vícestranné mezi mnoha státy, jsou v dnešní době základním pramenem leteckého práva.

1.1. Historický vývoj mezinárodních smluv v leteckém právu

Díky první světové válce a velkému rozvoji letectví v dekadě, která po ní následovala, vzrůstala potřeba komplexní úpravy pravidel tohoto způsobu dopravy na mezinárodní úrovni. Během následujících let tedy došlo k několika zásadním právním úpravám letecké dopravy, které

¹ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis, 2005, s. 26. ISBN 80-86199-95-9.

² ČEPELKA, Čestmír; ŠTURMA, Pavel. Mezinárodní právo veřejné. Praha: C. H. Beck, 2008. 896 s. ISBN 978-80-7179-728-9. s. 134, 125.

³ SHAW, Malcolm. International law. London: Cambridge University Press, 2008. 1542 s. Dostupné online. ISBN 978-0-521-89929-1. S. 70.

se zaobíraly jak přepravou osob či zboží, tak i, přesto že se jednalo o úplné začátky vzniku úpravy, odpovědností přepravce za způsobenou škodu cestujícím.

1.1.1. Varšavská úmluva

Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě lze považovat za první komplexní úpravu nevojenského letectví v historii. Právě díky již zmíněnému rozvoji civilní letecké dopravy po první světové válce, rozvoji obchodu a celkově větší globalizaci společnosti bylo zapotřebí vytvořit právní úpravu, která by položila základní pravidla, podle kterých by dopravci měli povinnost se řídit. Dle této nové úpravy, která by pro tyto situace byla vytvořena, by cestující, distributoři a ostatní, kteří tuto dopravu buďto chtěli, nebo byli nuceni využívat, měli možnost se v případě jakékoliv způsobené škody v rámci přepravy bránit proti protiprávním zásahům do jejich práv.

Dne 12. října 1929 byla Varšavská úmluva podepsána na tzv. druhé mezinárodní konferenci o leteckém právu soukromém v Polské Varšavě. Tuto úmluvu signovali zástupci 23 zemí, mezi nimiž byla i tehdejší Československá republika, ve které úmluva následně nabyla účinnosti 15. února 1935.

Varšavská úmluva upravovala veškerou mezinárodní dopravu osob, zavazadel a zboží za pomoci letadel. Dle této úmluvy se mezinárodní dopravou myslí *„každá doprava, při které podle ujednání stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení dopravy nebo k překládání či nikoliv, buď na území dvou Vysokých smluvních stran, nebo na území pouze jedné Vysoké smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, i když tento stát není Vysokou smluvní stranou.“*⁴

Hlava II. Úmluvy upravuje jednotlivé dopravní listiny, ať už se jedná o „jízdenku“, či „nákladní listy“ pro potřeby důkazů o uzavření a podmínkách dopravní smlouvy. Za nejdůležitější část, která se nadále promítá i do současných právních úprav, které se z Varšavské úmluvy dále vyvinuly lze považovat hlavu III. Ta upravuje odpovědnost dopravce, která je ve Varšavské úmluvě stanovena jako subjektivní a při jakémkoliv protiprávním jednání je tudíž vyžadováno zavinění dopravce. Dle čl. 20 odstavce prvního této úmluvy ve znění: *„Dopravce není odpověden, prokáže-li, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo*

⁴ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě [online]. 1935 [cit. 2023-11-05]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/6153/0/2/umluva-c-15-1935-sb-o-sjednoceni-nekterych-pravidel-o-mezinarodni-letecke-doprave/umluva-c-15-1935-sb-o-sjednoceni-nekterych-pravidel-o-mezinarodni-letecke-doprave>.

že nemohli tak učiniti.“⁵ je ovšem zahrnuto i vyvinění, které je navíc pojato velmi široce. Důkazní břemeno v případě tohoto vyvinění leží na bedrech dopravce. Úmluva dále stanovovala a omezovala maximální odpovědnost dopravce. Ta se dále promítla i do dalších mezinárodních úmluv, které následovaly po Varšavské úmluvě, ovšem v jiných částkách.

1.1.2. Haagský protokol

Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě přímo navazoval na Varšavskou úmluvu. Hlavním důvodem přijetí tohoto protokolu byla komplexní revitalizace původní úmluvy. Jelikož původní úprava byla stále většinou považována za dostatečnou, tato revitalizace byla postačující ve formě protokolu. Haagský protokol byl sjednán dne 28. září 1955 v Haagu. Účinnosti pro Československou socialistickou republiku nabyt dne 1. srpna 1963. Pokud se rozvoj letecké dopravy dal po první světové válce považovat za značný, po druhé světové válce se rozmach civilní letecké dopravy dá považovat přímo za enormní.

Základní ideou protokolu bylo zjednodušení některých částí Varšavské úmluvy a zároveň jistá modernizace odpovědnosti dopravce tak, aby odpovídala modernizované letecké dopravě jako takové. Dále byla změněna maximální možné výše odpovědnosti dopravce vůči cestujícím, která byla díky tomuto protokolu zdvojnásobena na částku dvě stě padesát tisíc franků.⁶

1.1.3. Guadalajarská úmluva

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu byla jednou z dalších dílčích úprav Varšavské úmluvy. Byla sjednána dne 18. září 1961 v Mexické Guadalajaře a účinnosti v Československé socialistické republice nabyt dne 25. října 1967. Nejdůležitější aktualizace v porovnání s minulými úpravami spočívala v rozšíření odpovědnosti na lety, které jsou prováděny osobou, která není stranou v přepravní smlouvě. Jedná se o v dnešní době již zcela běžné „charterové“ lety. Charterové lety⁷ jsou lety, které si třetí osoba objedná pro přepravu velkých

⁵ Článek 20 odst. 1. Varšavské úmluvy

⁶ Článek 22 Haagského protokolu [online]. 1955 [cit. 2023-11-05]. Dostupné z: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/hague1955.pdf>

⁷ JETBEE [online]. [cit. 2023-11-05]. Dostupné z: <https://www.jetbee.aero/cs/slovník-pojmu/charterovy-let>

skupin cestujících. V současnosti se nejčastěji jedná o pronájem cestovních kanceláří pro své klienty.⁸

Vzhledem tomu, že Varšavská úmluva s těmito nepravidelnými lety žádným způsobem nepočítala a v šedesátých letech minulého století s postupným rozšiřováním leteckých dovolených docházelo k rezervování nepravidelných letů ze strany cestovních kanceláří, byla takováto úprava žádoucí.

1.1.4. Montrealská úmluva

Dne 28. května 1999 byla v Montrealu přijata Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě. V České republice se tato úmluva stala platnou dne 4. listopadu 2003. Montrealskou úmluvu lze považovat za duchovního nástupce Varšavské úmluvy a jejích aktualizací v podobě výše zmíněných úmluv a protokolů.

Její působnost byla stále ohraničena na mezinárodní přepravu osob, zavazadel či nákladu, která je vykonávána leteckým způsobem, a to buď za úplatu, nebo bezplatně. Že signatáři chtěli hodnotově navázat na Varšavskou Úmluvu je patrné již z její samotné preambule, která uznává její významný příspěvek pro sjednocení zákonů o soukromé letecké přepravě.⁹ Signatáři dále poukazují na nutnost další modernizace vzhledem ke stále vyvíjející se letecké dopravě.¹⁰ Obdobně jako předchozí úpravy, odpovědnost dopravce je zde upravena jako subjektivní s možností vyvinění. Vyvinění je dle Montrealské úmluvy možné v případě, že škodu způsobil nebo k ní přispěl poškozený¹¹.

Náhrada škody byla v případě usmrcení nebo zranění cestujících stanovena v tzv. „jednotkách zvláštních práv čerpání“. Článek 21 Montrealské úmluvy poté stanovuje konkrétní hodnotu SDR za způsobenou škodu. Ačkoliv je výše SDR stanovena konkrétně, každých 5 let dochází k přezkumu výše náhrady. Dle posledního přezkumu a na něj navazujícího přechodného ustanovení, které bylo zavedeno sdělením č. 47/2010 Sb. m. s., došlo ke zrevidování jednotlivých limitů SDR a jejich navýšení o 13,1 %.

V případě odpovědnosti dopravce a přiznání náhrady škody cestujícím se poté následně SDR přepočítává do národní měny. Tento přepočet se provádí podle metodiky přepočtu

⁸ Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu. Online. 1961. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzgy3f6mjvfuya>. [cit. 2023-11-05].

⁹ Preambule Montrealské úmluvy o odpovědnosti leteckého dopravce [online]. 2018 [cit. 2023-11-05]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/CS/legal-content/summary/montreal-convention-on-air-carrier-liability.html>

¹⁰ Preambule Montrealské úmluvy

¹¹ Článek 20 Montrealské úmluvy

Mezinárodního měnového fondu ke dni vynesení rozsudku. V případě národní měny státu, který není členem Mezinárodního měnového fondu, se přepočítá podle metodiky, kterou určí tento stát¹².

1.2. Historie evropské úpravy práva letectví

Vedle mezinárodního vývoje, který byl na počátku uveden pro kontext k samotnému ohnisku této práce, je taktéž nutné zmínit a alespoň povrchově rozebrat vývoj evropského práva letectví. V tomto bodě se zaměřím na jednotlivá nařízení Evropské unie, či Evropského hospodářského společenství, která předcházela Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004.

Při aplikaci evropského práva na jednotlivé letecké dopravce je nutné dbát na společnou dopravní politiku a politiku v oblasti cestovního ruchu. Právní základ této společné politiky je určen v čl. 4 odst. 2 písm. g) a zároveň hlavě VI Smlouvy o fungování Evropské unie. Původním hlavním cílem společné politiky v oblasti dopravy bylo vytvoření společného dopravního trhu, který umožní volný pohyb služeb a otevření dopravních trhů. Právní základ pro společnou leteckou dopravu poté nalezneme ve článku 100 Smlouvy o fungování Evropské unie.¹³

Důležitým aspektem návaznosti předchozích úmluv, a zejména poté Montrealské úmluvy na pozdější evropskou úpravu, je fakt, že Evropské společenství se stalo smluvní stranou této úmluvy. Učiněno tak bylo rozhodnutím Rady (EHS) 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001,¹⁴ v důsledku kterého se Montrealská úmluva oficiálně stala součástí evropského práva, tudíž právem aplikovatelným pro všechny členské státy Evropské unie.

1.2.1 Nařízení Rady (EHS) č. 295/91

Toto Nařízení ze dne 4. února 1991¹⁵, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě, bylo prvním svého druhu v Evropské unii, které upravuje problematiku overbookingu.

¹² Článek 23 Montrealské úmluvy

¹³ EVROPSKÁ UNIE. Společná dopravní politika: Přehled [online]. 2023, aktualizováno v dubnu 2023 [cit. 2023-11-5]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/123/spolecna-dopravni-politika-obecne-zasady>

¹⁴ EVROPSKÁ UNIE. Rozhodnutí Rady o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím. Online. 2001. [cit. 2023-11-06]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001D0539&from=EN>.

¹⁵ EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Rady (EHS) č. 295/91, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě [online]. 1991 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001D0539&from=EN>

EHS odůvodnilo existenci tohoto nařízení nutností zajištění vyváženého rozvoje v radikálně se měnícím prostředí, ve kterém musí letečtí dopravci působit. Orgány EHS seznaly, že je nezbytné stanovit společný postup v oblasti ochrany zájmů uživatelů letecké dopravy. Dalším argumentem pro přijetí tohoto nařízení byla v praxi nerovně nastavená pravidla v oblasti náhrad za odepření nástupu na palubu mezi jednotlivými leteckými dopravci.¹⁶

Nařízení stanovuje minimální pravidla pro případy, kdy je cestujícím odepřen let, na který bylo rezervováno více míst, než je k dispozici.¹⁷ EHS tak tímto nařízením položilo základy další úpravě náhrady cestujícím v případě overbookingu. Nařízení také stručně upravuje pravidelné i charterové lety, u kterých stanoví jak minimální částky náhrady při odepření nástupu na palubu¹⁸, tak další bezplatné služby, který je dopravce povinen poškozeným cestujícím poskytnout. Mezi ty patří například náhrada nákladů na telefonní hovor do místa určení, strava a občerstvení přiměřené čekací době, a pokud je to nezbytné, tak i ubytování v hotelu.¹⁹

1.2.2 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97

Jedná se o nařízení ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod²⁰. Toto nařízení dle Rady Evropské unie navazuje na Varšavskou úmluvu, ovšem zmiňuje nutnost její revize, kterou odůvodňuje zejména nedostatečnou jednotností a snahou lépe upravit odpovědnost leteckého dopravce v případě nehod.

Nařízení stanovuje povinnost leteckých dopravců Společenství nést odpovědnost za cestující, u nichž v důsledku nehod nastane smrt nebo dojde ke zranění nebo jinému ublížení na zdraví, za předpokladu, že nehoda nastala na palubě letadla nebo v průběhu některé činnosti při nastupování či vystupování z něj.²¹ Toto nařízení také upravuje některé pojišťovací požadavky na letecké dopravce Společenství.

Na rozdíl od předchozích úprav, které byly v práci zmíněny, není odpovědnost leteckého dopravce Společenství za náhradu škody v případě nehody omezena žádným finančním limitem. I dle tohoto nařízení ovšem existuje možnost případného vyvinění ze strany dopravce, a to v případě prokázání, že škoda byla způsobena nedbalostí ze strany zraněného nebo zemřelého cestujícího, nebo že tento cestující svou nedbalostí ke škodě přispěl.²²

¹⁶ Preambule Nařízení Rady (EHS) č. 295/91

¹⁷ Článek 1 Nařízení Rady (EHS) č. 295/91

¹⁸ Článek 4 Nařízení Rady (EHS) č. 295/91

¹⁹ Článek 6 Nařízení Rady (EHS) č. 295/91

²⁰ EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod [online]. 1991 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001D0539&from=EN>

²¹ Článek 1 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97

²² Článek 3 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97

Po tomto nařízení následovalo přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ze dne 13. května 2002. Oproti předchozímu nařízení byla ustanovena patnáctidenní lhůta pro poskytnutí zálohy na zajištění bezprostředních hospodářských potřeb. Zároveň došlo k celkově důležité změně, tedy že z nařízení bylo odstraněno rozlišení mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou. Dle tohoto novějšího nařízení je žádoucí, aby uvnitř Společenství existoval stejný rozsah i úprava odpovědnosti, jak pro mezinárodní, tak pro vnitrostátní dopravu.²³

2. Aktuální úprava na evropské úrovni

V dnešní době je cestování za pomoci letecké dopravy nejdostupnější v historii. Lidé nejen v Evropské unii cestují častěji než kdykoliv předtím, snad krom období let 2020 až 2021. Spolu s tímto stále vzrůstajícím fenoménem a postupně nižšími cenami za přepravu se ovšem pojí i určitá negativa, jako je například nemožnost samotný let fakticky absolvovat, ať už z důvodu zmíněného overbookingu, či jiných důvodů, kterým se budou věnovat následující kapitoly.

Jako způsob ochrany pro občany Evropské unie lze v první řadě uvést zejména Nařízení o náhradě ze dne 11. února 2004. Toto nařízení si kladlo za povinnost upravit práva cestujících takovým způsobem, aby bylo co nejvíce dbáno jejich ochrany. Vzhledem k výše zmíněným okolnostem, tedy stále se vyvíjející letecké dopravy, bylo očekávatelné, že práva cestujících budou poškozována častěji než kdykoliv předtím a je proto zapotřebí úpravu aktualizovat o dosud neupravené poškozování práv cestujících.

Dle předchozích nařízení i jiných právních předpisů Evropské unie se sice cestujícím dostávalo ochrany v konkrétních případech, ale jak zhodnotila Evropská komise v návrhu k Nařízení o náhradě, bylo přesto zapotřebí další modernizace a sjednocení postupu v rámci Evropské unie. Tehdejší návrh se ovšem bohužel nepodařilo proměnit v realitu, jelikož se Rada Evropské unie neshodla na jeho možné aplikaci na letiště v Gibraltar.²⁴ Dohady ohledně Gibraltarského letiště byly následně vyřešeny Nařízením o náhradě, kterým došlo k dohodě mezi Španělským královstvím a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska o sporné

²³ EVROPSKÁ UNIE. Článek 1 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 [online]. 2002 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001D0539&from=EN>

²⁴ EVROPSKÁ UNIE. Bod 3 Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights [online]. 2001 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52001PC0784>

svrchovanosti nad územím, kde se letiště nachází.²⁵ V návrhu nařízení Komise nadále uvádí, že ačkoliv předchozí úprava, zejména poté Nařízení Rady (EHS) č. 295/91, byla do určité míry dostačující, stále nedosahovala žádoucí komplexnosti. Bylo zapotřebí vytvořit právní úpravu, která by cestující chránila adekvátně moderní době. Dle Komise proto bylo žádoucí přijmout takového nařízení, které by odrazovalo dopravce od nadměrného odepírání nástupu na palubu nebo rušení letů, a naopak ho motivovalo, aby vyvážili obchodní výhody a náklady pro cestující.²⁶

Další důvod pro potřebu přijetí nové úpravy Komise spatřovala ve výši kompenzací, které byly do té doby stanoveny jakožto pevná částka. Předchozí úpravy nebraly v úvahu, že každý jednotlivý cestující přikládá svému času rozdílnou hodnotu, a ačkoliv některým cestujícím vzdání se svého rezervovaného místa v letadle výměnou za dostatečnou kompenzaci a pozdější odlet stačí, jiní cestující si svého ušetřeného času cení o tolik více, že i přes velkorysé nabídky vysokých kompenzací budou chtít vzdání se svého rezervovaného místa ve prospěch jiného odmítnout. Předchozí úpravy zároveň dle Komise neposkytují cestujícím jakékoliv právo zrušit rezervované letenky, či využít náhradní lety v případě, že (daný) let nabral velkého zpoždění.

Všechny výše uvedené důvody tak vedly Komisi k závěru, že je nezbytné předložit další návrh, který bude vlídnější k právům cestujících.²⁷ Na veškerý postup orgánů Evropské unie v této problematice je opět nutné nahlížet z pohledu společné dopravní politiky a další postupné integrace v rámci Evropské unie.

2.1.1. Nařízení o náhradě

Nařízení o náhradě tak dostalo svou finální podobu v roce 2004. Je relativně komplexní úpravou minimálních práv cestujících ve stanovených případech. Jako téměř jakoukoliv jinou úpravu, nelze ani toto nařízení považovat za zcela „neprůstřelné“, jelikož má také jisté mezery, kterými se v následujících kapitolách budu zabývat. Nařízení o náhradě upravuje konkrétní případy, ve kterých cestujícím přiznává práva na náhradu. Jedná se o případy uvedené ve článku 1, bodu prvním. Jestliže je cestujícím odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, je-li jejich let zrušen či je-li jejich let zpožděn.²⁸

²⁵ Článek 1 bod 2 Nařízení o náhradě

²⁶ Bod 5. návrhu Nařízení o náhradě

²⁷ Bod 6. návrhu Nařízení o náhradě

²⁸ EVROPSKÁ UNIE. Článek 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 [online]. 2004 [cit. 2023-11-07]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32004R0261>

Přes všechny podstatné změny ve znění Nařízení o náhradě lze ovšem stále spatřovat vliv předchozích pramenů mezinárodního práva letectví. Tuto podobnost lze poté zejména spatřovat v úpravě odpovědnosti dopravce již ve zmíněné Varšavské úmluvě. Z Montrealské úmluvy poté došlo k převzetí jakýchsi fixních částek těchto náhrad, ačkoliv v Nařízení o náhradě jsou již určeny konkrétní měnou. Další převzatou, avšak zároveň aktualizovanou částí z mezinárodních úmluv jsou poté jednotlivé definice, které se opakovaně v úmluvách i v Nařízení o náhradě objevují. Konkrétně se poté jedná například o definici dokladu o přepravě, v Nařízení o náhradě o něm poté hovoříme jako o letence. V čem ovšem Nařízení o náhradě své spirituální předchůdce překonává je zaměření čistě na přepravu osob. Na rozdíl od například Varšavské či Montrealské úmluvy, které se soustředily jak na přepravu osob a zboží, se aktuální evropská úprava soustředí pouze na ochranu cestujícího jako spotřebitele. Už pouze z tohoto důvodu lze Nařízení o náhradě oproti svým předchůdcům považovat za relativně moderní a progresivní právní předpis.

Ačkoliv se jedná o relativně mladý předpis (s ohledem na ostatní úmluvy a mezinárodní smlouvy v odvětví letecké dopravy), Nařízení o náhradě jako takové již během své existence dokázalo vzbudit vlnu diskusí napříč akademickou sférou.²⁹ Akademici se dlouhodobě prou zejména o dostatečnosti Nařízení o náhradě, stejně jako jeho uchopitelnosti běžným spotřebitelem. Při jeho přijetí se Nařízení o náhradě rovněž dostalo pod palbu kritiky ze strany nízkonákladových společností. Tyto letecké společnosti na Nařízení o náhradě nahlížely jako na předpis, který je dále znevýhodňuje proti ostatním leteckým dopravcům.³⁰

Dle důvodů uvedených v Nařízení o náhradě byla předchozími nařízeními vytvořena základní ochrana, ovšem počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, zůstal příliš vysoký, stejně jako počet cestujících se zrušeným letem, či významným zpožděním. Bylo tedy zřejmé, že nová úprava byla zapotřebí, aby bylo dosaženo dostatečné ochrany cestujících a byly jim poskytnuty nástroje, jak se domoci náhrady škody.

Před komplexním rozbořem jednotlivých případů upravených v Nařízení o náhradě je vhodné obecně zhodnotit oblast působnosti tohoto nařízení. Ta je stanovena ve článku 3, který vymezuje, že působnost nařízení se vztahuje na všechny cestující odlétající z letiště členského státu Evropské unie. Dále na cestující, kteří odlétají z letiště umístěného na území třetího státu na letiště, které se nachází na území členského státu, a to za předpokladu, že ve třetí zemi jim již nebyla poskytnuta pomoc, případně pokud ve třetí zemi již neobdrželi náhradu. Nařízení o náhradě

²⁹ BOBEK, Michal a Jeremias ADAMS-PRASSL. In: *Air Passenger Rights : Ten Years On*. Oxford: Hart Publishing, 2016, s. 47-48. ISBN 9781849468244

³⁰ ARNOLD, Kinga. Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!. *Air and Space Law* [online]. 2010, 2010-04-01, 35(2), 91-112 [cit. 2023-11-7]. ISSN 0927-3379. Dostupné z: [https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air and Space Law/35.2/AILA2010013](https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air%20and%20Space%20Law/35.2/AILA2010013)

se taktéž vztahuje na cestující, kteří využili služeb leteckého dopravce, který má sídlo v Evropské unii.³¹

Pro lepší představu toho, na které lety se Nařízení o náhradě vztahuje a na které nikoliv je vhodné uvést několik příkladů:

- 1) Let z Prahy mířící do New Yorku – Nařízení se na cestující tohoto letu vztahuje, jelikož se jedná o let odlétající z letiště umístěného na území členského státu
- 2) Let z New Yorku mířící do Berlína uskutečněný dopravcem se sídlem v Evropské unii, kdy cestujícím nebyla v USA poskytnuta pomoc či náhrada – Nařízení se na cestující tohoto letu vztahuje, jelikož se jedná o let, sic odlétající z území třetího státu, nicméně cílovou destinací je členský stát Evropské unie a cestujícím se pomoci v místě odletu nedostalo.
- 3) Let z New Yorku mířící do Paříže uskutečněný dopravcem se sídlem v Evropské unii, kdy byla cestujícím poskytnuta náhrada za zpožděný let v místě odletu – Nařízení se na cestující tohoto letu nevztahuje, ačkoliv je destinací členský stát Evropské unie, jelikož náhrada již cestujícím byla poskytnuta ve třetí zemi.
- 4) Let z Pekingu mířící do Prahy uskutečněný čínským dopravcem – Nařízení se na cestující tohoto letu vztahuje, jelikož je destinací letiště v členském státě Evropské unie.
- 5) Let z Guadalajary mířící do New Yorku – Nařízení se na cestující tohoto letu nevztahuje, jelikož se ani v jednom případě nejedná o členský stát Evropské unie.

Aby se na cestujícího mohla vztahovat působnost podle předchozích odstavců, je taktéž nutné, aby se cestující řádně přihlásil k přepravě a měl potvrzenou rezervaci na daný let³². Co definitivně nelze Nařízením o náhradě vytknout je jeho uchopení bezúplatných letů, případně letů za sníženou cenu. Každým rokem se totiž zvětšuje počet cestujících, kteří využívají věrnostní programy jednotlivých leteckých společností, případně jejich sdružení. Věrnostní programy dovolují věrným zákazníkům dopravců po určitém počtu letů, případně nalétaných mílích s konkrétním dopravcem, si zakoupit letenku za pomoci věrnostních bodů. V takovémto případě

³¹ Článek 3 bod 1 Nařízení o náhradě

³² Článek 3 odst. 2 Nařízení o náhradě

by se dalo uvažovat nad kategorizací cestování jakožto bezplatného. Nařízení o náhradě nicméně přímo tuto problematiku upravuje ve článku 3 odst. 3, kdy stanoví, že působnost tohoto nařízení se, na rozdíl od bezúplatných cest, na tyto letenky vydané na základě věrnostního programu, vztahuje.³³

Dopravce má taktéž informační povinnost vůči cestujícím, co se jejich práv týče. Dopravce musí cestující informovat dostatečným způsobem, a to tak, aby mohli svá práva účinně uplatnit. Musí tak učinit v případě odepření nástupu na palubu, zrušení, či významného zpoždění letů.³⁴

Odpovědnost je v tomto nařízení koncipována jakožto absolutní. Nesmí být žádným způsobem omezena ani se jí nelze zprostit, a to ani zejména odlišným, či omezujícím ustanovením v přepravní smlouvě. V případě, že se přesto odlišné či omezující ustanovení ve smlouvě mezi cestujícím a dopravcem objeví, případně pokud není cestující řádně informován o svých právech a z tohoto důvodu přijme náhradu škody, která nedosahuje výše náhrady stanovené v tomto nařízení, je cestující dále oprávněn k vymáhání zbylé výše náhrady cestou civilního řízení před soudem, případně u jiných orgánů k tomu určených³⁵

V základním popisu Nařízení o náhradě rovněž považuji za vhodné rozlišit pojmy „spotřebitel“ a „cestující“. Ačkoliv se v případě letecké přepravy mohou zdát tyto termíny jako zaměnitelné, opak je pravdou. Definici spotřebitele můžeme hledat například ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/29/ES ze dne 11. května 2005 o nekalých obchodních praktikách vůči spotřebitelům na vnitřním trhu. Tato směrnice definuje spotřebitele jako fyzickou osobu, která jedná za účelem, který nelze považovat za provozování jejího obchodu, živnosti nebo řemesla anebo výkonu jejího svobodného povolání.³⁶ Definice cestujícího naopak v jakýchkoliv oficiálních dokumentech Evropské unie, které se zabývají leteckou dopravou, absentuje. Pojem „cestující“ je z pohledu letecké dopravy proto nutné vykládat tak, že se jedná o osobu, která se letecky přepravuje pro vlastní potěšení, vlastní potřebu nebo podnikání, a to bez ohledu na skutečný účel přepravy a to, kdo za přepravu cestujícího zaplatil.³⁷ Z pohledu této práce ovšem tento rozdíl postrádá smyslu, jelikož cestující, kteří mají právo na náhradu a pomoc v letecké dopravě jsou automaticky považováni za spotřebitele, a to jak z pohledu práva českého, tak

³³ Článek 3 odst. 3 Nařízení o náhradě

³⁴ Bod 20 preambule Nařízení o náhradě

³⁵ Článek 15 Nařízení o náhradě

³⁶ EVROPSKÁ UNIE. Článek 2 písm. b) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/29/ES ze dne 11. května 2005 o nekalých obchodních praktikách vůči spotřebitelům na vnitřním trhu a o změně směrnice Rady 84/450/EHS, směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES, 98/27/ES a 2002/65/ES a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 [online]. 2005 [cit. 2023-11-10]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex:32005L0029>

³⁷ ZENO-ZENCOVIC, Vincenzo a Margherita COLANGELO. Introduction to European Union Transport Law (Second Edition). Řím: Università degli Studi di Roma Tre – Roma TrE-Press [online]. 2016, 132 [cit. 2023-11-7]. Dostupné z: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2850987

evropského. V této práci se tudíž bude s těmito pojmy pracovat jako se synonymy, ačkoliv dle definic stejný význam nemají.

V následující části této práce budou jednotlivé případy podrobně rozebrány včetně důvodů, proč zákonodárce zvolil takovou úpravu, a judikatury podtrhující adekvátní funkčnosti a reálné účinnosti Nařízení o náhradě od roku 2004 do dnešních dnů.

2.1.2. Informační povinnost dopravce

Jelikož je celá letecká doprava prováděna na základě smluv uzavřených mezi cestujícími a leteckými dopravci, jsou na tyto smlouvy uplatňována základní kontrakční pravidla. Z tohoto důvodu je také nutné nahlížet na informační povinnost mezi smluvními stranami jako na jednu ze základních povinností v rámci vztahu mezi nimi. Mezi další povinnosti v tomto ohledu lze řadit také dobrou víru v řádné splnění smluvní povinnosti a stejně tak princip loajality mezi smluvními stranami. Samotná povinnost informovat vyplývá v případech letecké dopravy přímo z Nařízení o náhradě, které dopravcům ukládá povinnost cestující plně informovat o jejich právech v případě odepření nástupu na palubu letadla, zrušení nebo zpoždění letu, a to z důvodu, aby cestující mohli svá práva náležitě uplatnit.³⁸

Forma splnění této povinnosti je poté samotným nařízením stanovena přímo ve článku 14 odst. 1 Nařízení o náhradě. Dle tohoto článku má dopravce povinnost zajistit, aby u registrace k přepravě bylo zobrazeno čitelné oznámení, které je pro cestující zřetelně viditelné a obsahuje přesnou frázi zvolenou tímto nařízením: „*Je-li vám odepřeno nastoupit na palubu nebo je-li váš let zpožděn nejméně o dvě hodiny, požádejte u přepážky registrace k přepravě nebo u brány pro nástup na palubu o listinu popisující vaše práva, zejména ohledně náhrady škod a pomoci.*“³⁹ Pokud tak dojde k situaci, že je cestujícím odepřen nástup na palubu nebo je jejich let zrušen, stanovuje Nařízení o náhradě dopravci povinnost předat jednotlivým postiženým cestujícím písemné oznámení, které stanoví pravidla pro náhradu škody a pomoc. Toto oznámení je dopravce povinen předat postiženým cestujícím i v případě, že zpoždění jejich letu je více jak dvouhodinové. Odstavec 2 poté stanoví další povinnost dopravce spočívající v předání údajů o kontaktním místě na určený vnitrostátní subjekt jednotlivého členského státu, na který se cestující následně může v případě rozporů ohledně kompenzace či její výše obrátit.⁴⁰

³⁸ BULARCA, Anca Roxana. Considerations regarding the EC Regulation no.261/2004 from the Perspective of the Protection of Passengers, but also of Air Transport Operators. Bulletin of the Transilvania University of Braşov. Series VII: Social Sciences • Law [online]. 2022, 89-96 [cit. 2023-11-10]. ISSN 2066-771X. Dostupné z: http://webbut.unitbv.ro/index.php/Series_VII/article/view/1038

³⁹ Článek 14 odst. 1 Nařízení o náhradě

⁴⁰ Článek 14 odst. 2 Nařízení o náhradě

Informační povinnost je důležitou součástí jakéhokoliv kontraktu. V případě letecké dopravy se ovšem informační povinnost dopravce stává ještě důležitějším aspektem, jelikož cestující si i v dnešní době stále nejsou jistí, kam se v případě sporu ohledně kompenzací obrátit. Ačkoliv v ní lze spatřovat stále jisté mezery, současná úprava této povinnosti je dle mého názoru dostatečně vstřícná jak vůči cestujícím, tak i dopravcům, po kterých nepožaduje žádné nesplnitelné úkony. Vhodným zlepšením by poté v této věci mohlo být kladeno většího důrazu na povinnost dopravce informovat cestující o jeho právech bezodkladně.

Na závěr této kapitoly rovněž považuji za vhodné uvést nedávnou judikaturu související s informační povinností dopravce. V tomto ohledu je poté důležité poukázat na rozsudek osmého senátu SDEU ze dne 29. července 2019 ve věci C-354/18 Radu-Lucian Rusu, Oana-Maria Rusu proti SC Blue Air – Airline Management Solutions Srl. V tomto rozsudku, jehož předmětem je rozhodnutí o předběžné otázce podané odvolacím soudem v Bacău v Rumunsku, se SDEU zabýval otázkou obsáhlosti poskytnutých informací ze strany dopravce. SDEU shledal, že v případě odepření nástupu na palubu letadla jsou letečtí dopravci povinni předložit dotčeným cestujícím komplexní informace o všech možnostech týkajících se náhrady a přesměrování, přičemž dotyční cestující nejsou povinni nikterak aktivně přispívat k vyhledávání takovýchto informací. Důkazní břemeno o tom, že přesměrování bylo provedeno při nejbližší příležitosti, leží právě na leteckém dopravci.⁴¹

2.2. Odepření nástupu na palubu letadla

Nářízení o náhradě definuje ve článku 2 písm. j) odepření nástupu na palubu jako „*odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2, s výjimkou případu, kdy jsou zde přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady.*“⁴²

Důvodů pro neumožnění nástupu na palubu letadla může být celá řada. Komise v návrhu Nařízení o náhradě ovšem uvádí dva hlavní. Prvním z nich je přesun cestujících, kteří se z důvodu provozních problémů nejsou schopni dostavit ke svému rezervovanému letu, případně i letu pozdějšímu, pokud na něj byli dopravcem přiděleni. Provozní problémy lze pozé spatřovat zejména v pozdním přiletu předcházejícího letu, kvůli kterému nebylo v silách cestujících dostavit

⁴¹ Rozsudek SDEU ze dne 29. července 2021, věc C-354/18, Radu-Lucian Rusu, Oana-Maria Rusu proti SC Blue Air – Airline Management Solutions Srl

⁴² Článek 2 písm. j) Nařízení o náhradě

se včas k letu navazujícímu. Dalším takovým provozním problémem může být porucha letadla, na jehož palubě měli cestující rezervované sedadlo. V takovém případě často dochází k nahrazení původního letadla přistavením letadla jiného, které už ale kvůli své velikosti nemusí pojmout tolik cestujících. Může se tak stát, že některým z nich bude nástup na palubu nově přistaveného letadla odepřen z důvodu nedostatečné kapacity. . Dle analýzy Komise⁴³ jsou provozní problémy až polovinou všech případů odmítnutí nástupu na palubu letadla a je tedy více než vhodné uvažovat nad tím, jakým způsobem lze cestujícím zajistit dostatečnou ochranu před případnými úkony dopravců, které mohou zamezit vpuštění na palubu letadla.

Druhým hlavním důvodem odepření nástupu na palubu, který Komise uvádí v návrhu Nařízení o náhradě, je tzv. „no show“. No-show ve své podstatě označuje situaci, kdy se cestující z jakýchkoliv důvodů nedostaví ke svému rezervovanému letu.

No-show praktiku lze rozdělit na dvě možné varianty. O nedobrovolném no-show hovoříme v případě výše zmíněných situací, kdy se z provozních důvodů cestující bez vlastní viny nemohou ke svému rezervovanému letu dostavit. V případě dobrovolného no-show se jedná o praktiku ze strany cestujících, kteří využívají možností tzv. „flexibilních letenek“. Flexibilní letenka, která se v poslední době objevuje jako možnost u téměř všech leteckých dopravců, je dražší variantou letenky, která cestujícímu dává možnost využít pro svoji plánovanou cestu jiný let, než který si původně rezervoval, případně letenku vrátit a získat úplnou, či alespoň částečnou kompenzaci. Flexibilní letenka je ve velkém využívána například cestovními kanceláři, které rezervují letenky ve velkém množství z důvodu následného prodeje koncovým zákazníkům. V případě, že nedojde k přeprodeji všech takto rezervovaných flexibilních letenek a nákupčí jejich rezervaci ve stanoveném termínu nezruší, dochází k no-show. Takováto situace je poté i v dnešní době v podstatě neřešitelná, jelikož dopravci flexibilní letenky nabízejí dále.⁴⁴

Z důvodu, že s dobrovolným no-show se dopravci setkávají ve své podstatě na denní bázi, volí jakési polovičaté řešení pro tento problém. Dopravci si ke každému letu výpočtem předpoví počet sedadel, která se domnívají, že zůstanou neobsazená z důvodu dobrovolného no-show. Tato rezervovaná sedadla poté nabízejí k dalšímu prodeji. Nastává tak situace, kdy je běžně rezervováno více sedadel, než je maximální kapacita letadla určeného pro daný let. Je ovšem zcela zjevné, že dopravci své výpočty ne vždy provedou správným způsobem. V důsledku toho se poté některým cestujícím nedostane jejich rezervovaného místa v letu a dochází k odepření nástupu z důvodu overbookingu.

⁴³ Bod 6. návrhu Nařízení o náhradě

⁴⁴ Bod 8. návrhu Nařízení o náhradě

K tématice odepření nástupu na palubu považují za vhodné rovněž uvést aktuální judikaturu týkající se článku 4 Nařízení o náhradě a na něj navazující ustanovení. Jednou z otázek, kterou SDEU v posledních několika letech v této oblasti zabýval bylo působnost Nařízení o náhradě v případech, kdy cestující byl proti jeho vůli přemístěn na jiný let, ačkoliv měl na původní let rezervované místo. Takovýmto případem se SDEU zabýval v rozhodnutí o předběžné otázce ze dne 30. dubna 2020 ve věci C-191/19, OI proti Air Nostrum Líneas Aéreas del Medeterráneo SA. V tomto případě se jednalo o pasažera, kterému byla proti jeho vůli změněna rezervace na pozdější let, ačkoliv po tomto letu měl cestující zarezervovaný další přestupný let. SDEU v této věci judikoval, že ačkoliv byla cestujícímu proti jeho vůli změněna rezervace na let pozdější, tento pozdější let mu stále umožnil nastoupit na druhý let v rámci jeho rezervované přepravy. Cestující byl tak schopen dosáhnout své cílové destinace v původně plánovaný čas. Z uvedených důvodů poté SDEU v rozsudku uvedl, že v takovémto případě cestujícímu nenáleží náhrada škody.⁴⁵

2.2.1. Overbooking

Základní definice overbookingu je již v práci uvedena. I přes jeho negativní stránky je ovšem overbooking v Evropské unii stále akceptovaný nejen leteckými společnostmi. Proč tomu tak je?

Vztáhneme-li problematiku čistě na oblast letectví v Evropské unii, pak jakkoliv mnoho negativních dopadů může overbooking na cestující mít, stále má na letecký průmysl jako celek dopad spíše pozitivní. Pokud by totiž overbooking povolený nebyl, je možné, že letecké společnosti by v mnoha případech nedokázaly plně obsadit všechny vypravené lety a ať si to chceme přiznat či nikoliv, dopravce je zainteresován hlavně v zisku. V případě nenaplněných kapacit by tak postupně mohlo docházet k redukování nabízených možností letů a jejich časových variant, včetně letů pravidelných. Důsledkem by v krajním případě mohlo být i propouštění zaměstnanců aerolinek.

Celkově vzato je overbooking jakýmsi právem tolerovaným narušením práv cestujících a zejména jejich legitimního očekávání bezproblémového letu. Overbookingu rovněž nelze zabránit jinak než za současného znevýhodnění právě cestujících. V úvahu by totiž připadalo řešení situace v podobě zákazu flexibilních letenek. Cestující by ale poté byli nuceni vybrat si pouze jeden jediný let, k němuž by byli vázáni, což by se v důsledku mohlo projevit také omezením možnosti volby leteckého dopravce, který let do cílové destinace zprostředkovává.

⁴⁵Rozsudek SDEU ze dne 30. dubna 2020, věc C-191/19, OI proti Air Nostrum Líneas Aéreas del Medeterráneo SA

2.2.2. Možná řešení odmítnutí nástupu na palubu letadla

Nařízení o náhradě ve své podstatě umožňuje dvojí řešení odmítnutí nástupu na palubu. Prvním řešením je takzvaná „Výzva k dobrovolníkům“. Tuto možnost mají dopravci povinnost aplikovat jako první za každých okolností.⁴⁶ V případě overbookingu tedy jako první dojde k hromadné výzvě cestujícím, zda se někteří z nich nejsou ochotni vzdát svého rezervovaného místa v letadle za kompenzaci. Ta se má rovnat výši kompenzace cestujícímu, kterému byl odepřen nástup na palubu proti jeho vůli. Dobrovolník nesmí být žádným způsobem nucen se svého sedadla vzdát, ale v případě, že se sám přihlásí, je dopravce navíc povinen mu kromě náhrad poskytnout taktéž finanční pomoc. Ta zahrnuje proplacení výdajů například na ubytování či stravné, případné zajištění jiného letu, nebo plnou refundaci ceny letenky, která cestujícímu díky overbookingu propadla. Dle Komise toto řešení nabízí potřebnou flexibilitu při řešení konkrétních situací odmítnutí nástupu na palubu letadla, jelikož se cestující může dobrovolně přihlásit a rozhodnout.⁴⁷

V případě, že se mezi cestujícími nenajdou dobrovolníci, kteří by se svého sedadla v letadle dobrovolně vzdali, dochází k nucenému odmítnutí nástupu na palubu letadla. V takovém případě je aplikováno druhé možné řešení,⁴⁸ kterým je povinnost dopravce vyplatit cestujícímu, jemuž byl nástup odepřen, finanční kompenzaci. Kompenzace jsou určeny fixní částkou, která se přepočítává podle délky letu a lokace destinace.⁴⁹ Částky jsou určeny ve článku 7 odst. 1 Nařízení o náhradě. Konkrétně se jedná o:

- 1) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;
- 2) 400 EUR u všech letů v rámci Evropské unie delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce mezi 1 500 kilometrů a 3 000 kilometrů
- 3) 600 EUR u všech ostatních letů⁵⁰

Výše finančních kompenzací za nucené odmítnutí nástupu na palubu letadla následně může u mnoha lidí vést ke zvážení dobrovolného přihlášení se k přenechání svého místa v letadle jinému cestujícímu. Zároveň tyto kompenzace vytvářejí tlak na letecké dopravce ke snížení frekvence

⁴⁶ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis, 2005, s. 89. ISBN 80-86199-95-9.

⁴⁷ Bod 11 návrhu Nařízení o náhradě

⁴⁸ Článek 4 odst. 2 Nařízení o náhradě

⁴⁹ Článek 4 odst. 3 Nařízení o náhradě

⁵⁰ Článek 7 odst. 1 Nařízení o náhradě

overbookovaných letů, jelikož časté vyplácení těchto kompenzací pro ně není výhodné ani přesto, že by měli všechny lety plně obsazené.

Kompenzace jsou poškozeným cestujícím vypláceny buďto hotově, elektronickým bankovním převodem, bankovními příkazy, bankovními šeky nebo, v případě dohody dopravce s cestujícím, cestovními poukazy nebo jinými službami.⁵¹ Vyplácení za pomoci cestovních poukazů či jiných služeb se může oproti ostatním způsobům zdát jakožto nedostačující. Považuji ovšem za vhodné poukázat na fakt, že pokud cestující využívá služeb daného dopravce v pravidelných intervalech, je pro něj tato možnost zdaleka nejvýhodnější. Jednotliví dopravci si samozřejmě chtějí ponechat přízeň stávajících cestujících a ti na druhou stranu neradi mění, co se jim už jednou osvědčilo. Mnoho z nich tudíž přijme jako dostačující kompenzaci například povýšení z nižší na vyšší třídu pro jejich budoucí cesty s tímto dopravcem.

Původní návrh Komise počítal dokonce s daleko vyššími kompenzacemi, které by dopravci byli nuceni poskytovat cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu. Komise navrhovala kompenzace ve výši 750 EUR pro lety kratší než 3 500 kilometrů a, se zohledněním rozdílu cen letenek vnitroeurospeských a interkontinentálních letů, kompenzaci 1 500 EUR pro lety přesahující 3 500 kilometrů⁵². Tento návrh se ovšem do finální podoby Nařízení o náhradě nepromítl.

V případě, že z důvodu nedostatku dobrovolníků dojde k odmítnutí nástupu na palubu letadla, nemá cestující nárok pouze na výše zmíněnou kompenzaci, ale jak již bylo řečeno u proplácení jednotlivých náhrad dobrovolníkům, taktéž na náhradu výdajů, které jsou s odmítnutím vpuštění na palubu spojeny. Mezi tyto výdaje poté patří zejména občerstvení, ubytování, přeprava z letiště do ubytovacího zařízení a jiné obdobné náklady. Cestujícím by taktéž měly být nabídnuty telefonní hovory, aby měli možnost informovat například rodinné příslušníky či spolupracovníky o jejich aktuální situaci.⁵³ Tito cestující mají rovněž právo pokračovat ve své cestě v co možná nejkratší době za minimálně stejných podmínek jejich původního letu. Nemělo by tedy docházet k situacím, že si cestující pořídil letenku vyšší třídy, ale je nucen absolvovat náhradní let ve třídě nižší, nebo že mu nebylo během náhradního letu poskytnuto občerstvení, které měl rezervované v rámci letu původního. V případech, kdy cestující sezná, že pokračování v jeho cestě nadále postrádá smyslu, měl by taktéž mít možnost celou cestu zrušit a získat zpět veškeré vynaložené výdaje.⁵⁴

⁵¹ Článek 7 odst. 3 Nařízení o náhradě

⁵² Bod 14 návrhu Nařízení o náhradě

⁵³ Článek 8 a 9 Nařízení o náhradě

⁵⁴ Bod 14 a 15 návrhu Nařízení o náhradě

Logickým krokem každého cestujícího by, v případě, že by se rozhodl dobrovolně vzdát se své letenky, bylo po dopravci požadovat kompenzaci ve výši fixní sazby tak, jak jí uvádí Nařízení o náhradě. Cílem dobrovolného vzdání se ovšem není dosáhnout stejné výše kompenzace jako v případě nuceného odepření nástupu na palubu letadla. Cílem je dosáhnout maximální možné spokojenosti jak cestujícího, tak dopravce. Vzhledem k aspektu dobrovolnosti navrhovatel Nařízení o náhradě předpokládal také vůli cestujícího dosáhnout s dopravcem vzájemné dohody, co se výše kompenzace týče. Pokud by tak cestující trval na stejné výši sazby, jako uvádí Nařízení o náhradě pro nedobrovolné odmítnutí, vystavoval by se riziku, že jiní cestující přistoupí na nižší nabídku dopravce a kompenzace by se nemusel dočkat. Ačkoliv by nebyl z letu vyloučen a jeho cesta by proběhla standartním způsobem, nemuselo by to pro konkrétního dobrovolníka být nejlepším řešením. Pokud by dobrovolníkovi například nepřekáželo se v odletové destinaci zdržet delší dobu výměnou za kompenzace, mohlo by pro něj být výhodnějším řešením přijmout nižší nabídku dopravce a v odletovém místě setrvat.⁵⁵

Jak již bylo zmíněno, overbooking nelze z letecké dopravy zcela vymýtit, či se ho jinak zbavit. Cílem tohoto nařízení taktéž nejspíše není a nikdy nebylo overbookingu zcela zabránit. Cílem bylo donutit dopravce k odklonu od pravidelného a systematického overbookingu a v případech, kdy k němu přeci jen dojde, donutit jej ke spravedlivému zacházení s cestujícími.⁵⁶ Nařízení ovšem nebere v potaz pouze práva cestujících, ale i dopravců. Už i samotnou možnost nejdříve nabídnout dobrovolníkům vzdání se jejich rezervovaného místa lze považovat za vstřícný krok vzhledem k dopravcům, jelikož tím, v ideálním případě, mají vyplácet nižší kompenzace, než by tomu bylo v případě nuceného nevpouštění na palubu letadla.

V neposlední řadě Nařízení o náhradě pamatuje i na osoby s omezenou pohyblivostí a na všechny osoby, které je doprovázejí. Těmto cestujícím by dle Nařízení o náhradě měla být ze strany dopravce věnována zvláštní pozornost a jakékoliv změně jejich cestovního plánu musí předcházet podrobné uvážení. Obdobně Nařízení o náhradě hovoří o dětech bez doprovodu.⁵⁷ Dle článku 11 Nařízení o náhradě má dopravce povinnost dát těmto osobám přednost před ostatními cestujícími. Pokud však přesto dojde k jejich odepření nástupu na palubu, mají tyto osoby právo na poskytnutí péče ve formě stravy, oblečení, ubytování a obdobných záležitostí bezodkladně.⁵⁸

⁵⁵ Bod 16 návrhu Nařízení o náhradě

⁵⁶ V souladu se články 7, 8 a 9 Nařízení o náhradě

⁵⁷ Článek 9 odst. 3 Nařízení o náhradě

⁵⁸ Článek 11 Nařízení o náhradě

2.3. Zrušení letu

Zrušení letu je jedním z dalších předmětů úpravy Nařízení o náhradě. Jedná se o problematiku ne tak častou, jako je například výše zmíněné odepření nástupu na palubu či případné zpoždění letu, stále ale může zrušení letu závažným způsobem porušit práva cestujících. Jednotlivé důvody Nařízení o náhradě vcelku komplexně upravuje v článku 5.

Zrušení letu ze strany dopravce představuje ve své podstatě jeho odmítnutí poskytnout službu, pro kterou byla mezi ním a cestujícím uzavřena smlouva. Jedná se tak o přímý rozpor s legitimním očekáváním cestujícího, jelikož zrušení letu narušuje další jeho plány a obdobně jako u odepření nástupu na palubu může u některých cestujícím způsobit následnou finanční škodu.

Doprovce ne vždy může ovšem zrušení letu ovlivnit. V některých případech je zrušení letu přímo žádoucí, jelikož dopravce není schopen některé okolnosti předem předpokládat a je třeba mít na paměti, že bezpečnost cestujících je pro všechny zúčastněné strany důležitější, než včasný nebo samotný odlet.

Před konkrétními okruhy k této kapitoly považují za vhodné se nejdříve věnovat judikatuře týkající se samotné definice „zrušeného letu“. Za jeden z důležitých rozsudků v této oblasti považují rozsudek prvního senátu SDEU ze dne 21. prosince 2021 ve věci C-395/20 GM proti Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş. V této věci SDEU rozhodoval o předběžné otázce týkající se otázky, kdy se považuje let za zrušený. Konkrétně se jednalo o případ, kdy společnost Corendon Airlines odložila plánovaný let o 2 hodiny a 50 minut. Takto zmíněný let byl dále zpožděn o dalších 52 minut. SDEU v této věci rozhodl, že „Článek 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 Nařízení o náhradě, musí být vykládány v tom smyslu, že let není považován za „zrušený“ ve smyslu těchto ustanovení, pokud provozující letecký dopravce odloží čas odletu o méně než tři hodiny, aniž došlo k jiným změnám tohoto letu.“⁵⁹

V souvislosti s problematickou definicí „zrušeného letu“ je rovněž více než vhodné uvést také příklad letu považovaného za zrušený v případě uspořádání času odletu. Ve svém rozsudku ze dne 21. prosince 2021 ve věci C-263/20 Airhelp Limited proti Laudamotion GmbH SDEU judikoval, že „let, který letecký dopravce uspořádal o více než jednu hodinu je nutné považovat za zrušený“. Zároveň s tímto SDEU také určil, že „Článek 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující v letecké dopravě, který si zarezervoval let prostřednictvím zprostředkovatele, je považován za cestujícího, který nebyl informován o zrušení tohoto letu, pokud, byť provozující letecký dopravce předal informaci o tomto zrušení uvedenému zprostředkovateli, jehož prostřednictvím byla uzavřena smlouva o letecké dopravě s uvedeným

⁵⁹Rozsudek SDEU ze dne 21. prosince 2021, věc C-395/20, GM proti Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş

cestujícím, alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, uvedený zprostředkovatel neinformoval cestujícího o tomto zrušení ve lhůtě stanovené v uvedeném ustanovení a tentýž cestující výslovně neoprávnil téhož zprostředkovatele k přijímání informací předaných uvedeným provozujícím leteckým dopravcem.”⁶⁰

2.3.1. Mimořádné okolnosti

Před demonstrací jednotlivých práv cestujících v následující části práce je vhodné taktéž poznamenat, kdy je pro dopravce možné zbavit se povinnosti platit cestujícím náhradu v souladu se článkem 7 Nařízení o náhradě. Dopravce totiž dle článku 5 odst. 3 není povinen poskytnout cestujícím náhradu za předpokladu, že zrušení letu je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla z jeho strany přijata veškerá přiměřená opatření.⁶¹

Co se ovšem těmito mimořádnými okolnostmi myslí? V tomto případě Komise ve svém návrhu Nařízení o náhradě uvádí specifické případy, kdy letecký dopravce nebude odpovědný. Komise jako důvody uvádí politickou nestabilitu, nepříznivé povětrnostní podmínky, nedostatečnou bezpečnost a neočekávané selhání bezpečnosti.⁶² Jakkoliv se výčet může jevit jako kompletní, není tomu tak. Komise zjevně s mnoha potencionálními problémy nepočítala a dopravci toho kdysi hojně využívali.

Pokud budeme hovořit o konkrétních případech z praxe, vyvstává otázka, zda lze do mimořádných okolností zařadit také například stávku zaměstnanců dopravce. Tato problematika byla dne 17. dubna 2018 naštěstí vyřešena před třetím senátem Soudního dvoru Evropské unie v rozsudku C-195/17, Helga Krüsemann a další proti TUIfly GmbH. SDEU rozhodoval o předběžné otázce podané Německými okresními soudy v Hannoveru a Düsseldorfu týkající se výkladu článku 5 odst. 3 Nařízení o náhradě. Německé soudy žádaly SDEU o vyřešení otázky, zda lze náhlou stávku zaměstnanců dopravce považovat za mimořádnou okolnost, či nikoliv. SDEU judikoval, že jako mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení o náhradě lze kvalifikovat takové okolnosti, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole⁶³ SDEU uvádí, že spontánní nepřítomnost značné části leteckého personálu („divoká stávka“), která má svůj původ v tom, že provozující letecký dopravce překvapivě oznámil restrukturalizaci podniku, a to v návaznosti na výzvu učiněnou nikoli zástupci zaměstnanců podniku, ale spontánně samotnými zaměstnanci, kteří

⁶⁰ Rozsudek SDEU ze dne 21. prosince 2021, věc C-263/20 Airhelp Limited proti Laudamotion GmbH

⁶¹ Článek 5 odst. 3 Nařízení o náhradě

⁶² Bod 20 návrhu Nařízení o náhradě

⁶³ Bod 32 v rozsudku SDEU ze dne 17. dubna 2018, věc C-195/17, Helga Krüsemann a další proti TUIfly GmbH

čerpali volno z důvodu nemoci, nespadá pod pojem mimořádných okolností ve smyslu Nařízení o náhradě.⁶⁴

Z výše zmíněného rozsudku lze tudíž vyvodit, že za mimořádné okolnosti můžeme považovat pouze takové okolnosti, které se dějí nezávisle na dopravci, a které žádným způsobem nemůže ovlivnit. V případě stávky je zcela jistě zřejmé, že zrušení letu mohl dopravce zabránit, například vyhověním požadavků jeho zaměstnanců, či jejich zástupců, a předejít tak způsobeným potížím cestujícím.

Mimořádné okolnosti jsou obecně problémem, který se Evropská unie v budoucnu chystá upravit mnohem konkrétněji, než jak tomu je v aktuální úpravě. Jak ve svém článku uvádí Delphine Defosse, další úprava mimořádných okolností bude v budoucnu jednou z nejrozsáhlejších a zároveň neočekávanějších změn Nařízení o náhradě za předpokladu, že ke změně v době budoucí dojde. Dle názoru autorky článku je právě nejednoznačnost situací, které mezi mimořádné spadají, jedním z hlavních důvodů sporů mezi cestujícími a dopravci. Dle odhadů až v polovině případů, kdy by cestující měli být kompenzováni, dochází k zamítnutí takové kompenzace dopravcem na základě právě mimořádných okolností. Dle Úřadu pro civilní letectví Spojeného Království poté až tři z pěti nároků, které byly dříve dopravcem zamítnuty jako nemístné, jsou později ve sporném řízení uznány jako oprávněné.⁶⁵

K mimořádným okolnostem dále stojí za to poukázat na komentář Christiane Leffers z roku 2010 k rozsudku SDEU z 19. listopadu 2009 Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH a Böck & Lepuschitz proti Air France SA, které byly jakožto spojené případy řešeny pod čísly C-402/07 a C-432/07. Leffers poznamenává, že článek 5 odst. 3 Nařízení o náhradě je zapotřebí interpretovat ve smyslu, že technický problém letadla, který vede ke zrušení, či případnému zpoždění letu nelze podřadit pod pojem mimořádných okolností. Jedinou možností, kdy lze technické problémy pod mimořádné okolnosti podřadit tak zůstává okolnost, která svým charakterem povahy nebo původu není vlastní běžným okolnostem k běžnému výkonu činnosti konkrétního leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu.⁶⁶ Obdobný postup k technickým závadám letadla jakožto možné podřazení pod množinu mimořádných okolností rovněž SDEU aplikoval v odpovědi na předběžnou otázku v případě Wallentin-Hermann v. Alitalia č. C-549/07, kdy čtvrtý senát 22. prosince 2008, judikoval, že technické problémy letadla, které vedou ke zrušení letu nespádají pod

⁶⁴ Rozsudek SDEU ze dne 17. dubna 2018, věc C-195/17, Helga Krüsemann a další proti TUIfly Gmb

⁶⁵ DAFOSSEZ, Delphine. Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend? ScienceDirect [online]. 2021, (91) [cit. 2023-11-11]. ISSN 0969-6997. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720305883>

⁶⁶ LEFFERS, Christiane. THE DIFFERENCE BETWEEN CANCELLATION AND LONG DELAY UNDER EU REGULATION 261/2004. TRAVEL LAW QUARTERLY [online]. 2010, 1-2 [cit. 2023-11-11]. Dostupné z: https://www.avocado.de/fileadmin/Veroeffentlichungen/Difference_Cancellation_Delay_261_2004.pdf

význam termínu mimořádných okolností za stejných podmínek jako v případě 2009 Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH a Böck & Lepuschitz proti Air France SA. Čtvrtý senát zároveň poznamenává, že frekvence takovýchto technických problémů, s nimiž se dopravce potýká není sama o sobě faktorem, z něhož by bylo možné usuzovat přítomnost či absenci mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení o náhradě. Dle SDEU pouhá skutečnost, že letecký dopravce dodržoval minimální pravidla údržby letadla sama o sobě poté nemůže vést k prokázání, že dopravce přijal veškerá přiměřená opatření, a nemůže tedy postačovat ke zproštění jeho povinnosti uhradit náhradu škody dle příslušných článků.⁶⁷

Pokud výše hovoříme o okolnostech, které za mimořádné považovat nelze, je vhodné taktéž poukázat na okolnosti, které judikatura za mimořádné naopak považuje. V rozsudku třetího senátu ze dne 31. ledna 2013 ve věci C-12/11 Denise McDonagh proti Ryanair Ltd SDEU rozhodl o předběžné otázce podané Dublin Metropolitan District Court týkající se zařazení erupce islandské sopky Eyjafjallajökull mezi mimořádné okolnosti. SDEU v této věci judikoval, že Nařízení o náhradě a konkrétně článek 5 tohoto nařízení, musí být vykládám v tom smyslu, že okolnosti, jako je například uzavření části evropského vzdušného prostoru v důsledku erupce výše zmíněné sopky, představují mimořádnou okolnost. Samotný tento fakt ovšem dle SDEU nezabavuje dopravce povinnosti poskytnout cestujícím péči upravenou článkem 5 odst. 1 písm. b) a článkem 9 Nařízení o náhradě. Dopravce je tedy i v případě mimořádných okolností povinen poskytnout cestujícím péči upravenou těmito ustanoveními.⁶⁸

2.3.2. Možná řešení v situaci, kdy dojde ke zrušení letu

Na rozdíl od odepření nástupu na palubu, v případě zrušení letu Nařízení o náhradě nestanovuje více variant řešení. Namísto toho navrhovatel nařízení zvolil variantu kumulativní pomoci cestujícím, kteří jsou zrušením letu postiženi. V následujících částech budou jednotlivá práva cestujících podrobně rozebrána a možné varianty uvedeny na konkrétních příkladech.

2.3.2.1 Pomoc v souladu s článkem 8 Nařízení o náhradě

V první řadě se od dopravce vyžaduje cestujícím proplatit výdaje, které vynaložili na zrušený let, nebo budoucí výdaje na přesměrování, kterým se v tomto případě rozumí využití alternativního letu do stejné destinace, kam zrušený mířil let. Článek 8 Nařízení o náhradě dovoluje

⁶⁷ Rozsudek SDEU ze dne 22. prosince 2008, věc C-549/07, Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA

⁶⁸ Rozsudek SDEU ze dne 31. ledna 2013, věc C-12/11, Denise McDonagh proti Ryanair Ltd

poškozeným cestujícím zvolit si pro ně výhodnější variantu. V tom, že je cestujícím dáno na výběr, lze opět spatřovat dlouhodobou snahu Evropské unie chránit spotřebitele, jakožto slabší stranu, v co nejvyšší míře. Cestující má na výběr mezi plnou náhradou pořizovací ceny letenky, která musí dopravcem být uhrazena do sedmi dnů, nebo přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na cílové místo jeho určení v pozdější době s výhradou dostupnosti míst⁶⁹. V případě, že se jedná o lety navazující či je z různých důvodů potřeba let přerušit v jeho průběhu, náleží cestujícím kompenzace v poměrné výši za (prozatím) nevykonanou cestu. Pokud bychom si měli popsanou problematiku ukázat na konkrétním případu, vypadalo by to zhruba takto:

Cestující si zarezervoval let z Prahy do Londýna, odkud by následně absolvoval navazující let do New Yorku. Let z Prahy do Londýna proběhl bez dalších problémů, bez zpoždění, dokonce i bez problémů s overbookingem. Při letu z Londýna do New Yorku ovšem cestující již takové štěstí neměl a let byl těsně před jeho plánovaným odletem zrušen. Cestující má tedy možnost vybrat si ze tří výše zmíněných možností, jak svojí zdánlivě bezvýhodnou situaci vyřešit.

- 1) Cestující se rozhodne pro náhradu pořizovací ceny letenky své části cesty mezi Londýnem a New Yorkem, kterou mu dopravce bude povinen uhradit do sedmi dnů. Spolu s touto náhradou bude dopravce povinen při nejbližší příležitosti pro cestujícího zajistit zpáteční let z Londýna do Prahy.
- 2) Cestující se rozhodne pro přesměrování na jiný let z Londýna do New Yorku, které mu je dopravce povinen zajistit za srovnatelných podmínek při nejbližší možné příležitosti. Pokud hovoříme o srovnatelných podmínkách, máme tím v těchto případech na mysli například třídu, ve které cestující bude na palubě pobývat, případně další různé výhody, které si cestující pro svůj plánovaný let předem zarezervoval a zaplatil.
- 3) Poslední možností pro cestujícího je přesměrování na jiný let z Londýna do New Yorku, taktéž za srovnatelných dopravních podmínek, ovšem nikoliv při nejbližší možné příležitosti, ale v době pozdější, která bude určena přáním cestujícího.

Jak se cestující rozhodne, záleží pouze na něm a jeho potřebách v konkrétním momentě. Jak již bylo několikrát zmíněno, jako mnoho jiných evropských předpisů se i Nařízení o náhradě vyznačuje svým benevolentním a vstřícným přístupem ke spotřebitelům, v tomto případě k

⁶⁹ Článek 8 odst. 1 Nařízení o náhradě

cestujícím. Pokud by se tak cestující nutně potřeboval do New Yorku dostat co nejrychleji, bude volit variantu č. 2. Pokud si více váží svého komfortu a čas ho žádným způsobem netlačí, bude volit variantu č. 3. Pokud mu naopak zrušený let nikterak nevádí a do New Yorku se například vůbec netěšil a je rád, že může odcestovat zpět do Prahy, bude volit variantu č. 1.

K výše zmíněnému příkladu je také vhodné podotknout, že v cílové destinaci se nemusí vždy nacházet pouze jedno letiště. Pokud budeme hovořit konkrétně o New Yorku, pak je variant, kam může cestující doletět, hned několik. Jak by se tedy mohl cestující vypořádat se situací, že by měl rezervovaný let například na letiště JFK, potřeboval se dostat do destinace v co nejkratší době a nejbližší možný volný let by mířil na letiště Newark? Nařízení o náhradě však i na tento problém pamatuje a reaguje na něj v článku 8. odst. 3, který stanoví, že *„jestliže v případě, kdy místo, město nebo region obsluhuje několik letišť a provozující letecký dopravce nabízí cestujícím let do jiného letiště, než které bylo uvedeno v původní rezervaci, nese provozující letecký dopravce náklady na přepravu cestujícího z tohoto jiného letiště buď na letiště, které bylo uvedeno v původní rezervaci, nebo na jiné místo určení podle dohody s cestujícím.“*⁷⁰

2.3.2.2 Pomoc v souladu s článkem 9 Nařízení o náhradě

V případě přesměrování cestujících je dopravce povinen nabídnout jim pomoc ve formě stravy a občerstvení, které je přiměřené čekací době a taktéž dva telefonní hovory, případně dvě zprávy faxem či elektronickou poštou. V případě přesměrování, kdy nejbližší možný let, nebo jiný vybraný let, na kterém se cestující s dopravcem domluvil, je možné zařadit až další den po původním plánovaném odletu zrušeného letu, má být zároveň s pomocí ve formě přiměřené stravy a občerstvení cestujícím dále poskytnuta pomoc ve formě ubytování v hotelu a nezbytná obousměrná přeprava mezi letištěm a místem ubytování.⁷¹

Je zde přitom vhodné opět zmínit zvláštní pozornost, kterou je dopravce povinen věnovat potřebám osob s omezenou pohyblivostí a všem osobám, které je doprovázejí, a stejně tak potřebám dětí bez doprovodu.⁷² V dnešní době mnoho letišť samotných dopravců nabízí speciální program pro takovéto osoby, které se z jakéhokoliv důvodu nemohou samostatně pohybovat, ať už po letištích či v letadle jako takovém. Nařízení o náhradě v tomto směru ovšem poukazuje pouze na zvýšenou pozornost, kterou je dopravce povinen takovýmto osobám věnovat. Považuji tak za vhodné poukázat na případnou nedostatečnost úpravy v tomto směru při pomoci v případě zrušení letu. Samotné ustanovení tohoto nařízení o zvýšené pozornosti dopravce nelze dle mého

⁷⁰ Článek 8 odst. 3. Nařízení o náhradě

⁷¹ Článek 5 odst. 1 písm. b) Nařízení o náhradě

⁷² Článek 9 odst. 3 Nařízení o náhradě

názoru považovat za dostatečné z důvodu, že specificky u ubytování a jiné pomoci je „dostatečnost“ velmi individuální a u jednotlivých osob z této skupiny se může různit. Pokud se jedná například o jakkoliv fyzicky indisponované osoby (mající například zranění, či nízkou pohyblivost), považuji za vhodné stanovit dopravci přímou povinnost takovéto osobě zajistit přepravu odpovídající její indispozici, jelikož po ní nelze například rozumně požadovat samostatnou dopravu k přistavenému autobusu. Dopravci, který let zrušil, by tak měla být stanovena povinnost zajistit asistenční přepravu už po letišti jako takovém. Jedná se o zcela běžnou praxi, kterou si tato osoba může na mnoha letištích sama rezervovat, ovšem téměř vždy je to možné pouze s předstihem. Je tomu tak například i na Letišti Václava Havla v Praze, kde si lze takovouto službu rezervovat pouze předem, spolu s nákupem letenky, nebo na konkrétně stanovených místech na letišti.⁷³ K těm se ale takto indisponovaný cestující po zrušení letu těžko sám dostane, a pokud by se mu to podařilo, rezervace na místě už by pravděpodobně stejně nebyla možná. Dopravce by proto měl mít při zrušení letu, dle mého názoru, automatickou povinnost takovouto asistenci příslušným osobám zajistit, aby nedocházelo k dalšímu porušování jejich práv jako cestujících.

Obdobně by dle mého názoru měla být upravena asistence dětem bez doprovodu. Pokud vezmeme jako příklad samostatně cestující dítě, které je po celou dobu jeho pobytu na letišti doprovázeno asistentkou či asistentem, jehož služby je nutné předem rezervovat na konkrétním letišti, považuji za vhodné, aby dopravce byl v případě zrušení letu povinen těmto dětem automaticky zajistit doprovod asistenta minimálně na místo ubytování. Vzhledem k individuálním případům, kdy se může značně lišit věk samostatně cestujícího dítěte, lze poté taktéž uvažovat nad vhodnými opatřeními i co se samotného ubytování týče. Je možné, že návrhovačel v tomto nařízení nepovažoval za nutné takto specificky upravovat konkrétní případy. Já se ovšem domnívám, že u těchto skupin osob, které jsou v letecké přepravě v tomto ohledu zvláště zranitelné, je vhodné nad konkrétnější úpravou do budoucna minimálně uvažovat. Vše výše zmíněné zároveň souvisí s každoročním vzrůstem využívání letecké dopravy a celkově větší přístupností pro všechny skupiny osob, tedy i děti bez doprovodu.

2.3.2.3 Náhrada cestujícím v souladu se článkem 7 Nařízení o náhradě

Spolu s výše zmíněnými nároky cestujících na pomoc, tedy jak pomoc s další případnou přepravou, tak pomoc ve formě občerstvení a ubytování v případě zrušení letu, mají cestující

⁷³LETIŠTĚ PRAHA, A. S. Potřebujete asistenci? [online]. [cit. 2023-11-12]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/potrebuje-asistenci>

v souladu s článkem 7 Nařízení o náhradě právo na náhradu škody od leteckého dopravce. Nárok na tuto náhradu má ovšem určitá omezení, která se na vyplacení náhrady dopravcem váží.⁷⁴

První omezení, kdy cestujícímu nebude přiznána náhrada způsobené škody, nastane v případě, že je o zrušení letu informován více jak dva týdny před plánovaným časem odletu.⁷⁵

Druhým omezením, které cestujícímu brání v získání odškodnění za zrušený let je případ, kdy byl o zrušení letu informován ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a zároveň mu bylo nabídnuto přesměrování, které by mu umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout tak jeho cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu.⁷⁶ Třetím omezením možnosti poskytnutí náhrady je pak informování cestujícího o zrušení ve lhůtě, která nepřesahuje sedm dnů před plánovaným časem odletu a zároveň nabídka přesměrování letu, které by mu umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.⁷⁷

Spolu s výše uvedeným je také vhodné zmínit, že k případnému upozornění cestujících na zrušení letu v dostatečné době se též pojí důkazní břemeno leteckého dopravce. Je to tedy dopravce, který je v případě jakéhokoliv vzniklého sporu ohledně případné kompenzace za zrušení letu povinen před orgánem spor řešícím předložit důkaz o včasném informování cestujících.⁷⁸

Ačkoliv první dvě omezení není nutné více vysvětlovat, u třetího omezení považuji za vhodné na hypotetickém příkladu demonstrovat jeho smysl a funkčnost:

Cestující měl zakoupenou letenku na let z Prahy do Říma, jehož průměrná délka činí 937 kilometrů. Den před předpokládaným odletem ovšem dopravce musel daný let zrušit z důvodu stávky zaměstnanců dopravce. Dopravce cestujícímu zároveň nenabídl přesměrování jejich letu, které by mu umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a do místa určení by ho dopravilo nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu. Dopravce se zároveň brání tím, že stávka zaměstnanců byla mimořádná okolnost, jelikož byla neplánovaná a náhlá a nemohl tudíž předpokládat, že ke zrušení letu bude muset přistoupit. Dle dikce článku 5 odst. 3 není dopravce povinen platit cestujícímu náhradu, pokud se mu podaří prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi.⁷⁹ V jiných případech by bylo nutné zjistit, zda stávka zaměstnanců spadá pod množinu mimořádných okolností. Dle judikatury zmíněné v kapitole 2.3.1

⁷⁴ Článek 5 odst. 1 písm. c) Nařízení o náhradě

⁷⁵ Článek 5 odst. 1 písm. c) bod I. Nařízení o náhradě

⁷⁶ Článek 5 odst. 1 písm. c) bod II. Nařízení o náhradě

⁷⁷ Článek 5 odst. 1 písm. c) bod III. Nařízení o náhradě

⁷⁸ Článek 5 odst. 4. Nařízení o náhradě

⁷⁹ Článek 5 odst. 3 Nařízení o náhradě

ovšem již víme, že stávky do této množiny nespádají. Cestující má tudíž právo na pomoc ve formě občerstvení a případného ubytování dle článku 9 Nařízení o náhradě, dále poté na proplacení výdajů, či na případné přesměrování dle článku 8 tohoto nařízení a v neposlední řadě nárok na náhradu ve výši 250 EUR dle článku 7 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení.

2.3.3. Další kategorizace letů jako zrušených

Na let jako na zrušený ovšem v kontextu judikatury nelze nahlížet pouze v běžných případech. Jako zrušený let je zapotřebí považovat taktéž let, který z neplánových důvodů, například z důvodu technických problémů, byl nucen přistát na jiném letišti, než bylo jeho cílovou destinací. Cestující se následně do cílové destinace dopraví jiným letem. V Rozsudku čtvrtého senátu SDEU C-432/07 Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) a Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz proti Air France SA byla řešena otázka týkající se přesně těchto okolností. SDEU v této věci objasnil rozdíl mezi zrušením letu a jeho zpožděním, který podle něj spočívá v tom, zda byl let proveden v souladu s původním plánem dopravce.⁸⁰ Michael Chatzipanagiotis ve svém článku „The Notion of ‚Flight‘ under regulation (EC) No. 261/2004“ uvádí, že Nařízení o náhradě definuje zrušení letu jako neuskutečnění letu, který byl dříve plánován, a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo. O zrušení letu se podle něj jedná pouze tehdy, pokud letecký dopravce zajistí, aby byli cestující přepraveni jiným letem, jehož letový plán se od toho původního liší. Let je zpravidla zrušen, pokud je let „přeložen“ na let jiný. Dle názoru autora jsou poté další faktory, jako jsou oznámení personálu, údaje na informačních tabulích, které se nacházejí na letištích nebo navrácení zavazadel a převzetí nových palubních vstupenek cestujícími, irelevantní, a to z důvodu, že tyto okolnosti nesouvisí s objektivními charakteristikami letu jako takového.⁸¹

V dalším rozsudku se SDEU ve věci Aurora Sousa Rodríguez a další proti Air France SA o předběžné otázce podané Juzgado de lo Mercantil n°1 de Potevedra zabýval rovněž definicí zrušení letu jako takovou. V tomto případě SDEU shledal, že v případě, kdy let nedodržel stanovený letový plán, se jedná o let zrušený. Konkrétně poté SDEU hovoří o letu, který sice odletěl, ovšem do své původní cílové destinace již nedorazil, jelikož byl z jakýchkoliv důvodů nucen vrátit se zpět do odletového místa. Důvod, proč bylo letadlo nuceno se vrátit nemá v tomto

⁸⁰ Rozsudek SDEU ze dne 19. listopadu 2009, spojené věci C-402/07 a C-432/07, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH a Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz proti Air France SA

⁸¹ CHATZIPANAGIOTIS, Michael. The Notion of "Flight" under Regulation (EC) No. 261/2004. *Air and Space Law* [online]. 2012, 2012-06-01, 37(3), 245-257 [cit. 2023-11-12]. ISSN 0927-3379. Dostupné z: <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/37.3/AILA2012016>

ohledu ovšem žádný význam. Je relevantní pouze z důvodu určení, zdali se jedná o mimořádné okolnosti či nikoliv.⁸² V každém případě se ovšem bude jednat o let označený jako zrušený.

2.3.4. Vstřícnost úpravy k cestujícím

U zrušení letu opět vyvstává otázka, zdali je Nařízení o náhradě dostatečně vstřícné vůči cestujícím neboli spotřebitelům. Dle výše popsaných skutečností lze usuzovat, že, jak je u evropské úpravy obecným zvykem, dává spotřebitelům více než dostatek prostoru k uplatnění svých práv. Zároveň s tímto se lze v pozitivním světle dívat taktéž na možnosti výběru, které úprava cestujícím poskytuje.

Jako další pozitivní aspekt úpravy náhrady v případě zrušení letu lze považovat obecnou vstřícnost k cestujícím v podobě různě nutné pomoci a náhrad ze strany dopravce. Jak bylo zmíněno výše, dopravce je povinen poskytnout cestujícím s porušenými právy občerstvení, ubytování, přesměrování letu, náhradu výdajů za již vykonanou část cesty či zajištění dopravy zpět do původní odletové destinace. V tomto ohledu je zcela jistě evropská úprava více než dostatečná.

V čem ovšem Nařízení o náhradě postrádá konkrétnější úpravu jsou již výše zmíněná práva osob s jakýmkoliv hendikepou, či dětí cestujících bez dozoru. V tomto ohledu by dle mého názoru bylo zapotřebí konkrétnějším způsobem zpřísnit povinnosti dopravce, aby tyto osoby požívali dostatečné ochrany ve formě, která je odpovídající jejich postavení jakožto zvlášť zranitelných spotřebitelů. Výše navrhovaná změna úpravy by dle mého názoru právě tuto nedostatečnost napravila.

2.4. Zpoždění letu

Zpočátku této kapitoly je nutné vymezit zpoždění letu jako takové a zároveň oddělit zpoždění letu od jeho zrušení. V této věci je vhodné opět poukázat na výše zmíněný článek Christiane Leffers k rozsudku SDEU z 19. listopadu 2009 Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH a Böck & Lepuschitz proti Air France SA. Leffers v komentáři rozlišuje zpoždění a zrušení letu v oprávnění cestujících k náhradě škody, kdy dle názoru autora Nařízení o náhradě je cestující při zrušení letu oprávněn požadovat náhradu způsobené škody, kdežto v případě zpoždění, podle doslovného znění Nařízení o náhradě, nikoliv.⁸³ Judikatura ovšem takovouto náhradu přiznává.

⁸² Rozsudek SDEU ze dne 13. října 2011, věc C-83/10, Aurora Sousa Rodríguez proti Air France SA

⁸³ LEFFERS, Christiane. THE DIFFERENCE BETWEEN CANCELLATION AND LONG DELAY UNDER EU REGULATION 261/2004. TRAVEL LAW QUARTERLY [online]. 2010, 2010, 31-35 [cit. 2023-11-12]. Dostupné z: https://www.avocado.de/fileadmin/Veroeffentlichungen/Difference_Cancellation_Delay_261_2004.pdf

V rozsudku SDEU o tomto zmíněném odstavci totiž navzdory doslovnému znění Nařízení rozhodl následujícím způsobem. Cestující jsou oprávněni požadovat náhradu nákladů tak, jak ukládá článek 7 Nařízení o náhradě za předpokladu, že dopravce nebude schopen prokázat existenci mimořádných okolností. Dle SDEU je nutné články 5, 6 a 7 Nařízení o náhradě interpretovat v tom smyslu, že cestující, jejichž let byl zpožděn, mohou být za účelem uplatnění práva na náhradu škody považováni za cestující, jejichž let byl zrušen. Mohou se tak dovolávat práva na náhradu škody stanoveného v článku 7 tohoto nařízení, pokud z důvodu zpoždění letu utrpí časovou ztrátu rovnající se třem hodinám, nebo delší, tj. pokud dosáhnou svého konečného místa určení tři hodiny nebo více po čase příletu původně plánovaném leteckým dopravcem.⁸⁴

Svým rozsudek ve výše zmíněné věci poté SDEU překvapil spoustu akademiků. Mnoho komentátorů tento rozsudek vítalo, jako konstruktivní interpretaci Nařízení o náhradě. Na druhou stranu někteří akademici považují rozhodnutí SDEU za přímo odporující samotnému textu Nařízení o náhradě a zároveň odporující původnímu záměru zákonodárce. Mnozí komentátoři označili tento rozsudek jako zákonotvorný ze strany SDEU a přisvojení si legislativní moci, ke které neměl žádné pravomoce.⁸⁵

V kontextu zvolení právě konkrétního času tří hodin poté SDEU nenásledoval názor generálního advokáta ve věci Sturgeon. Generální advokát Sharpston ve svém stanovisku zastával názor, že samotný konkrétní čas zpoždění, u kterého by následně měl cestující právo na náhradu ve formě finanční kompenzace soud nesmí určit. Délka tří hodin ovšem není původním výtvozem SDEU. Je totiž odvozena ze článku 5 odst. 1 písm. c) bod iii., kdy SDEU dospěl k závěru, že pokud cestující přistanou ve své cílové destinaci tři hodiny, nebo déle po původně plánovaném čase příletu, mohou se spoléhat na právo na kompenzace. Toto pravidlo ovšem neplatí, pokud k takovému zpoždění došlo z důvodu mimořádných okolností.⁸⁶

V návaznosti na výše zmíněné náhrady, které SDEU přiznal cestujícím, byla ovšem dopravcům poskytnuta alespoň částečná útěcha. V případě letů, které nejsou v rámci Evropské unie, jejich vzdálenost přesahuje 3 500 kilometrů a délka zpoždění se pohybuje mezi třemi a čtyřmi hodinami, je stanovená výše náhrady snížena o 50 %. Cestující rovněž na zmíněnou náhradu nebudou mít nárok v případě, že zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné předejít i přes všechna možná opatření, které lze po dopravci rozumně považovat.

⁸⁴ Rozsudek SDEU ze dne 19. listopadu 2009, spojené věci C-402/07 a C-432/07, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH a Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz proti Air France SA

⁸⁵ BOBEK, Michal a Jeremias ADAMS-PRASSL. In: Air Passenger Rights : Ten Years On. Oxford: Hart Publishing, 2016, s. 33-35. ISBN 9781849468244.

⁸⁶ BOBEK, Michal a Jeremias ADAMS-PRASSL. In: Air Passenger Rights : Ten Years On. Oxford: Hart Publishing, 2016, s. 40-41. ISBN 9781849468244.

Dopravci jsou také oprávněni k vymáhání následného regresu po osobě, která případné zpoždění zapříčinila.⁸⁷

Zde je možné spatřovat zjevnou nerovnost mezi cestujícími a dopravci v Nařízení o náhradě. Kompenzace za zpoždění měly zcela jistě být upraveny již samotným nařízením a neměly být ponechány až na rozhodnutí SDEU. Zpoždění patří mezi nejčastější problémy, se kterými se cestující mohou v rámci letecké dopravy setkat a v případě významného zpoždění by se jim také mělo dostat náležité kompenzace. Ano, judikatura tento problém sice již napravila, ale bylo by vhodné tento rozsudek promítnout i do případné novelizace Nařízení o náhradě v budoucnu.

Zpoždění letu jako takové od ostatních případů odděluje taktéž návrh Komise Nařízení o náhradě. Komise v návrhu uvádí, že přestože při zpoždění letu dochází u cestujících k obdobným potížím jako při zrušení letu či odmítnutí nástupu na palubu letadla, existuje zde stále rozdíl mezi odpovědností dopravce. Na jedné straně stojí zrušení a odepření nástupu na palubu, kdy za takovouto situaci je dopravce odpovědný vždy, kromě situací, které spadají do mimořádných okolností. Na straně druhé poté stojí zpoždění letu, kdy dopravce není vždy ten, kterého lze za způsobenou situaci vinit. Samozřejmě se může v některých případech jednat o chybu dopravce, ale v mnohých případech je za zpoždění zodpovědné například řízení letové kontroly, celková kapacita letiště, která v některých případech může být nedostatečná, nebo je zpoždění dopravce, kterého si cestující pro svoji cestu zvolil, způsobeno postupnými zpožděními předchozích odletů od jiných dopravců. Na základě těchto skutečností poté Komise nepovažovala v návrhu Nařízení o náhradě za nutné stanovit pro dopravce povinnost jakkoliv kompenzovat náhrady cestujícím, jejichž let nabral zpoždění.⁸⁸

Komise se však v případě kompenzace zabývala taktéž významně dlouhými zpožděními. V případě významných zpoždění dle Komise již nelze považovat za přijatelné, aby cestující trávili dlouhé hodiny uvízlí na letištích, když cestující oprávněně očekávají přepravu dle smluvních podmínek dopravce v přiměřené době. Komise považovala za vhodné cestujícím namísto finančního odškodnění nabídnout kompenzaci ve formě náhradního letu, obdobně jako u zrušených letů či odepření nástupu na palubu. Komise taktéž v případě dlouhého zpoždění považovala za vhodné dopravcům uložit povinnost cestujícím zajistit pomoc v místě odletu.

⁸⁷ BALFOUR, John. Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004. *Air and Space Law* [online]. 2010, 2010-02-01, 35(1), 71-75 [cit. 2023-11-13]. ISSN 0927-3379. Dostupné z: <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air and Space Law/35.1/AILA2010007>

⁸⁸ Bod 23 návrhu Nařízení o náhradě

2.4.1. Podmínky kompenzací při zpožděném letu

Nařízení o náhradě konkrétně stanovuje podmínky, za kterých má cestující nárok na kompenzaci při významném zpoždění letu. Podmínky jsou uvedeny v článku 6 Nařízení o náhradě, který je dělí následujícím způsobem:⁸⁹

- 1) Let je zpožděn o dvě hodiny v případě letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů
- 2) Let je zpožděn o tři hodiny v případě všech letů v rámci Evropské unie delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů v rozmezí délky mezi 1 500 a 3 500 kilometrů
- 3) Let je zpožděn o čtyři nebo více hodin v případě všech ostatních letů

V případě, že k výše zmíněnému zpoždění dojde, Nařízení o náhradě přiznává cestujícím konkrétní kompenzace ve třech variantách, které je dopravce povinen poskytnout v závislosti na reálném předpokládaném zpoždění letu. V případě výše stanovených variant je dopravce povinen bez dalšího poskytnout cestujícím kompenzace ve formě dostatečné péče v místě odletu. Tato pomoc poté opět spočívá zejména v poskytnutí stravy a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době a poskytnutí dvou telefonních hovorů a dvou zpráv prostřednictvím telexu, faxu nebo elektronické pošty. Jakkoliv se tyto kompenzace mohou zdát dostatečné, je vhodné uvažovat nad reálným dopadem různě dlouhých zpoždění na legitimní očekávání cestujících. V případě dvouhodinového zpoždění lze považovat poukázky na občerstvení na letišti a telefonát za dostatečné, ale například při zpoždění čtyřhodinovém už je otázka dostatečnosti kompenzace problematictější. Pro cestujícího, kterého čeká dlouhý zaoceánský let a na letišti se z důvodů pasových a ostatních kontrol musel dostavit s několikahodinovým předstihem, může čtyřhodinné zpoždění způsobovat minimálně velký diskomfort. Dle mého názoru by proto bylo v tomto ohledu vhodnější odstupňovat jednotlivé kompenzace i dle výše zmíněných základních podmínek pro právo na náhradu. Nařízení o náhradě by bylo vhodné upravit například následovně:

V případě dvouhodinového zpoždění letu, který začíná a končí v rámci Evropské unie, jsou kompenzace v současné podobě dostatečné a nevyžadují žádnou další obměnu. V případě tří a čtyřhodinového zpoždění by ale bylo vhodnější kromě základních kompenzací ve formě zajištění občerstvení taktéž zajistit cestujícím dostatečný komfort v odletové destinaci. Toho by bylo možné dosáhnout například zajištěním takzvaných „lounge salónek“ pro jednotlivé cestující. Tyto

⁸⁹ Článek 6 odst. 1 Nařízení o náhradě

salónky poskytují jak občerstvení, tak i zmíněný komfort a v dnešní době se nachází na téměř všech světových letištích. Cestujícím by tak bylo například poskytnuto i dostatečné hygienické zázemí pro případ, že by jej vyžadovali. Cestující si samozřejmě takový salónek může zajistit z vlastních prostředků, ovšem vzhledem k relativně vysokým cenám těchto prostor by bylo vhodné, aby, pokud cestující tento salónek bude v případě velkého zpoždění požadovat, jej dopravce zajistil či alespoň zpětně cestujícímu poskytl plnou náhradu.

2.4.2. Specifické kompenzace v případech dlouhých zpoždění

Krom výše zmíněných základních podmínek poté Nařízení o náhradě upravuje též varianty delšího zpoždění letu. V případě, že je důvodně očekávaný čas odletu alespoň o den později než původně oznámený čas,⁹⁰ je dopravce povinen spolu s občerstvením nabídnout také přepravu mezi letištěm a místem ubytování. Nařízení ovšem žádným způsobem neupravuje povinnost dopravce samotné ubytování cestujícím zajistit. V případě, že skutečně předpokládaný čas odletu bude stanoven až na den následující, bylo by vhodné povinnost zajistit ubytování dopravci uložit. Absenci této povinnosti vnímám jako vážný zásah do práv cestujících a celý bod ii) článku 6 tedy dle mého názoru postrádá jakýkoliv smysl. V tomto případě by dopravce skutečně měl mít povinnost cestujícím taktéž zajistit ubytování, jelikož po nich nemůže požadovat, aby si cestující hledali či dokonce sami hradili ubytování vlastními prostředky. Cestující má samozřejmě možnost v případě zpoždění letu do dalšího dne přenocovat přímo na letišti, avšak často tak činí v nezbytných případech, za nevyhovujících a velmi nepohodlných podmínek.

Nařízení zároveň ukládá podmínku, že letecký dopravce důvodně očekává zpoždění ve výše zmíněných dobách.⁹¹ Zde vyvstává otázka, zda by nebylo vhodné požadovat po dopravci taktéž kompenzace v situacích, kdy zpoždění důvodně neočekává. Na jednu stranu cestující před přepravou nabyt legitimní očekávání ve formě včasného odletu, na stranu druhou nelze ovšem nebrat v potaz také jakési legitimní očekávání ze strany dopravce ohledně možnosti let bez dalších problémů vybavit a zajistit včasný odlet. Je proto namístě zamýšlet se nad vyvážeností Nařízení o náhradě ve smyslu toho, zda úprava není pro jednu ze stran příliš přísná. Konkrétně v otázce důvodného očekávání zpoždění je nutné poukázat právě na zjevnou snahu Evropské unie vyvážit tolik prosazovaná práva cestujících na různé kompenzace s právy dopravců. Dopravce v případě zpoždění letu, které nemohl zjevně žádným způsobem očekávat, aktuálně není dle Nařízení o náhradě povinen k žádným náhradám vůči cestujícím. V souvislosti s ostatními právy, které

⁹⁰ Článek 6 odst. 1 bod ii) Nařízení o náhradě

⁹¹ Článek 6 odst. 1 Nařízení o náhradě

úprava cestujícím přiznává, lze jakési zvolnění v určitých povinnostech dopravce považovat za ústupek a snahu o její určitou vyváženost. Ačkoliv je Evropská unie obecně výrazně zaměřena na ochranu spotřebitelů, v problematice leteckého průmyslu konkrétně na ochranu cestujících, není možné očekávat, že cestujícím budou práva na kompenzaci přiznána vždy za jakýchkoliv okolností.

Další variantou, kterou Nařízení o náhradě upravuje, je zpoždění letu jakékoliv vzdálenosti trvající alespoň pět hodin. V případě takto dlouhého zpoždění Nařízení o náhradě stanovuje dopravci povinnost poskytnout cestujícímu pomoc ve formě náhrady pořizovací ceny letenky, a to za předpokladu že cestující sezná, že takto zpožděný let již nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu.⁹²

2.4.3. Praktiky dopravců omezující práva cestujících v případě zpoždění

V návaznosti na rozsudek SDEU zmíněný v kapitole 2.4. považuji za vhodné zmínit rozsudek devátého senátu SDEU ze dne 4. září 2014, který rozhodl o předběžné otázce Landesgericht Salzburg ve věci C-452/13, Germanwings GmbH proti Ronnymu Henningovi. SDEU se v této věci zabýval pojmem „čas příletu“ ve smyslu článků 2, 5 a 7 Nařízení o náhradě. V původním sporu se jednalo o cestujícího, který požadoval po dopravci Germanwings náhradu ve výši 250 EUR z důvodu zpoždění letu, kdy uváděl čas zpoždění 3 hodiny a 3 minuty a argumentoval faktem, že zpoždění letu by mělo být počítáno k momentu dopravení letadla na jeho parkovací stanoviště. Germanwings naopak argumentoval počítáním zpoždění letu k okamžiku, kdy se kola letadla dotknou povrchu dráhy v cílovém letišti a tak zpoždění činilo pouze 2 hodiny a 58 minut. Pokud by se tedy zpoždění mělo počítat k momentu dotyku kol s ranvejí, neměl by cestující v dané věci právo na náhradu ve smyslu článku 7 Nařízení o náhradě, jelikož zpoždění by nepřesáhlo tři hodiny, tedy hranice, kterou v předchozím judikátu SDEU určil. SDEU tedy v tomto rozsudku určil okamžik, ke kterému se „příletové zpoždění“ počítá, jako okamžik, kdy jsou cestující oprávněni opustit letadlo, je za tímto účelem vydán pokyn k otevření dveří letadla a cestující se nadále nemusejí řídit pokyny leteckého dopravce a nepodléhají tak už jeho kontrole.⁹³

V praxi lze ale spatřovat určité snahy ze strany dopravce o vyhnutí se povinnosti poskytnout cestujícím náhradu a pomoc, kterou jim Nařízení o náhradě či judikatura SDEU ukládá. Děje se tak z důvodu určité benevolentnosti úpravy. Hlavní praktikou dopravců se v poslední době stává umělé prodlužování dob trvání letů, které jsou uvedeny v letovém plánu. V praxi si tak lze

⁹² Článek 6 odst. 1 bod iii) Nařízení o náhradě

⁹³ Bod 24 rozsudku SDEU ze dne 4. září 2014, věc C-452/13, Germanwings GmbH proti Ronnymu Henningovi

povšimnout, že u letů, které dříve trvaly například 1 hodinu a 45 minut, dopravce nově uvádí čistý čas letu například dvě hodiny. Dopravce si tímto způsobem pojišťuje, že i přes jakékoliv kratší zpoždění nebude nucen poskytovat cestujícím náhrady v souladu s článkem 7 Nařízení o náhradě, protože uměle prodlouží očekávaný čas letu u cestujících, ačkoliv reálná délka letu se nemění.

Ve věcech zpožděných letů by bylo vhodné v budoucích novelizacích uvažovat nad propracovanější úpravou v Nařízení o náhradě. Nová úprava by měla vzít v potaz judikaturu SDEU a zejména se více zaměřit na práva cestujících při zpoždění tak, aby nedocházelo k soudním sporům z důvodu její nedostatečné přesnosti.

2.5. Změna třídy na vyšší nebo nižší

Vedle zmíněných nepříjemností ve formě odepření nástupu na palubu, zrušení a zpoždění letu se lze při využívání letecké přepravy také běžně setkat s praxí dopravce, kdy je, ačkoliv měl zakoupenou letenku do určité třídy na palubě letadla, cestujícím namísto té původní nabídnuta třída jiná.

Ačkoliv mnoho cestujících může považovat změnu z třídy nižší na vyšší za jakýsi bonus, který aerolinky poskytují jako omluvu nebo projev dobré vůle a nemusejí proto na tuto změnu nahlížet jako na situaci, pro kterou je zapotřebí zvláštní úpravy, opak je pravdou. Nařízení o náhradě pro dostatečnou ochranu cestujícího v této situaci volí ve článku 10 odst. 1 následující úpravu. V případě, že dopravce umístí cestujícího do třídy vyšší, než pro kterou byla zakoupena letenka, nesmí následně po cestujícím požadovat žádnou dodatečnou platbu.⁹⁴ Pro cestující se tedy z díkce aktuální úpravy jedná o značnou výhodu, která v současné době (a nejspíše ani v době budoucí) nebude vyžadovat další úpravu. Jde o další vstřícný krok ze strany Evropské unie směrem k cestujícím.

Druhou variantou této problematiky je ale změna z vyšší třídy na nižší. Pokud k takové situaci dojde, nabízí Nařízení o náhradě cestujícím několik možností řešení v závislosti na předpokládané délce rezervovaného letu. Varianty jsou tedy následující:

- 1) V případě délky letu do 1 500 kilometrů vzniká cestujícím nárok na náhradu 30 % z ceny letenky;
- 2) V případě letů, jejichž počáteční i cílová destinace se nachází v Evropské unii a jejichž délka je delší než 1 500 kilometrů s výjimkou území členských států a francouzských

⁹⁴ Článek 10 odst. 1 Nařízení o náhradě

zámořských departmentů, a u všech ostatních letů o délce v rozmezí 1 500 a 3 000 kilometrů, vzniká cestujícímu nárok na náhradu 50 % z ceny letenky;

- 3) V případě letů delších než 3 500 kilometrů a letů mezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departmenty vzniká cestujícímu nárok na náhradu 75 % z ceny letenky.⁹⁵

Zdá se, že finanční kompenzace je pro cestující v případě této neočekávané situace dostatečná. Otázkou ovšem je, zda by nebylo vhodnějším řešením vypočítávat specifickou kompenzaci například formou odškodnění ve výši rozdílu reálných cen letenek pro daný let v den nákupu letenky. V případě, že si cestující zakoupí letenku první třídou z Prahy do Dubaje a z jakýchkoliv důvodů dojde k jeho přesunutí do třídy „economy“, je dost jistě možné, že ačkoliv má cestující v této situaci nárok na kompenzaci ve výši 75 % z ceny původní letenky, tato výše kompenzace nemusí být dostatečnou náhradou vzhledem k astronomické ceně letenek první třídy. Dle mého názoru by tedy bylo vhodnější v případné budoucí aktualizaci Nařízení o náhradě pozměnit výpočet kompenzací výše zmíněným způsobem, aby nedocházelo k jakémukoliv přeplácení ze strany cestujícího.

Dále by v takovýchto případech bylo vhodné, aby dopravci cestujícím, kteří byli přesunuti z komfortu třídy vyšší do třídy nižší, poskytli dostatečnou kompenzaci nejen ve finanční formě, ale taktéž v maximální možné péči na palubě samotného letadla. Pokud si cestující v očekávání dlouhého letu zakoupil letenku vyšší třídy z důvodu většího komfortu či dalších výhod ve formě občerstvení a například přístupu do určitých prostor letadla, kam cestující z economy třídy přístup nemají, měl by alespoň k těmto výhodám mít takový přístup, jaký mu třída, do které byl nově zařazen povoluje. Pokud vezmeme jako příklad výše zmíněný let z Prahy do Dubaje, na který byl cestující přeřazen z první třídy do economy třídy, měl od letu očekávání velkého komfortu ve formě lepšího sedadla, přístupu k lepšímu občerstvení, toaletám určeným pro pasažéry vyšších tříd apod., měl by dopravce tomuto cestujícímu zajistit přístup alespoň k takovým výhodám, které je schopen mu v dané situaci poskytnout. Další variantou budoucí úpravy Nařízení o náhradě ve prospěch cestujících, by mohla být možnost nechat je si vybrat, jakou formu kompenzace by nejraději přijmuli. Zdali by více uvítali, aby jim dopravce uhradil rozdíl v ceně letenek jednotlivých tříd, nebo zda by raději obdrželi kompenzaci formou věrnostních programů pro často cestující zákazníci apod.

⁹⁵ Článek 10 odst. 2 Nařízení o náhradě

Obecně lze zkonstatovat, že kompenzace jsou dle stávající úpravy pro cestující víceméně vyvážené, alespoň co se vztahu cestujícího s dopravcem týče. Dle mého názoru by sice bylo možné tuto část Nařízení o náhradě pojmout z hlediska práv cestujících více přívětivěji a zajistit jim výše zmíněnou možnost volby, na druhou stranu článek 10 aktuálně neuvádí žádné důvody přesunu cestujících mezi třídami, a tak Evropská unie neponechává dopravcům jakékoliv prostředky, jak takovouto kompenzaci cestujícímu neposkytnout. Aktuální právní úprava by tak dle mého názoru byla, s přičtením výše zmíněné změny týkající se výpočtu kompenzací, dostačující.

Na závěr této části tak lze zkonstatovat, že ačkoliv se Nařízení o náhradě na první pohled zdá jako vyvážené ve vztahu práv cestujících a povinností dopravců, opak je pravdou. Mnoho problémů a nejasností vycházejících z této úpravy muselo být vyřešeno až judikaturou. Místo toho, aby již samotné Nařízení o náhradě bylo jakýmsi vedoucím pramenem práva, musí se cestující v mnoha věcech obracet k soudnímu řešení. Judikaturou se ale úprava stává roztržitěnou a orientace v ní poté může být pro cestující velkým problémem při snaze uplatnit jejich práva. Bylo by proto vhodné tomuto trendu zamezit a v další novelizaci se snažit úpravu sjednotit začleněním judikatury do samotného Nařízení o náhradě. Cestující by tak nemuseli být odkázáni na hledání odpovědí v rozsáhlé judikatuře, ale mohli by naopak mít právní jistotu, že své nároky budou moci uplatnit jen pomocí samotného Nařízení o náhradě.

3. Vymáhání práv na náhradu a pomoc

Již ve článku týkajícím se informační povinnosti dopravce Nařízení o náhradě upravuje povinnost členských států stanovit vnitrostátní subjekt, který má pomáhat cestujícím snažícím se domoci svých práv. Seznam těchto subjektů je poté pravidelně aktualizován a je dostupný na internetových stránkách Komise. Každý z těchto subjektů je také povinen přístup k podání stížnosti zajistit v anglickém jazyce. Tento krok je vhodný zejména z důvodu příslušnosti jednotlivých subjektů a praktické využitelnosti ze strany cestujících. Tento subjekt má zároveň být odpovědný za prosazování Nařízení o náhradě ve vztahu k letům z letišť ve členském státě, v němž byl zřízen, a letů ze třetích zemí na tato letiště. Členským státům zároveň byla uložena povinnost existenci a specifikaci tohoto subjektu oznámit Komisi.⁹⁶ Cestující tak mají právo si u tohoto subjektu stěžovat na případné porušení Nařízení o náhradě, ke kterému došlo na letišti nacházejícím se na území členského státu, nebo které se týká letu ze třetí země na letiště nacházející se na území členského státu. Původní návrh Komise dokonce počítal s tím, že tyto subjekty budou pověřeny vyřizováním všech stížností, ať již by k nim došlo kdekoli, a orgán by následně předal stížnost příslušnému orgánu v jiném členském státě, který by následně jednal. Toto opatření mělo za úkol překonat jazykové bariéry jednotlivých občanů Evropské unie, které teoreticky mohly odrazovat cestující od podávání stížností v jiných zemích než jejich vlastních. V účinné úpravě se ovšem tato varianta neobjevila.⁹⁷ Dle mého názoru je absence možnosti podat stížnost k subjektu, který jedná v rodném jazyce stěžovatele chybným krokem a v budoucích úpravách by bylo vhodné tuto možnost pro cestující aplikovat.

3.1. Reálná efektivita vnitrostátních subjektů

Počáteční realita vytvoření těchto subjektů se ovšem neobešla bez problémů. Dle jednotlivých zpráv členských států z let po začátku účinnosti Nařízení o náhradě byli cestující, kteří pro podání stížnosti na dopravce využili stanovený vnitrostátní subjekt, nuceni čekat velmi dlouhou dobu pro vyřízení jejich stížnosti. Například dle Hodnotící zprávy z roku 2018 se průměrná doba čekání na rozhodnutí ve věci pohybovala kdekoli mezi čtyřmi a osmnácti měsíci.⁹⁸ Mimo jiné zpráva poukazovala také na nedostatečnou efektivnost, přespřílišnou složitost postupů vnitrostátních subjektů a propastný rozdíl mezi postupy řešení jednotlivých členských

⁹⁶ Článek 16 odst. 1 Nařízení o náhradě

⁹⁷ Návrh Komise ke článku 17 Nařízení o náhradě

⁹⁸ FOX, Sarah Jane a LUIS MARTIN-DOMINGO. EU Enforcement Mechanisms: Passenger Rights and EC Regulation 261/2004. *Annals of Air and Space Law* [online]. 2018, (43), 167-202 [cit. 2023-11-14]. Dostupné z: <https://heinonline-org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/P?h=hein.crasl/nairspl4343&i=209>

států. Hodnotící zpráva k vnitrostátním subjektům zase uváděla značnou neefektivitu vymáhání jakýchkoliv náhrad pro cestující

Dalším problémem se ukázala být již zmíněná jazyková bariéra mezi stěžovateli a jednotlivými vnitrostátními subjekty. Zároveň s jazykovou bariérou také nastal problém v různorodých sankcích, které jednotlivé státy ukládaly dopravcům, kteří jakýmkoliv způsobem porušili práva cestujících. Efektivnost vymáhání celkově nedosahovala takové úrovně, aby dopravce jakýmkoliv způsobem nutila k přijetí opatření, která by byla v souladu s Nařízením o náhradě.

Dle názoru Sary Drakeové z Univerzity v Cardiffu mají vnitrostátní subjekty zcela jistě jakousi monitorovací roli, ale Nařízení o náhradě specificky nestanovuje, zdali by cestujícím mělo být přiznáno odškodnění ze strany těchto subjektů. SDEU výslovně rozhodl⁹⁹, že vnitrostátní subjekty nejsou dle práva Evropské unie povinny poskytovat individuální odškodnění, tato povinnost by měla být stanovena vnitrostátním právem. Nařízení o náhradě taktéž žádným způsobem nepožaduje po vnitrostátních subjektech odškodné od jednotlivých dopravců. Jak již bylo výše zmíněno, článek 16 odst. 2 výslovně stanovuje povinnost členských států přijmout vnitrostátní sankce za porušení předpisů ze strany leteckých dopravců, které budou efektivní, přiměřené a zároveň odrazující. Ne všechny členské státy ovšem byli schopni tyto sankce nastavit dostatečně efektivním, či odrazujícím způsobem. V případě například Rumunska nebo Estonska totiž maximální možná sankce pro dopravce za způsobenou škodu za jeden incident (nikoliv za jednoho cestujícího) činí dokonce méně než 1 000 EUR.¹⁰⁰ Tato částka zcela očividně není dostačující k donucení dopravce ke změně jeho obchodních praktik a zajištění tak spravedlivějšího zacházení s cestujícími z jeho strany.

Dalším problémem, se kterým se vnitrostátní subjekty potýkají, jsou poté v mnoha případech nedostatečné zdroje a případný nedostatek různých technických či operačních expertíz k tomu, aby byly schopny posoudit důkazy či soulad tvrzení leteckých společností s realitou. Vnitrostátní subjekty tak mají z těchto důvodů spíše tendenci reagovat, a nikoliv být jakýmkoliv způsobem proaktivní. O dalším aspektu neefektivnosti vymáhání svědčí taktéž hodnotící zpráva Komise z roku 2014, ve které bylo zmíněno, že vnitrostátní subjekty uplatňují sankce pouze v 1 až 2 % případů.¹⁰¹

⁹⁹ Rozsudek SDEU ze dne 17. března 2016, ve spojených věcech C-145/15 a C-146/15, K ruijsenaars, A. Jansen, J. H. Dees Erf proti Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu za přítomnosti Royal Air Maroc SA a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

¹⁰⁰ DRAKE, Sara. Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004? Maastricht Journal of European and Comparative Law [online]. 2020, 27(2), 230-249 [cit. 2023-11-14]. ISSN 1023-263X. Dostupné z: <http://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1023263X20904235>

¹⁰¹ DRAKE, Sara. Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004? Maastricht Journal of European and Comparative Law [online]. 2020,

Tato statistika skutečně svědčí buďto o zcela nedostatečné kapacitě jednotlivých vnitrostátních subjektů, nebo o jejich neochotě sankcionovat dopravce.

Za vhodné rovněž považuji poukázat na statistiky jednotlivých stížností, které byly vyhotoveny v rámci deseti sledovaných členských států v průzkumu Evropského účetního dvora z roku 2018. Dle tohoto průzkumu se každoročně zvyšuje trend podávání stížností k vnitrostátním subjektům ze strany cestujících. Většina stížností poté směřuje proti dopravcům z důvodu zpoždění letů spolu se spory, kdy se aplikují výjimky odvolávající se na mimořádné okolnosti. Jedná se zhruba o 45 % veškerých podaných stížností. Celkem 19 % poté tvoří stížnosti podané z důvodu zrušení letu. Odepření nástupu na palubu tvoří zanedbatelnou část veškerých podaných stížností.¹⁰²

Z důvodů výše zmíněných by bylo vhodné minimálně uvažovat nad zpřísněním vnitrostátní úpravy aktivity vnitrostátních subjektů. Princip celého Nařízení o náhradě je zejména ochrana cestujících a jelikož výši a ukládání jednotlivých sankcí Evropská unie ponechala v gesci členských států, nelze tento princip naplnit tak, jak to navrhovatel tohoto nařízení nejspíše zamýšlel. Považuji tedy za vhodné uvažovat nad silnějším zakotvením povinnosti ukládat sankce za prokázané porušení Nařízení o náhradě ze strany dopravce již v evropské úpravě. Zároveň s tímto by bylo žádoucí stanovit jakousi minimální výši sankce, aby nedocházelo k příkladům jako v Rumunsku či Estonsku, a dopravci byli skutečně nuceni Nařízením o náhradě dodržovat bezvýhradně. V tomto ohledu dle mého názoru Nařízením o náhradě výrazně postrádá jakoukoliv přísnější úpravu, která by zajistila jak lepší možnost pro cestující ke kompenzacím, tak dodržování předpisů ze strany dopravců.

3.2. Úřad pro civilní letectví

Pro Českou republiku byl vnitrostátním subjektem pro podání stížností ustanoven Úřad pro civilní letectví, který byl zřízen § 3 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví.¹⁰³ Jeho úkolem je dohlížení na plnění povinností leteckého dopravce týkajících se náhrad a pomoci cestujícím, obrátí-li se na Úřad pomocí stížnosti v případě odepření nástupu na palubu proti jejich vůli, změny třídy z vyšší na nižší, zrušení či zpoždění letu nebo případného neposkytnutí péče jako následek

27(2), 230-249 [cit. 2023-11-14]. ISSN 1023-263X. Dostupné z: <http://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1023263X20904235>

¹⁰² DRAKE, Sara. Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004? Maastricht Journal of European and Comparative Law [online]. 2020, 27(2), 230-249 [cit. 2023-11-14]. ISSN 1023-263X. Dostupné z: <http://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1023263X20904235>

¹⁰³ § 3 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví

jakýchkoli výše zmíněných situací. Co ovšem nespadá do kompetence Úřadu, je jeho dohled nad plněním povinnosti leteckého dopravce v souvislosti s událostmi vztahujícími se zejména na ztracená zavazadla či nesprávné zacházení s nimi.¹⁰⁴

Místní příslušnost Úřadu je poté stanovena v souladu s Nařízením o náhradě. Jedná se tudíž o události, ke kterým dojde v případě odletu z letiště na území České republiky, anebo při odletu z letiště umístěného ve třetí zemi, přičemž cílovou destinací je letiště nacházející se na území České republiky za předpokladu, že byl let provozován dopravcem Evropské unie.

3.2.1. Postup cestujících v případě poškození práv dopravcem

V souladu s cílem této práce považuji za vhodné popsat jednotlivé kroky, které je cestující, jehož práva byla poškozena, povinen podniknout, aby dosáhl prostřednictvím Úřad kýženého výsledku ve formě správné kompenzace.

Prvním krokem, který je cestující povinen učinit v rámci správného postupu při vymáhání kompenzace, je kontaktování leteckého dopravce, se kterým let absolvoval, přičemž tato povinnost se vztahuje pouze na kompenzace určené čl. 7. Nařízení o náhradě. V případech kompenzací určených článkem 9 (neboli poskytnutí pomoci ve formě občerstvení, ubytování a přepravy mezi letištěm a ubytováním) a článkem 8 odst. 1 písm. a) ve formě náhrady pořizovací ceny letenky není cestující povinen uplatnit svůj nárok na kompenzaci nejdříve u dopravce. V případech nároků dle článků 8 a 9 se tedy cestující může obrátit rovnou na Úřad.

Po uplatnění nároku u dopravce začne běžet dvouměsíční lhůta, do konce které má dopravce povinnost cestujícímu odpovědět. Pokud dopravce v této lhůtě neposkytne odpověď či pokud jeho odpověď bude pro cestujícího neuspokojivá¹⁰⁵, má cestující možnost obrátit se na Úřad za pomoci speciálního internetového formuláře, který je k nalezení na webových stránkách Úřadu.¹⁰⁶ Ve formuláři cestující následně vyplní veškeré potřebné údaje jako jsou datumy, místa odletu a příletu, včetně plánových a reálných časů pro potřeby kompenzace zpožděných letů, a jeden ze čtyř výše zmíněných důvodů jeho žádosti o kompenzace. Cestujícím se zároveň doporučuje si pro rychlejší vyřízení stížnosti připravit původní potvrzení rezervace letenky, případně její kopii, kopie osobních dokladů, které poté po cestujícím vyžadují zejména letečtí

¹⁰⁴ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Formulář stížnosti cestujících v letecké dopravě [online]. [cit. 2023-11-15]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/verejnost/odepreni-nastupu-zpozdzeni-nebo-zruseni-letu/formular-stiznosti-cestujících-v-letecke-doprave/>

¹⁰⁵ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Formulář stížnosti cestujících v letecké dopravě [online]. [cit. 2023-11-15]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/verejnost/odepreni-nastupu-zpozdzeni-nebo-zruseni-letu/formular-stiznosti-cestujících-v-letecke-doprave/>

¹⁰⁶ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Formulář stížnosti cestujících v letecké dopravě [online]. [cit. 2023-11-15]. Dostupné z: <https://kompenzace.caa.cz/>

dopravci, kteří nejsou dopravci Evropské unie, a bankovní údaje účtu, na který si cestující v případě uznání nároku kompenzací bude přát zaslat.¹⁰⁷

Po splnění výše stanovených podmínek Úřad postupuje následovně: Cestujícímu zašle informaci o obdržení stížnosti včetně čísla jednacího pro další případnou komunikaci mezi nimi. Poté kontaktuje příslušného leteckého dopravce s žádostí o jeho stanovisko k věci a za tímto účelem mu poskytne šestitýdenní lhůtu, přičemž tato lhůta může být až několikrát prodloužena v závislosti na „mnoha faktorech“.¹⁰⁸ V této formulaci a obecně v možném prodlužování lhůty pro vyjádření dopravce spatřuji značný problém. V případě, že cestujícímu vzniká možný nárok na kompenzací, na kterou by dle Nařízení o náhradě mohl a měl mít nárok, mělo by být v tento moment možné po dopravci spravedlivě požadovat, aby své stanovisko byl minimálně schopný k dané věci poskytnout ve stanovené lhůtě. Cestující by neměl být podroben delším čekacím lhůtám a tím pádem delšímu čekání na případnou kompenzací. Lhůtu by v tomto případě nemělo být možné prodloužit, čímž by také bylo možné dopravce nutit k pečlivějšímu plnění svých povinností. Další možností zaručení spotřebitelské přívětivosti by mohlo být lepší definování fráze „mnoha faktorech“ takovým způsobem, aby obsahovala alespoň demonstrativní výčet těchto možných faktorů ovlivňující délku zaslání stanoviska dopravce.

Po obdržení stanoviska dopravce Úřad toto stanovisko samostatně vyhodnotí a následně kontaktuje stěžovatele, kterému sdělí výsledek šetření jeho stížnosti. Výsledek šetření Úřadu je přitom výsledkem konečným.¹⁰⁹ Cestující ovšem s výsledkem spokojený být v mnoha případech nemusí, o čemž svědčí i nebývalé množství rozsudků SDEU v záležitostech týkajících se Nařízení o náhradě. Jak ale v případech nespokojenosti postupovat a na koho se obrátit? V tomto ohledu je vhodné se s hledáním odpovědi obrátit na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (přepřelované znění) a na judikaturu SDEU. V Rozsudku čtvrtého senátu SDEU ve věci C-204/08 Peter Rehder proti Air Baltic Corporation byla řešena právě předběžná otázka týkající se příslušnosti soudu v souvislosti s kompenzacemi, které mají být přiznány na základě Nařízení o náhradě. V rozsudku se SDEU zabýval předběžnou otázkou podanou rozhodnutím Bundesgerichtshof (Německo) ze dne 22. dubna 2008, která se týkala výkladu čl. 5 bodu 1 písm.

¹⁰⁷ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Formulář stížnosti cestujících v letecké dopravě [online]. [cit. 2023-11-15]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/verejnost/odepreni-nastupu-zpozdzeni-nebo-zruseni-letu/formular-stiznosti-cestujících-v-letecke-doprave/>

¹⁰⁸ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Formulář stížnosti cestujících v letecké dopravě [online]. [cit. 2023-11-15]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/verejnost/odepreni-nastupu-zpozdzeni-nebo-zruseni-letu/formular-stiznosti-cestujících-v-letecke-doprave/>

¹⁰⁹ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Formulář stížnosti cestujících v letecké dopravě [online]. [cit. 2023-11-15]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/verejnost/odepreni-nastupu-zpozdzeni-nebo-zruseni-letu/formular-stiznosti-cestujících-v-letecke-doprave/>

b) druhé odrážky Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 (v dnešní době je již předpis zrušený a nahrazený Nařízením Brusel I bis, který dané ustanovení nově upravuje článkem 7 odst. 1. písm. b) druhá odrážka)¹¹⁰. Předběžná otázka se zabývala případem občana Spolkové republiky Německo, kterému byl společností Air Baltic Corporation zrušen rezervovaný let z Mnichova do Vilniusu přibližně 30 minut před plánovaným odletem. SDEU v této věci judikoval, že tehdejší článek 5 bod 1 písm. b) druhou odrážku je nutné vykládat ve smyslu toho, že v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do jiného členského státu uskutečňované na základě smlouvy, která byla uzavřena s jedinou leteckou společností, je soudem příslušným k rozhodnutí o náhradě škody (takové škody, která má svůj základ v některém z ustanovení Nařízení o náhradě) soud na základě volby žalobce, a to takový soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo přiletu letadla tak, jak bylo ujednáno ve smlouvě.¹¹¹

Jiná situace ovšem nastává v případě letů s přestupem. V takovémto případě je potřeba mít na paměti rozdílnost rezervace dvou letů pod jednou rezervací a dvou letů na sebe sice navazujících, ale zakoupených zvlášť. V případě první možnosti je postup podání případné žaloby obdobný postupu výše zmíněnému, tzn. příslušnost soudu je dána jak v místě odletu, tak v místě konečného přiletu. Jako příklad je možné uvést let z Prahy do Vídně, odkud poté cestující bude následně pokračovat do Barcelony. Cestující si obě cesty rezervoval v rámci jedné rezervace, a proto se v takovém případě bude moci domáhat náhrady soudní cestou jak u soudu příslušného v Praze, jakožto místě odletu, tak v Barceloně, jakožto cílové destinaci. V druhé situaci, kdy má cestující nezávisle na sobě rezervované a zakoupené dva navazující lety, je poté možností více, v závislosti na tom, který z letů byl zatížen nějakou událostí, která by měla za výsledek vznik práva na náhradu. Pokud tuto situaci budu demonstrovat na letu do stejných destinací, jako v příkladu výše uvedeném, a zpoždění by měl pouze let z Prahy do Vídně, má pak cestující možnost obrátit se na soud buďto v Praze, nebo ve Vídni, ale nikoliv v Barceloně.

V této věci je taktéž vhodné poukázat na usnesení šestého senátu SDEU ze dne 13. února 2020 ve věci C-606/19 flightright GmbH proti Iberia LAE SA Operadora Unipersonal. SDEU se v této věci zabýval právě právem na náhradu pro cestující v letecké dopravě v případě zrušení nebo významného zpoždění letu s jedinou rezervací skládající se z několika úseků zajišťovaných dvěma různými leteckými dopravci. Jednalo se o případ cestujících, kteří měli pod jednou rezervací zakoupené tři lety od dvou různých dopravců. První let z Hamburku do Londýna, obdobně jako druhý let z Londýna do Madridu proběhl bez problémů. Třetí let z Madridu do San Sebastianu ovšem byl bez předchozího upozornění dopravcem Iberia zrušen. Cestující se domáhali náhrady

¹¹⁰ Čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka Nařízení rady (ES) č. 44/2001

¹¹¹ Rozsudek SDEU ze dne 9. července 2009, věc C-204/08, Peter Rehder proti Air Baltic Corporation

škody u okresního soudu v Hamburku, kterým byla následně položena předběžná otázka týkající se jeho mezinárodní příslušnosti. Šestý senát v této věci rozhodl tak, že dle výkladu článku 7 odst. 1. písm. b) druhá odrážka Nařízení Bursel I. Bis je zapotřebí vykládat ve smyslu toho, že „místo plnění“ může být tvořeno místem odletu prvního úseku letu, pokud se jedná o let, který se vyznačuje jedinou rezervací pro celou trasu na sebe navazujících letů, a to i pokud se jedná o lety provozované rozdílnými dopravci.¹¹² Pro potřeby cestujícího, který by se chtěl svého práva na náhradu domáhat skrze soudní cestou, je tedy vhodné poznamenat, že příslušným soudem ve všech takto zmíněných případech, za předpokladu, že bude odletovým místem Letiště Václava Havla, bude Obvodní soud pro Prahu 6.

K tématu vnitrostátních subjektů rovněž považují za vhodné poukázat na relevantní judikaturu z poslední doby. Ve věci C-597/20 Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A. proti Budapest Főváros Kormányhivatala ze dne 29. září 2022 SDEU rozsudkem judikoval, že článek 16 Nařízení o náhradě týkající se vnitrostátních subjektů tímto nařízením zřízeným musí být vykládán v tom smyslu, že *„členské státy mají možnost oprávnit vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení k tomu, aby leteckému dopravci uložil povinnost zaplatit náhradu ve smyslu článku 7 uvedeného nařízení dlužnou cestujícím na základě téhož nařízení, pokud je tomuto vnitrostátnímu subjektu podána individuální stížnost cestujícího za předpokladu, že je tomuto cestujícímu a uvedenému leteckému dopravci poskytnuta možnost soudního přezkumu.“*¹¹³

3.2.2. Porovnání s nároky cestujících nespádající pod Nařízení o náhradě

V případě, kdy dojde například ke zrušení letu více než čtrnáct dní před odletem a let má místo odletu i cílovou destinaci v rámci Evropské unie, je cestující oprávněn požadovat náhradu jemu vzniklé škody dle Nařízení Brusel I bis. Na rozdíl od zrušení, zpoždění nebo odepření nástupu na palubu, které spadají pod působnost Nařízení o náhradě, se však v těchto případech cestující nemůže spoléhat na jistotu náhrady škody, jelikož důkazní břemeno zde leží právě na něm, jakožto cestujícím. Spotřebitelé jsou ti, kteří musí prokázat existenci a poté i samotnou výši škod, spolu s odpovědností dopravce.¹¹⁴ Cestující může podat žalobu na náhradu škody u příslušného soudu. Takovýto příslušný soud je určen dle článku 7 odst. 1 písm. a) Nařízení Brusel I bis, který stanoví možnost žalovat leteckého dopravce u soudu ve místě, kde závazek, o nějž se jedná, byl nebo měl

¹¹² Rozsudek SDEU ze dne 13. února 2020, věc C-606/19, flightright GmbH proti Iberia LAE SA Operadora Unipersonal

¹¹³ Rozsudek SDEU ze dne 29. září 2022, věc C-597/20, Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A. proti Budapest Főváros Kormányhivatala

¹¹⁴TIKAL, František. Náhrada škody za zrušený let [online]. [cit. 2023-11-16]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/nahrada-skody-za-zruseny-let>

být splněn.¹¹⁵ V případě poskytování služeb je poté takovýmto místem místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytnuty. Je tedy vhodné mít za to, že příslušným soudem je v těchto případech soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo přiletu letadla, a to na základě volby žalobce, tedy stejným způsobem jako u sporů spadajících pod působnost Nařízení o náhradě.

K této otázce rovněž považuji, v souladu s cílem práce, kterým je představit čtenáři komplexním způsobem jeho možnosti v oblasti náhrad a pomoci v letecké dopravě, za vhodné poukázat na problematiku, vztahující se na Montrealskou úmluvu a domáhání se náhrady v případech nespádajících do působnosti evropského práva. Pro takovéto lety a náhrady vymáhané soudní cestou bude ve věci příslušnosti soudu použit článek 33 Montrealské úmluvy, který stanoví, že cestující musí podat žalobu o náhradu na území jednoho ze smluvních států, tedy buď u soudu v místě bydliště nebo sídla dopravce, nebo případně v místě jeho provozovny, nebo v místě provozovny, kde byla uzavřena přepravní smlouva, anebo případně u soudu v místě určení dodávky. V případě náhrady škody, která měla za následek smrt nebo zranění cestujícího, je cestující poté povinen žalobu podat u soudů příslušných, jak je zmíněno výše, anebo případně u soudu na území smluvního státu, ve kterém měl v okamžiku nehody hlavní nebo trvalé bydliště.

3.3. Nevhodné postupy pro cestující a jejich možná náprava

V posledních několika letech, zejména poté v letech covidových a pocovidových, lze v online prostředí sledovat strmý nárůst společností, které slibují cestujícím pomoc s vymáháním kompenzací v případě, že na ně mají nárok. Z pohledu cestujícího se může jednat o pro ně nejjednodušší řešení jejich situace. Tento postup má ovšem krom nesporných výhod ve formě pohodlnosti pro cestující taktéž mnoho úskalí. Tyto společnosti si totiž v případě úspěchu ve věci účtují poplatek ve výši několik desítek procent ze soudem přiznané náhrady škody. Všechny takovéto společnosti se sice prezentují jako odborníci na danou problematiku a spolu s tímto tvrzením prezentují procentuální úspěšnost žalob na náhradu škody, ale otázkou zůstává, zdali vzhledem k výši kompenzací není poplatek ve formě vysokých procent pro cestující spíše kontraproduktivním. Tento postup tak za nejvhodnější řešení pro poškozeného cestujícího rozhodně nepovažuji. Lepší variantou by bylo, aby se cestující nechal v těchto případech zastoupit jednou ze spotřebitelských organizací, které v této oblasti působí, a jejichž seznam je dostupný na

¹¹⁵ Článek 7 odst. 1. písm. a) Nařízení Brusel I bis

webových stránek Ministerstva průmyslu a obchodu,¹¹⁶ ovšem pro běžného spotřebitele není tento seznam jednoduché nalézt, zejména kvůli přetlaku výše zmíněných pochybných společností. Jaké je tedy vhodné řešení tohoto problému?

V blízké době bude v České republice díky Směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1928 ze dne 25. listopadu 2020 o zástupných žalobách na ochranu kolektivních zájmů spotřebitelů a o zrušení směrnice 2009/22/ES možnost podání tzv. „hromadných žalob“ čili žalob, jejichž účelem je zvýšení ochrany menších žalobců a obecné zefektivnění fungování soudního systému zejména ve spotřebitelských sporech. Hromadné žaloby budou v budoucnu sloužit jako institut podání jedné žaloby, kdy žalobci budou všichni poškození spotřebitelé, namísto až několika desítek jednotlivých žalob, které je každý žalobce nucen podat zvlášť. Explicitně ve věcech náhrady škody se může jednat o jeden z klíčových nových institutů, který by mohl mnohonásobně zlepšit postavení cestujících v případě soudního sporu a dopomoci tak k dalšímu vyvážení práv cestujících a povinností dopravce v rámci celého Nařízení o náhradě.

Zároveň s tímto by institut hromadných žalob mohl zabránit výše zmíněným společnostem specializujícím se na vymáhání náhrady škody v letectví na „parazitování“ na poškozených cestujících. Spolu s institutem hromadných žalob totiž členským státům zároveň vzniká povinnost v národní úpravě uvést, že takovéto žaloby bude možné podávat pouze skrze tzv. „oprávněný subjekt“. Tímto subjektem bude moci být pouze nezávislá právnická osoba, která může prokázat, že po dobu 12 měsíců před podáním žádost vykonávala veřejnou činnost v oblasti ochrany zájmů spotřebitelů, bude neziskové povahy, nebude v úpadku či proti ní nebude vedeno insolvenční řízení.¹¹⁷ V České republice zatím nedošlo ke konkrétní vnitrostátní transpozici zmíněné směrnice, nicméně v nedaleké době by k takovému kroku dojít mělo, jelikož legislativní proces se v této věci blíží svému zdárnému konci. Možnost podávání hromadných žalob prostřednictvím neziskových oprávněných subjektů poté bude pro spotřebitele výrazným posunem ve formě pohodlnosti vymáhání náhrad po dopravci a nebude se tak nadále muset přiklonit ke společnostem, jejichž poplatky za úspěch ve věci jsou spotřebitelsky velmi nevýhodné.

¹¹⁶ MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU. Jak postupovat při zpoždění letu? [online]. [cit. 2023-11-28]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/ochrana-spotrebitele/pruvodce-pro-spotrebitele/jak-postupovat-pri-zpozdeni-letu---262892/>

¹¹⁷ Článek 4 odst. 1, 2, 3 Směrnice na ochranu kolektivních zájmů

4. Budoucnost evropské úpravy

Jaká úprava nás ovšem v rámci evropského práva čeká v budoucnu? Jak již bylo v práci zmíněno, Nařízení o náhradě se od jeho vydání nedostalo žádné velké úpravy. Konsensus na tom, že zejména z hlediska velmi rozsáhlé judikatury je jakási změna zapotřebí, je ovšem ze strany orgánů Evropské unie patrný.

Již od března roku 2013 je v rámci všech orgánů projednáván návrh Komise s názvem Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění Nařízení o náhradě a Nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel. Tento návrh si klade za cíl dále zlepšovat prosazování pravidel Evropské unie za pomoci vyjasnění klíčových zásad a implicitních práv cestujících, které v minulosti vedlo právě ke zmíněným sporům mezi cestujícími a leteckými dopravci.

První čtení v Evropském parlamentu bylo přijato v únoru 2014 a následně v říjnu 2019 europoslanci odhlasovali zahájení jednání s Radou Evropské unie.¹¹⁸ Ačkoliv od poslední velké události v tomto legislativním procesu uběhlo již téměř deset let, proces spolurozhodování stále probíhá. Evropský parlament se s Radou stále nedohodl na konečných řešeních této navrhované změny. Komise v příloze III svého pracovního programu pro rok 2021 uvedla tento návrh jako prioritní v rámci tzv. „Evropského green dealu“. Oproti očekáváním, které Komise tímto pracovním programem posílila, se ovšem projednávání o změně Nařízení o náhradě žádným významným způsobem neposunulo. Komise poté návrh zařadila do svého pracovního programu na třetí čtvrtinu roku 2023.¹¹⁹ Přes veškeré plány se však nepodařilo návrh do programu fakticky zařadit. Vzhledem k prioritě, kterou Komise změně tohoto nařízení přikládá, lze však očekávat, že se cestující v roce 2024 dočkají tolika nutné změny.

4.1. Pohled Komise na změnu Nařízení o náhradě

V PRACOVNÍM DOKUMENTU ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ s názvem Průvodní dokument k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004,¹²⁰ který posuzuje dopady návrhů ke změně Nařízení o náhradě, Komise uvádí hlavní plánované změny. Jako hlavní důvod nutné změny Nařízení o náhradě

¹¹⁸ EVROPSKÁ UNIE. Procedure 2013/0072/COD [online]. 2013, 13. 1. 2020 [cit. 2023-11-17]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2013_72

¹¹⁹ EVROPSKÁ UNIE. Commission work programme 2023 [online]. 2022 [cit. 2023-11-17]. Dostupné z: https://commission.europa.eu/system/files/2022-10/com_2022_548_1_annexe_en.pdf

¹²⁰ EVROPSKÁ UNIE. PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004 [online]. 2013 [cit. 2023-11-17]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52013SC0063>

Komise uvádí nepřiznávání náhrad cestujícím ze strany leteckých společností. Příčiny tohoto problému poté Komise spatřuje zejména v neefektivním a nejednotném prosazování Nařízení o náhradě v rámci členských států. Komise shledává, že nedostatky v Nařízení o náhradě, jejichž posouzení a zhodnocení bylo rovněž cílem této práce, vytvářejí právní nejistotu, která brání řádnému prosazování práv cestujících v letecké dopravě. Další nedostatky dle Komise pramení z chybějící formální koordinace mezi jednotlivými členskými státy, nepřiměřených postupech vyřizování stížností a nedostatečných prostředcích individuálního odškodnění.

Komise v Pracovním dokumentu taktéž poukazuje na odrazující účinky některých aspektů finančních náhrad. Uvádí, že standardizované částky náhrady škody, které kompenzují časovou ztrátu a jsou pro všechny cestující stejné, mohou být vyšší než hodnota skutečné škody.¹²¹ Pro účely další úpravy tedy Komise dle svých studií uvedených v Pracovním dokumentu navrhuje významným způsobem standardizovanou částku změnit na nejnižší možnou hodnotu, kterou odhaduje na 40 EUR za hodinu zpoždění.

Celková paušalizace náhrad tak, jak byla zavedena již původním znění nařízení, by poté žádnou změnou projít neměla. Komise pouze navrhuje změnit standardizovanou částku na hodnotu výše zmíněnou. V případě přijetí takovéto změny by ovšem došlo k významnému snížení náhrad ve smyslu článku 7 Nařízení o náhradě. To by poté zcela jistě nebylo ke prospěchu spotřebitele. Dopravci by naopak z této změny měli značný prospěch, jelikož jejich náklady na náhrady na zpoždění by se rázem pohybovaly v řádově nižších hodnotách.

4.1.1. Cíle politiky dle Komise

Vzhledem k problémům, které jsou popsány v kapitole 4.1. Komise jako obecný cíl změny Nařízení o náhradě stanovuje další podporu zájmu cestujících v letecké dopravě tím, že dopravci budou dodržovat vysokou úroveň ochrany těchto cestujících v případech narušení cesty a zároveň zajistit, aby letečtí dopravci provozovali svou činnost v harmonizovaných podmínkách na liberalizovaném trhu. Obecný cíl Komise lze sice označit za důvodný, ale nikoliv za inovativní. Tento cíl je totiž ve své podstatě totožný s tím, který stanovovalo již původní znění Nařízení o náhradě.

Za konkrétní cíle poté Komise označila zejména efektivní a jednotné prosazování práv cestujících v celé Evropské unii. Vytyčení tohoto cíle považuji za vhodné vzhledem k problémům s vymáháním náhrad popsaných ve třetí části této práce. Unifikace vymáhání náhrad v rámci celé Evropské unie by zcela jistě prospěla cestujícím. Tohoto cíle poté Komise plánuje dosáhnout

¹²¹ Bod 1.2.2. odst. 1 Pracovního dokumentu

pomocí upřesnění definic a hlavních zásad, zajištěním efektivní a jednotné politiky sankcí a zajištěním odpovídajících efektivních postupů vyřizování stížností. Snahu Komise v tomto ohledu lze hodnotit jako vhodnou a důležitou, jelikož, jak již bylo zmíněno, vymáhání náhrad je pro cestující v dnešní době stále velmi složitým procesem.¹²²

Druhým konkrétním cílem návrhu změny Nařízení o náhradě je snížení dopadů některých nákladů stanovených nařízením na letecké společnosti. Komise má v úmyslu dosáhnout tohoto snížení skrze neodrazování od dodržování předpisů tím, že finanční náhrada bude stanovena takovým způsobem, aby její výše nebyla pro letecké společnosti nepřiměřeně velkým výdajem.¹²³ Ačkoliv lze snahu Komise zajistit náhrady takovým způsobem, aby se jich cestujícím dostalo co nejdříve, pochopit, dle mého názoru nelze snižovat výši náhrady na úkor cestujícího jen proto, aby letecké společnosti nebyly odrazovány od jejich vyplácení. Takovýto krok by dopravce od včasného vyplácení nejspíše neodradil.

Komise se v Pracovním dokumentu spolu s výše zmíněnými návrhy zabývá také možným nahrazením některých povinností v oblasti péče tzv. nepovinným pojištěním.¹²⁴ Ačkoliv Komise tuto možnost dále nepopisuje, lze usuzovat, že letecké společnosti by v případě zavedení tohoto pojištění byly v mnoha případech oprostěny povinnosti poskytnout péči cestujícím, kteří na ní dle současné úpravy nárok mají. Tímto by ale dle mého názoru došlo k velkému posunu vyváženosti celého Nařízení o náhradě směrem, který by byl velmi přívětivý k dopravcům, ovšem velmi nepřívětivý k cestujícím.

Dalším z návrhů v Pracovním dokumentu, který by výrazně prospěl leteckým dopravcům by poté bylo rozšíření oblasti působnosti mimořádných okolností tak, aby zahrnovaly většinu případů technického selhání.¹²⁵ Ačkoliv je v praxi možné, že jednotlivá technická selhání nebudou z většiny vinou dopravce, nelze zároveň s tímto faktem požadovat po cestujících, aby se vzdali náhrad v případě takovýchto problémů. Rozšíření mimořádných okolností by bylo vítané ve smyslu taxativního výčtu takovýchto okolností tak, aby v budoucnu nedocházelo ke sporům, jako tomu bylo doposud. Zařazení technických selhání do této množiny by však cestujícím žádný prospěch nepřineslo a opět by významným způsobem způsobilo nevyváženost Nařízení o náhradě.

¹²² Bod 3. odst. 1. Pracovního dokumentu

¹²³ Bod 3. odst. 2. Pracovního dokumentu

¹²⁴ Bod 4.3. odst. 1 Pracovního dokumentu

¹²⁵ Bod 4.3. odst. 2. písm. b) Pracovního dokumentu

4.2. Zhodnocení návrhu na změnu Nařízení o náhradě

V rámci zmíněných změn lze usuzovat, že Komise a celkově orgány Evropské unie shledávají největší problém současné úpravy v přehnané složitosti vymáhání náhrad cestujícími. V rámci současného pozměňovacího návrhu tedy Komise projevuje snahu o značné zjednodušení tohoto procesu. Tato snaha o posílení práv cestujících je v kontextu praxe žádoucí, avšak takto navrhovaným způsobem je více kontraproduktivní než výhodná, jelikož v kontextu celého Pracovního dokumentu dochází spíše k významnému posílení práv leteckých dopravců než cestujících. Ať již jedná o rozšíření definice mimořádných okolností na technické selhání letadel, nebo snížení paušální částky náhrad na nejnižší možnou hranici určenou studií Komise, cestující je ve výsledku vždy znevýhodněn. Obsah Pracovního dokumentu se sice v dalších měsících a možná i letech bude zcela jistě měnit, nicméně jeho současné znění dle mého názoru není v souladu s cílem, který si Komise a celá Evropská unie stanovila jako prioritní, tedy cílem co nejvíce chránit cestujícího jako spotřebitele.

Závěr

Cílem diplomové práce bylo představit Nařízení o náhradě a analyzovat jeho vyváženost z hlediska práv cestujících a povinností leteckých dopravců v kontextu aktuální úpravy a na ní navazující judikatury Soudního dvora Evropské unie, která je s touto oblastí v praxi provázaná natolik, že nelze nahlížet pouze na Nařízení o náhradě jako takové. Součástí hlavního cíle práce bylo poté i vytvoření návodu pro cestující, kterým by se mohli řídit v případě vymáhání náhrad.

Analýzou Nařízení o náhradě a s ním související judikatury lze dojít k závěru, že aktuální evropská úprava ve většině oblastí je dostatečně vyvážená, co se jednotlivých důvodů vzniku náhrad týče. Přestože je Nařízení o náhradě normou moderní a soustřeďuje se na ochranu cestujících jako spotřebitelů, jeho stáří je na něm již více než patrné. Návrh jeho nové úpravy se již dlouhou dobu nachází v „legislativním pekle“, ačkoliv pro Evropskou unii dlouhodobě představuje prioritní oblast úpravy.

Pokud se nejdříve zaměřím na vyváženost úpravy, lze tu největší spatřovat ve článku 10 Nařízení o náhradě a týká se změny třídy na vyšší nebo nižší. V této oblasti je již z nařízení zcela zjevné, co bylo jeho cílem, a úprava bere ohled jak na práva cestujících, tak na povinnosti dopravce. Ačkoliv by i tato část Nařízení o náhradě mohla být v budoucnu předmětem některých vylepšení, jako je například změna formy výpočtu náhrady za změnu třídy z vyšší na nižší, stále se jedná o nejucelenější a nejlépe fungující část Nařízení o náhradě, co se jednotlivých důvodů pro přiznání náhrad týče. O tomto faktu svědčí i malá četnost judikatury týkající se tohoto článku.

Část Nařízení o náhradě týkající se náhrad u zrušených letů, lze, po provedené analýze, taktéž považovat za vyváženou. Cestujícím je poskytnuta v podstatě veškerá možná náhrada a pomoc, kterou lze v Nařízení o náhradě nalézt. V případě zrušení letu jim je poskytnuta pomoc ve formě občerstvení a ubytování, je jim nabídnut náhradní let, a zároveň jim také vzniká nárok na finanční kompenzaci. Nařízení o náhradě zároveň nepožaduje po dopravcích žádné nepřiměřené úkony, které by měly za následek znevýhodnění dopravce, a tím pádem nevyváženost úpravy. Jedinou částí, která dle mého názoru nevyváženost opravdu způsobuje (přestože jakkoliv minimální), je již zmíněná absence konkrétnosti u osob se speciálními potřebami a dětmi bez doprovodu.

Poměrně velkou vyváženost a celkovou vstřícnost Nařízení o náhradě jak k cestujícím, tak k dopravcům, lze poté spatřovat také v úpravě týkající se odepření nástupu na palubu letadla. Nejenže je v tomto ohledu cestujícím nabídnuta pomoc a finanční kompenzace, ale rovněž je zde vybudován systém dobrovolníků. Tento systém považuji za jednu z největších předností celého nařízení, jelikož může často zafungovat jako jakési smírné řešení mezi cestujícími a dopravci v případě overbookingu. To lze spatřovat i v poměrně hojném využívání toho institutu v praxi

Samotný overbooking je ovšem problémem, který Nařízení o náhradě nikterak neupravuje. Přitom, se v letecké dopravě jedná o velmi častý jev. Ignorace tohoto problému ze strany Nařízení o náhradě sice nijak výrazně neovlivňuje vyváženost celého nařízení, považuji nicméně za vhodné, aby se do jeho budoucích změn alespoň základní úprava overbookingu zakomponovala. Jakákoliv úprava by jednoznačně byla ku prospěchu cestujících jakožto spotřebitelů.

Naopak největší nevyváženosti lze, dle mého názoru, spatřovat v nedostatečné úpravě problematiky zpožděných letů. Nejenže zpoždění jako takové není Nařízením o náhradě definované, ale rovněž i jeho samotná úprava v článku 6 se od počátku potýká s nedostatečností. Pokud bychom se řídili pouze zněním Nařízení o náhradě, pak cestujícím v žádném případě nepřipadne právo na náhradu ve formě finanční kompenzace. Jistě, dle nařízení je dopravce povinen o cestující pečovat v souladu s článkem 8 a 9, tedy poskytnout jim občerstvení, případně ubytování v případě zpoždění. Samotnou povinnost poskytnout cestujícím finanční náhradu v případě delšího zpoždění ovšem upravil až Soudní dvůr Evropské unie v jednom ze svých rozsudků. Tímto se tedy pomyslné váhy rovnosti práv cestujících a povinností dopravce lehce vyrovnaly, stále se ovšem nejedná o dostatečnou nápravu. Zpoždění je hlavním důvodem vzniku sporů mezi cestujícími a dopravci, a tudíž považuji za vhodné tak důležitou část, jako je finanční náhrada v případě delšího zpoždění, obsáhnout již v samotném textu Nařízení o náhradě. Ke zpoždění poté ještě považuji za vhodné zmínit nedostatečnost zmíněné péče, kterou je dle článku 9 dopravce povinen poskytnout. V případech významně dlouhého zpoždění by bylo, dle mého názoru, vhodnější úpravu celkově zpřísnit a rozšířit části týkající se pomoci ze strany dopravce. V současném znění se dle mého názoru jedná pouze o minimální formu pomoci, která je zároveň v mnoha ohledech již zastaralá a v praxi téměř nevyužitelná (například poskytnutí 2 hovorů či faxů cestujícím). Celá tato část nařízení se tudíž stává vysoce nevyváženou, co se práv cestujících týče.

Zmíněné nařízení je rovněž předpisem až přespříliš stručným. Mnoho otázek, které by v textu normy být upraveno mělo, v současnosti není. Jedná se například o nedostatečnou úpravu záležitostí týkajících se osob s omezenou pohyblivostí a všech osob, které je doprovázejí, stejně jako potřeb dětí bez doprovodu. Dalším důležitým pochybením ze strany tvůrce Nařízení o náhradě bylo vynechání jakéhokoliv (alespoň demonstrativního) výčtu mimořádných okolností, které zbavují dopravce povinnosti poskytnout cestujícím náhradu.

Další důležitou součástí Nařízení o náhradě jsou výše finančních kompenzací uvedené ve článku 7. Ačkoliv se v roce 2004 mohly částky zdát jako adekvátní a dostačující, téměř o dvacet let později tomu tak často již není. V tomto ohledu by bylo více než vhodné tyto částky aktualizovat a navýšit, a to i vzhledem ke stále stoupajícím cenám letenek. Cestujícím v současnosti zcela zjevně není poskytována náhrada v alespoň obdobné výši, jako tomu bylo v

počátcích účinnosti tohoto nařízení, a v tomto ohledu se tak o Nařízení o náhradě jako o vyváženém také hovořit nedá.

Samotná úprava vymáhání náhrad je poté zcela výlučně ponechána v gesci vnitrostátních předpisů jednotlivých členských států. Ačkoliv se tato varianta mohla zdát jako vhodná, praxe ukazuje, že by nebylo by od věci do působnosti jednotlivých vnitrostátních subjektů zasáhnout trochu více a zlepšit tak šanci cestujících na vymožení náležité náhrady.

Žádná právní úprava nikdy není úpravou perfektní, a to ani v rámci Evropské unie. Navzdory stáří Nařízení o náhradě a jeho chybám ve formě absence důležitých definic a alespoň demonstrativních výčtů některých okolností jej lze ovšem označit za komplexní a zároveň jednoduchou úpravu. Cílem Nařízení o náhradě zjevně bylo jeho snadné pochopení, což zcela jistě splňuje. V současné podobě se tedy jedná o nařízení většinově vyvážené, co se práv cestujících a povinností dopravce týče, a částmi, které vyvážené nejsou, se Komise již zabývá. V budoucnu se tak pravděpodobně dočkají změn, nicméně prozatím není jisté, zda bude nová úprava pro spotřebitele výhodnější či nikoliv.

Seznam zkratk

Nařízení o náhradě	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
Varšavská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě ze dne 12. října 1929
Haagský protokol	Protokol ze dne 28. září 1955, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě
Guadalajarská úmluva	Úmluva ze dne 18. září 1961 o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu
Montrealská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě ze dne 28. května 1999
SDR	Jednotky zvláštních práv čerpání
EHS	Evropské hospodářské společenství
Komise	Evropská komise
Rada EU	Rada Evropské unie
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
Úřad	Úřad pro civilní letectví
Nařízení Brusel I bis	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (přepřacované znění)

Směrnice na ochranu kolektivních zájmů	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1928 ze dne 25. listopadu 2020 o zástupných žalobách na ochranu kolektivních zájmů spotřebitelů a o zrušení směrnice 2009/22/ES
Pracovní dokument	Pracovní dokument útvarů Komise Průvodní dokument k návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004

Seznam použitých zdrojů

1. Seznam použité literatury

ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis, 2005, 362 s. ISBN 80-86199-95-9.

ČEPELKA, Čestmír; ŠTURMA, Pavel. Mezinárodní právo veřejné. Praha: C. H. Beck, 2008. 896 s. ISBN 978-80-7179-728-9.

SHAW, Malcolm. International law. London: Cambridge University Press, 2008. 1542 s. ISBN 978-0-521-89929-1.

BOBEK, Michal a Jeremias ADAMS-PRASSL. In: Air Passenger Rights : Ten Years On. Oxford: Hart Publishing, 2016, 400 s. ISBN 9781849468244

2. Seznam použitých internetových zdrojů

JETBEE [online]. [cit. 2023-11-25]. Dostupné z: <https://www.jetbee.aero/cs/slovník-pojmu/charterovy-let>

EVROPSKÁ UNIE. Bod 3 Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights [online]. 2001 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52001PC0784>

ARNOLD, Kinga. Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!. Air and Space Law [online]. 2010, 2010-04-01, 35(2), 91-112 [cit. 2023-11-7]. ISSN 0927-3379. Dostupné z: [https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air and Space Law/35.2/AILA2010013](https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air%20and%20Space%20Law/35.2/AILA2010013)

ZENO-ZENCOVIC, Vincenzo a Margherita COLANGELO. Introduction to European Union Transport Law (Second Edition). Řím: Università degli Studi di Roma Tre – Roma TrE-Press [online]. 2016, 132 [cit. 2023-11-7]. Dostupné z: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2850987

BULARCA, Anca Roxana. Considerations regarding the EC Regulation no.261/2004 from the Perspective of the Protection of Passengers, but also of Air Transport Operators. Bulletin of the Transilvania University of Braşov. Series VII: Social Sciences • Law [online]. 2022, 89-96 [cit. 2023-11-10]. ISSN 2066-771X. Dostupné z: http://webbut.unitbv.ro/index.php/Series_VII/article/view/1038

DAFOSSEZ, Delphine. Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend? ScienceDirect [online]. 2021, (91) [cit. 2023-11-11]. ISSN 0969-6997. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720305883>

LEFFERS, Christiane. THE DIFFERENCE BETWEEN CANCELLATION AND LONG DELAY UNDER EU REGULATION 261/2004. TRAVEL LAW QUARTERLY [online]. 2010, [cit. 2023-11-11]. Dostupné z:

https://www.avocado.de/fileadmin/Veroeffentlichungen/Difference_Cancellation_Delay_261_2004.pdf

LETIŠTĚ PRAHA, A. S. Potřebujete asistenci? [online]. [cit. 2023-11-12]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/potrebujete-asistenci>

CHATZIPANAGIOTIS, Michael. The Notion of "Flight" under Regulation (EC) No. 261/2004. Air and Space Law [online]. 2012, 2012-06-01, 37(3), 245-257 [cit. 2023-11-12]. ISSN 0927-3379. Dostupné z: <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/37.3/AILA2012016>

BALFOUR, John. Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004. Air and Space Law [online]. 2010, 2010-02-01, 35(1), 71-75 [cit. 2023-11-13]. ISSN 0927-3379. Dostupné z: <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/35.1/AILA2010007>

FOX, Sarah Jane a LUIS MARTIN-DOMINGO. EU Enforcement Mechanisms: Passenger Rights and EC Regulation 261/2004. Annals of Air and Space Law [online]. 2018, (43), 167-202 [cit. 2023-11-14]. Dostupné z: <https://heinonline-org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/P?h=hein.crasl/nairspl4343&i=209>

DRAKE, Sara. Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004? Maastricht Journal of European and Comparative Law [online]. 2020, 27(2), 230-249 [cit. 2023-11-14]. ISSN 1023-263X. Dostupné z: <http://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1023263X20904235>

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Formulář stížnosti cestujících v letecké dopravě [online]. [cit. 2023-11-15]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/verejnost/odepreni-nastupu-zpozdenni-nebo-zruseni-letu/formular-stiznosti-cestujicich-v-letecke-doprave/>

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Formulář stížnosti cestujících v letecké dopravě [online]. [cit. 2023-11-15]. Dostupné z: <https://kompenzace.caa.cz/>

TIKAL, František. Náhrada škody za zrušený let [online]. [cit. 2023-11-16]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/nahrada-skody-za-zruseny-let>

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU. Jak postupovat při zpoždění letu? [online]. [cit. 2023-11-28]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/ochrana-spotrebitele/pruvodce-pro-spotrebitele/jak-postupovat-pri-zpozdenni-letu---262892/>

EVROPSKÁ UNIE. Procedure 2013/0072/COD [online]. 2013, 13. 1. 2020 [cit. 2023-11-17]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2013_72

EVROPSKÁ UNIE. Commission work programme 2023 [online]. 2022 [cit. 2023-11-17]. Dostupné z: https://commission.europa.eu/system/files/2022-10/com_2022_548_1_annexe_en.pdf

EVROPSKÁ UNIE. PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady

o změně nařízení (ES) č. 261/2004 [online]. 2013 [cit. 2023-11-17]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52013SC0063>

3. Seznam použitých právních předpisů

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě [online]. 1935 [cit. 2023-11-05]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/6153/0/2/umluva-c-15-1935-sb-o-sjednoceni-nekterych-pravidel-o-mezinarodni-letecke-doprave/umluva-c-15-1935-sb-o-sjednoceni-nekterych-pravidel-o-mezinarodni-letecke-doprave>.

Haagský protokol [online]. 1955 [cit. 2023-11-05]. Dostupné z: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/hague1955.pdf>

Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu. Online. 1961. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzgy3f6mjvfuya>. [cit. 2023-11-05].

Preambule Montrealské úmluvy o odpovědnosti leteckého dopravce [online]. 2018 [cit. 2023-11-05]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/CS/legal-content/summary/montreal-convention-on-air-carrier-liability.html>

EVROPSKÁ UNIE. Společná dopravní politika: Přehled [online]. 2023, aktualizováno v dubnu 2023 [cit. 2023-11-5]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/123/spolecna-dopravni-politika-obecne-zasady>

EVROPSKÁ UNIE. Rozhodnutí Rady o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím. Online. 2001. [cit. 2023-11-06]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001D0539&from=EN>.

EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod [online]. 1991 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001D0539&from=EN>

EVROPSKÁ UNIE. Článek 1 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 [online]. 2002 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001D0539&from=EN>

EVROPSKÁ UNIE. Článek 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 [online]. 2004 [cit. 2023-11-07]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32004R0261>

EVROPSKÁ UNIE. Článek 2 písm. b) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/29/ES ze dne 11. května 2005 o nekalých obchodních praktikách vůči spotřebitelům na vnitřním trhu a o změně směrnice Rady 84/450/EHS, směrnic Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES,

98/27/ES a 2002/65/ES a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 [online]. 2005 [cit. 2023-11-10]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex:32005L0029>

Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání In: ASPI [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR [cit. 2023-11-16] Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/45184/1/2>

Nařízení rady (ES) č. 44/2001 [online]. [cit. 2023-11-17]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/ALL/?uri=CELEX:32001R0044>

4. Seznam použité judikatury

Rozsudek SDEU ze dne 29. července 2021, věc C-354/18, Radu-Lucian Rusu, Oana-Maria Rusu proti SC Blue Air – Airline Management Solutions Srl

Rozsudek SDEU ze dne 30. dubna 2020, věc C-191/19, OI proti Air Nostrum Líneas Aéreas del Medeterráneo SA

Rozsudek SDEU ze dne 21. prosince 2021, věc C-395/20, GM proti Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş

Rozsudek SDEU ze dne 21. prosince 2021, věc C-263/20 Airhelp Limited proti Laudamotion GmbH

Rozsudek SDEU ze dne 17. dubna 2018, věc C-195/17, Helga Krüsemann a další proti TUIfly GmbH

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

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

Rozsudek SDEU ze dne 19. listopadu 2009, spojené věci C-402/07 a C-432/07, Christopher

Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH a Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz proti Air France SA

Rozsudek SDEU ze dne 13. října 2011, věc C-83/10, Aurora Sousa Rodríguez proti Air France SA

Rozsudek SDEU ze dne 4. září 2014, věc C-452/13, Germanwings GmbH proti Ronnymu Henningovi

Rozsudek SDEU ze dne 17. března 2016, ve spojených věcech C-145/15 a C-146/15, K ruijssenaars, A. Jansen, J. H. Dees Erf proti Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu za přítomnosti Royal Air Maroc SA a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

Rozsudek SDEU ze dne 9. července 2009, věc C-204/08, Peter Rehder proti Air Baltic Corporation

Rozsudek SDEU ze dne 13. února 2020, věc C-606/19, flightright GmbH proti Iberia LAE SA Operadora Unipersonal

Rozsudek SDEU ze dne 29. září 2022, věc C-597/20, Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A. proti Budapest Főváros Kormányhivatala

Náhrada a pomoc cestujícím v letecké dopravě optikou práva Evropské unie

Abstrakt

Tato diplomová práce pojednává o vyváženosti práv a povinností cestujících a leteckých dopravců v 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. V rámci první části dochází k rozboru historie mezinárodního a evropského leteckého práva společně s jejich vzájemnými vztahy.

Ve druhé části je podrobnému rozboru podrobena Nařízení o náhradě jako takové. Jeho jednotlivá ustanovení jsou analyzována spolu se související a aktuální judikaturou. Speciální pozornost je poté věnována odepření nástupu na palubu letadla, zrušení a zpoždění letu z pohledu konkrétních práv cestujících na kompenzace. K rozborům jednotlivých ustanovení Nařízení o náhradě je do práce následně zakomponována vlastní úvaha autora nad možnými zlepšeními stávající úpravy do budoucna a vlastní pohled na zmíněnou vyváženost Nařízení o náhradě.

Třetí část diplomové práce se poté zabývá konkrétními možnostmi vymáhání jednotlivých náhrad z pozice cestujících a příslušnost soudů v rámci Evropské unie. Práce obsahuje konkrétní návod pro cestující, za pomoci kterého je možné se domoci přiznání náhrady ze strany leteckého dopravce. V této části práce je taktéž rozebrána budoucnost vymáhání náhrad ve formě hromadných žalob. Autor na konci této části hodnotí stávající úpravu a navrhuje nová možná řešení, která by přispěla k větší vyváženosti Nařízení o náhradě a poškozeným cestujícím by značně zjednodušila možnost se náhrad domoci.

V poslední části této práce je nadnesena budoucnost Nařízení o náhradě v nejbližších letech. Práce obsahuje rozbor dosavadní činnosti orgánů Evropské unie ve věci zmíněného nařízení a další předpokládaný postup těchto orgánů. Závěrem této části se poté práce zabývá vhodností navrhovaných změn z hlediska vyváženosti celého nařízení a jejich dopadem na cestující a dopravce

Klíčová slova: [letecká doprava, Nařízení o náhradě, kompenzace]

Passengers' rights to compensation and assistance in air transport in the light of European Union Law

Abstract

This thesis deals with the balance of rights and obligations of passengers and air carriers in Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. The first part analyses the history of international and European aviation law together with their interrelationship.

In the second part, the Compensation Regulation as such is analysed in detail. Its individual provisions are analysed together with related and recent case law. Particular attention is then paid to denied boarding, cancellation, and flight delays in the light of passengers' specific rights to compensation. In addition to the analysis of the individual provisions of the Compensation Regulation, the author's own reflection on possible improvements to the current regulation in the future and his own view on the aforementioned balance of the Compensation Regulation are included in the thesis.

The third part of the thesis then deals with the specific possibilities of recovering individual compensation from the position of passengers and the jurisdiction of the courts within the European Union. The thesis contains specific guidance for passengers on how to seek compensation from an air carrier. This part of the thesis also discusses the future of class action recovery. At the end of this section, the author assesses the current regulation and proposes new possible solutions that would contribute to a more balanced Regulation on compensation and would make it much easier for injured passengers to claim compensation.

The last part of this paper outlines the future of the Compensation Regulation in the coming years. The thesis contains an analysis of the work of the EU institutions on the Regulation to date and the further course of action envisaged by these institutions. The thesis then concludes by considering the suitability of the proposed changes in terms of the balance of the Regulation as a whole and their impact on passengers and carriers.

Klíčová slova: [air transport, Regulation on compensation, compensations]