

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Filip Čermák

**Práva cestujících v mezinárodní letecké přepravě
s přihlédnutím k vlivu pandemie COVID-19**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc., DSc.

Katedra: Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 22. 5. 2023

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval 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 255.919 znaků včetně mezer.

Filip Čermák

V Praze dne 22. 5. 2023

Poděkování

Rád bych na tomto místě upřímně poděkoval prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc., za její ochotu, vstřícný přístup a užitečné rady, které mi při vedení práce průběžně poskytovala.

Zároveň bych chtěl poděkovat své rodině a všem svým blízkým, zejména pak ale svým rodičům za neutuchající podporu a trpělivost nejen při psaní této práce, ale během celého studia.

Obsah

Úvod	6
1. Stručné nastínění historického vývoje mezinárodní právní úpravy	8
1.1. Cesta k Pařížské úmluvě z roku 1919 a následný vývoj.....	9
1.2. Chicagská úmluva.....	11
1.3. Vývoj Varšavského systému ve 20. století a cesta k přijetí Montrealské úmluvy	13
1.4. Montrealská úmluva	15
2. Nařízení Evropského parlamentu a Rady 261/2004	21
2.1. Cesta k Nařízení 261/2004	21
2.2. Působnost Nařízení 261/2004	24
2.2.1. Územní působnost	24
2.2.2. Věcná působnost	28
2.2.3. Osobní působnost	28
2.3. Vztah Nařízení 261/2004 a Montrealské úmluvy s přihlédnutím k rozhodnutí SDEU <i>ex parte IATA</i>	31
2.4. Práva cestujících dle Nařízení 261/2004 ve světle judikatury Soudního dvora Evropské unie.....	36
2.4.1. Odepření nástupu na palubu	36
2.4.2. Zrušení letu.....	41
2.4.3. Zpoždění letu.....	47
2.4.4. Zproštění povinnosti k náhradě škody podle čl. 7 v případě mimořádných okolností	58
3. Pandemie covidu-19 a její vliv na řešenou problematiku	68
3.1. Důsledky pandemie covidu-19 pro leteckou přepravu osob.....	68
3.2. Souvislosti: protiepidemická opatření covid-19 jako mimořádná okolnost?	70
3.3. Další důsledky: uplatňování práv podle Nařízení 261/2004 v době pandemie	73
3.3.1. Problémy spojené s uplatňováním práv u leteckých společností	73
3.3.2. Vouchery	74
3.3.3. Rozhodovací praxe a další souvislosti	77
4. Budoucnost Nařízení 261/2004: role pandemie v debatě o změně nařízení	80
4.1. Cesta k rozhodnutí novelizovat Nařízení 261/2004 a stručné nastínění průběhu legislativního procesu	80
4.2. Dílčí aspekty možné novelizace nařízení: (pokus o) vyjasnění některých otázek	81
4.2.1. Vyjasnění problematických pojmů.....	82
4.2.2. Mimořádné okolnosti	83
4.2.3. Náhrada škody při významném zpoždění: odpověď na kritiku rozhodnutí Sturgeon?	85

4.2.4. Poskytnutí péče	86
4.3. Výhled do budoucna	87
Závěr.....	90
Seznam použitých zkratk.....	93
Seznam použitých zdrojů	94
Název diplomové práce, abstrakt a klíčová slova v českém jazyce	103
Název diplomové práce, abstrakt a klíčová slova v anglickém jazyce	104

Úvod

Létání od pradávna člověka přitahovalo jako něco fascinujícího a lákavého, což patrně alespoň částečně pramenilo z pozorování ptactva a snahy napodobit jej; vznést se nad zemský povrch a užívat si neomezené volnosti a svobody nebes. Koneckonců i ve slavném příběhu z řecké mytologie se Daidalos inspiroval u ptáků, když sestrojil pro sebe a svého syna Ikara křídla z per a vosku, aby se mohli vydat na cestu přes moře. V historii touha létat lákala i další velikány, např. i Leonarda da Vinci, jenž vytvořil přes sto návrhů různých létajících zařízení, avšak žádný z nich se nestal skutečností. Na něj pak, v nadsázce řečeno, navázal legendární Foglarův hrdina Jan Tleskač, který dle svého dlouho připravovaného plánu úspěšně zkonstruoval létající kolo – jeho vynález se mu ale stal osudným. I přes některé méně či více úspěšné pokusy tento bájný stroj sestavit a uvést do provozu¹ tak vynález v původní podobě nikdy nespátřil světlo světa a nedočkal se takového využití, jaké jeho vynálezce očekával. Obliba tohoto literárního díla a fascinace příběhem Jana Tleskače snad také mohla hrát svou, byť ne tak významnou roli v tom, proč mě létání vždy zajímalo. Postupem času totiž tuto zvědavost nahradily důvody jiné a racionálnější: létání pro mne totiž vždy představovalo nejsnazší a nejrychlejší způsob, jak naplňovat jednu z mých největších zálib – cestování. Při cestování jsem se pak vícekrát setkal s různými nepravidelnostmi: zejména se zpožděnými či zrušenými lety. Tyto případy, spolu s kurzem mezinárodního práva soukromého probudily můj zájem o právní regulaci této oblasti, který byl pak prohlouben pracovními zkušenostmi z advokátní kanceláře, kde jsem měl příležitost pracovat na kauzách spojených s uplatňováním nároků cestujících podle Nařízení 261/2004, a to nejen v souvislosti s lety poznamenanými pandemií covidu-19. I takovéto praktické zkušenosti se pokusím v následujících částech této práce zohlednit.

Jsou to právě práva cestujících v mezinárodní letecké přepravě, na něž bychom se v této práci chtěli zaměřit, přičemž zohledníme i bezprecedentní situaci, kterou přinesla pandemie covidu-19. Vzhledem k tomu, že během pandemie docházelo zejména k rušení letů, případně k odepření nástupu na palubu či zpoždění letů, bude pro nás relevantní zejména Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále v práci jen „Nařízení 261“). Právě na tento předpis se tedy budeme v práci koncentrovat: cílem práce bude poskytnout

¹ Britové naplnili sen Jana Tleskače, sestrojili skutečné létající kolo. Zdrojem energie je šlapající člověk. In: *FONETECH* [online]. 25. 11. 2022. Dostupné z: <https://www.fonotech.cz/britove-naplnili-sen-jana-tleskace-sestrojili-skutecne-letajici-kolo-zdrojem-energie-je-slapajici-clovek/> [cit. 2023-04-23].

vhled do regulace zakotvené tímto nařízením, přičemž zohledněna bude kromě jeho samotného textu i bohatá judikatura, zejména Soudního dvora Evropské unie, ale i českých a zahraničních soudů. Po analýze stavu současného se pak pokusíme popsat, jaký vliv měla na oblast letecké přepravy koronavirová pandemie a jak Nařízení 261/2004 obstálo při různých výzvách, které tato doba přinesla. Kromě judikatury tuzemské i zahraniční bude práce vycházet také z bohaté české i cizojazyčné literatury. Znamená to, že naší základní metodou bude analyzování zdrojů, jejich detailní popis a vzájemné srovnávání, doplněné o vlastní komentář.

V první části této práce nastíníme historický vývoj právní úpravy letectví, podíváme se mimo jiné na tzv. Varšavský systém, hlavní pozornost v této kapitole však bude věnována právní úpravě Montrealské úmluvy – byť totiž bude, jak bylo uvedeno výše, práce zaměřena na Nařízení 261/2004, považuje autor za vhodné se alespoň stručně vyjádřit i k tomuto významnému pramenu právní úpravy. Druhá, stěžejní, část práce již bude věnována výkladu samotného Nařízení 261/2004: po vymezení působnosti se autor částečně vrátí k Montrealské úmluvě, a to při vymezení vzájemného vztahu těchto pramenů s přihlédnutím k slavnému rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie *ex parte IATA*. Poté bude pozornost postupně věnována hlavním nepravidłnostem, kterými může být let postižen: zrušení, zpoždění a odepření nástupu na palubu. Zde se autor pokusí poskytnout výklad práv, která cestujícím v této souvislosti náležejí – nepůjde však o vyčerpávající seznam, nýbrž spíše o nejdůležitější či nejzajímavější aspekty. Samostatná podkapitola této části pak bude věnována konceptu mimořádných okolností, kde bude autorem analyzována bohatá judikatura Soudního dvora EU.

Na druhou část této práce bude navazovat část třetí věnující se vlivu pandemie covidu-19 na zkoumanou problematiku. V této části vyjdeme z výkladu obsaženého v části druhé, tedy práv cestujících podle Nařízení 261/2004. Popíšeme, jak probíhala první fáze pandemie a jaké postoje zaujímali jednotliví zainteresovaní aktéři a pokusíme se identifikovat hlavní sporné aspekty současné úpravy nařízením, na něž koronavirová krize upozornila. Zejména v této kapitole bude problematika doplňována autorovými zkušenostmi: osobními, ale především pracovními. Jedním z případů, na kterém měl autor možnost spolupracovat, se pak pokusíme ilustrovat rozhodovací praxi českých soudů v souvislosti s uplatňováním nároků cestujících dle Nařízení 261/2004 v době pandemie.

V závěrečné části práce se bude autor věnovat návrhům na změnu Nařízení 261/2004, jež jsou projednávány již takřka deset let. Pro jejich komplexní analýzu však nebude prostor, proto budou zdůrazněny jen jejich hlavní, sporné nebo zajímavé aspekty. Současně bude v této části věnován prostor i kritice navrhovaných změn, a to nejen autorově, ale i ze strany odborné literatury, a to včetně úvah *de lege ferenda*.

1. Stručné nastínění historického vývoje mezinárodní právní úpravy

Byť bude v této práci hlavní pozornost věnována právní úpravě Nařízení 261/2004, považujeme za důležité pojednat v této kapitole alespoň ve stručnosti i o dalších mezinárodních pramenech právní úpravy civilního letectví, jejich historickém vývoji a jejich vztahu ke zmíněnému nařízení. Než však k tomu přistoupíme, je třeba připomenout skutečnost, že oblast civilního letectví je oblastí velmi komplexní, která má jak dimenzi soukromoprávní, tak veřejnoprávní. Civilnímu letectví se proto věnuje jak obor mezinárodního práva veřejného, tedy práva, které upravuje vztahy v rámci mezinárodního společenství tvořeného státy (tj. suverénními státními útvary ovládajícími své území a vykonávajícími veřejnou moc nad obyvateli i věcmi, jež se na daném území nacházejí),² tak i mezinárodní právo soukromé, které lze vymezit jako soubor zvláštních právních norem určených výlučně pro úpravu soukromoprávních poměrů s mezinárodním prvkem,³ tj. takovým prvkem, který způsobuje, že mají předmětné právní poměry určitý vztah k zahraničí.⁴ Jak již bylo naznačeno výše, s ohledem na to, že cílem této práce je analyzovat úpravu práv cestujících ve vztahu k leteckým dopravcům (s přihlédnutím k dynamickému vývoji v době pandemie), se bude práce koncentrovat převážně na úpravu mezinárodního práva soukromého. Právě v této kapitole a jejích podkapitolách, jejichž účelem je stručně představit historický vývoj právní úpravy letectví, bude nicméně pozornost věnována též pramenům mezinárodního leteckého práva veřejného.

Stejně jako se vyvíjel letecký průmysl, vyvíjela se i na něj navazující právní úprava, která se postupem času stávala čím dál více komplexní.⁵ Není divu, že v rané fázi přemístování vzduchem, kdy ještě nebylo možné hovořit o letadlech a jedinou formou vzdušné přepravy byly horkovzdušné balóny, jakož i později po úspěšných letech prvních letadel, bylo stěžejní upravit především právní režim vzdušného prostoru, tj. otázku veřejnoprávní. Tento aspekt byl také hlavním bodem jednání prvních konferencí konaných za účelem přijetí prvních mezinárodních úmluv upravujících leteckou přepravu – tomu se budou podrobněji věnovat následující podkapitoly. Čím víc se ale letecká přeprava vyvíjela a rozšiřovaly se komerční lety, tím více do

² ČEPELKA, Čestmír a ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2018, s. XXIX. ISBN 978-80-7400-721-7.

³ KUČERA, Zdeněk, PAUKNEROVÁ, Monika a RŮŽIČKA, Květoslav. *Mezinárodní právo soukromé*. 9. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2022, s. 27. ISBN 978-80-7380-889-1.

⁴ Tamtéž, s. 23.

⁵ Někdy bývá v souvislosti s prameny leteckého práva zmiňován římskoprávní princip *cuius est solum eius usque ad coelum et ad inferos* (tedy že ten, kdo je vlastníkem pozemku, je vlastníkem veškerého prostoru až do nebe a veškerého prostoru až do hlubin Země), nicméně dle Mildeho je přiřazování tohoto konceptu k leteckému právu nesprávné, neboť tento princip žádným způsobem nesouvisel s využitím vzdušného prostoru pro účely přepravy, nýbrž spíše s tzv. sousedskými právy, např. s přesahujícími větvemi stromů z jednoho pozemku na druhý. Více k tomu srov. MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Third edition. Hague, The Netherlands: Eleven International Publishing, 2016, s. 5. ISBN 978-94-6236-619-0.

popředí vystupovaly další otázky, které musela právní úprava reflektovat, a zde už lze tedy hovořit o dimenzi soukromoprávní. Takovými otázkami byly v průběhu let např. odpovědnost leteckého dopravce vůči cestujícím za úmrtí nebo újmu na zdraví, škodu vzniklou v důsledku ztráty, zničení nebo poškození zavazadla, jakož i odpovědnost vůči odesílatelům či příjemcům zboží za škodu na něm způsobenou, dále pak úprava zpoždění či zrušení letů, odepření nástupu na palubu a s tím související práva cestujících. Shrňme-li to, čím více se rozvíjela letecká doprava, tím více se objevovalo nových výzev a dosud neřešených otázek, které musela právní úprava reflektovat. Tento aspekt je zřetelný právě na vývoji právní úpravy, proto se pokusíme v následujících podkapitolách jednotlivé mezinárodní úmluvy analyzovat tak, aby bylo zřejmé, do jaké míry upravovaly tu kterou z výše zmíněných oblastí.

1.1. Cesta k Pařížské úmluvě z roku 1919 a následný vývoj

Ponecháme-li stranou ranou fázi rozvoje přemístování vzduchem, tedy za pomoci balónů, a s tím související (převážně) vnitrostátní právní úpravu,⁶ je třeba za první relevantní pramen mezinárodního leteckého práva označit Pařížskou úmluvu z roku 1919. První pokusy o sjednání úmluvy sahají již do roku 1910, kdy se právě v Paříži konala konference, na níž se sešli zástupci devatenácti států s cílem uzavřít mezinárodní úmluvu o letectví. Tato snaha však z různých důvodů neskončila úspěšně, zejména pak proto, že se zástupci nebyli schopni shodnout na tom, zda bude uznána suverenity států nad vzdušným prostorem nad jejich územím (k tomuto názoru se přikláněli zástupci Anglie), či naopak „svoboda vzduchu“, kterou prosazovala delegace francouzská.⁷ Druhý pokus v roce 1919 však již úspěšný byl a výsledkem mezinárodní konference bylo uzavření Úmluvy o úpravě letectví, jinak nazývané též Pařížská úmluva, která byla založena na principu, jenž v roce 1910 prosazovala Anglie, tedy plné suverenity státu nad jeho vzdušným prostorem.⁸ Stěžejní princip, který doplňoval pravidlo o suverinitě vzdušného prostoru, spočíval v závazku každého smluvního státu, že nad svým územím dovolí v dobách míru letadlům jiných smluvních států pokojný přelet za podmínek stanovených úmluvou.⁹ Úmluva dále zakládala působnost stálé Mezinárodní komise pro civilní letectví, jejíž klíčovou pravomocí bylo provádění změn a doplňování příloh úmluvy,¹⁰ což byl mj. – ve spojení se skutečností, že přílohy měly stejnou právní

⁶ Dle Mildeho byla letecká přeprava historicky poprvé regulována nařízením pařížské policie, dle kterého vyžadoval jakýkoli let balónem předchozí povolení policie, jinak byl takový let nezákonný – k tomu srov. MILDE, Michael. op. cit., s. 6.

⁷ ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis, 2005, s. 11. ISBN 80-86199-95-9.

⁸ Srov. čl. 1 Úmluvy o úpravě letectví, publikované pod č. 35/1924 Sb.

⁹ Čl. 2 Úmluvy o úpravě letectví.

¹⁰ Čl. 34 Úmluvy o úpravě letectví

sílu jako samotný text úmluvy – také jeden z důvodů, proč Pařížskou úmluvu neratifikovaly Spojené státy americké.¹¹

Pokusíme-li se analyzovat Pařížskou úmluvu z hlediska upravované materie, resp. dílčích oblastí leteckého práva naznačených výše, je třeba úvodem poznamenat, že z hlediska rozsahu upravovaných otázek je Pařížská úmluva poměrně strohá a zaměřuje se toliko na aspekty veřejnoprávní. Věnuje se především již zmíněné otázce suverenity nad vzdušným prostorem a právu pokojného přeletu, naopak další dílčí otázky jako např. odpovědnost leteckého dopravce ponechává zcela stranou. Tento závěr není překvapující, vezmeme-li v úvahu dvě skutečnosti. Prvním důvodem je to, že se jedná o první úmluvu svého druhu, přičemž úprava režimu vzdušného prostoru byla první a zároveň zcela zásadní otázkou, na které se signatářské státy musely shodnout (a že jejich stanoviska k dané otázce byla různá a mnohdy protichůdná, o tom již byla řeč výše). Hlavním důvodem však bylo to, že v době přijetí úmluvy letecká doprava ještě nedoznala svého největšího rozvoje, proto v tu dobu nebyly další otázky regulace relevantní. K rozvoji a rozšiřování komerční letecké přepravy došlo ve 20. letech, kdy vznikaly první světové aerolinky, jako např. nejstarší letecká společnost KLM založená v roce 1919 (svůj první let uskutečnila rok poté)¹² nebo také České aerolinie vzniklé jen o čtyři roky později.¹³ Není proto divu, že s rozšířením komerční letecké přepravy se do popředí dostaly otázky soukromoprávní, které dosud nebyly regulované a na které bylo nutno reagovat, např. již zmíněná odpovědnost leteckého dopravce.¹⁴

Z tohoto důvodu byla dne 12. 10. 1929 ve Varšavě sjednána Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, dle místa uzavření známá jako Varšavská úmluva.¹⁵ Důležitou roli při sjednání Úmluvy hrál Technický výbor právních znalců letectví známý pod zkratkou CITEJA, který byl zřízen na První mezinárodní konferenci leteckého práva v roce 1925 v Paříži, přičemž právě tento výbor připravil návrh znění Varšavské úmluvy.¹⁶ Z hlediska širě upravovaných otázek šlo o podrobnější regulaci než v případě Pařížské úmluvy, neboť Varšavská úmluva již regulovala civilní letectví z pohledu soukromoprávního; nalezneme zde již poměrně rozpracovanou problematiku práv cestujících a povinností leteckého dopravce. Čl. 3 například zakládá povinnost dopravce vydat cestujícímu jízdenku a vymezuje její náležitosti, hned v následujícím článku je upravena obdobná povinnost ve vztahu k vydání průvodky pro zavazadla. Pro účely této práce je však hlavní poukázat na hlavu III. Varšavské úmluvy, v níž je

¹¹ MILDE, Michael, op. cit., s.12.

¹²History of KLM. *KLM Royal Dutch Airlines* [online]. Dostupné z: <https://www.klm.com/information/corporate/history> [cit. 2022-10-25]

¹³ ČSA - O nás. *ČSA České aerolinie* [online]. Dostupné z: <https://www.csa.cz/cz-cs/o-nas/> [cit. 2022-10-25].

¹⁴ ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava, op. cit., s. 13.

¹⁵ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě publikovaná pod č. 15/1935 Sb.

¹⁶ MILDE, Michael, op. cit., s. 290.

regulována odpovědnost dopravce. Dopravce dle čl. 17 odpovídá za škodu vzniklou usmrcením, zraněním nebo jiným poškozením na těle cestujícího v důsledku nehody vzniklé v letadle či při operacích souvisejících s nastupováním do letadla nebo vystupováním z něj; dále dle čl. 18 odpovídá za zničení, ztrátu nebo poškození zapsaných zavazadel, ke které došlo při letecké dopravě, jakož i za škodu vzniklou zpožděním při dopravě cestujících, zboží nebo zavazadel ve smyslu čl. 19. Z hlediska porovnání s Montrealskou úmluvou či dnes účinnou evropskou úpravou (o obojím bude řeč níže) je zajímavé upozornit na některá další ustanovení: jednak na limitaci odpovědnosti do určité částky zakotvené v čl. 22, jednak na zproštění odpovědnosti stanovené v čl. 20, prokáže-li dopravce, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo že tak učinit nemohli, a dále pak na čl. 21, který stanoví, že pokud dopravce prokáže, „že škodu způsobilo zavinění poškozené osoby, nebo k ní přispělo, může soud podle předpisů svého domácího právního řádu vyloučiti nebo zmenšiti odpovědnost dopravce“.

V třicátých letech došlo k přijetí dalších mezinárodních úmluv upravujících dílčí otázky letecké přepravy – např. Římská úmluva o sjednocení některých pravidel o náhradě škody, způsobené třetím osobám nebo majetku na zemi cizími letadly z roku 1933 či Bruselská úmluva o sjednocení některých pravidel týkajících se pomoci a záchrany letadel nebo letadly na moři z roku 1938.¹⁷ Jak poznamenává Čapek a kol., v této době byla významná role Mezinárodního společenství leteckých dopravců (IATA), jehož činnost se zaměřovala na dosažení jednotné aplikace norem upravujících komerční a jiné vztahy mezi leteckými společnostmi. Takzvaná „stará“ IATA byla založena v Haagu v roce 1919, sdružily se v ní různé soukromé letecké společnosti,¹⁸ ale do roku 1939, kdy do ní vstoupila první letecká společnost ze Spojených států, měla toliko evropskou dimenzi.¹⁹ Na její činnost pak navázala novodobá IATA, založená v roce 1945 na Havaně²⁰ a v současné době zastřešující 297 leteckých společností.²¹

1.2. Chicagská úmluva

Pro rozvoj leteckého průmyslu byla zcela klíčovým obdobím druhá světová válka; v jejím průběhu totiž došlo k urychlenému vývoji leteckých technologií za účelem jejich využití pro válečné účely. Jak poznamenává Milde, válka urychlila vývoj letectví do takové míry, že výzkum

¹⁷ Význam těchto úmluv pro účely této práce není tak velký, proto jim nebude věnována bližší pozornost, jejich uvedením chce autor pouze poukázat na rozvoj letectví v 30. letech 20. století a snahu mezinárodního společenství o multilaterální úpravu dílčích otázek.

¹⁸ ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava, op. cit., s. 13.

¹⁹ IATA History - Early days. *IATA* [online]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/about/history/history-early-days/> [cit. 2022-10-25].

²⁰ Tamtéž.

²¹ IATA: Current airline members. *IATA* [online]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/about/members/airline-list/> [cit. 2022-10-25].

a vývoj technologií, který by jinak patrně trval desítky let, se smrškl do relativně krátkého období²² a v poválečné době umožnil těžit z výhod těchto technologií i pro komerční účely letecké přepravy. Na konci druhé světové války měly – s ohledem na rozložení ekonomických i politických sil nepřekvapivě – Spojené státy americké vedoucí postavení na světě, pokud jde o konstrukci letadel a technologickou vyspělost.²³ S ohledem na to, že během druhé světové války se z pochopitelných důvodů systém komerční letecké přepravy takřka rozpadl, bylo na místě vytvořit jeho nový právní rámec. Této role se zhostily právě Spojené státy americké, které roku 1944 svolaly do Chicaga konferenci za účelem projednání a přijetí nové úmluvy, která by obsahově navazovala na Pařížskou úmluvu z roku 1919 a nahrazovala ji.²⁴ USA měly nicméně ve vztahu k Pařížské úmluvě výhrady v tom smyslu, že nedostatečně prosazovala princip „svobody vzduchu“, o kterém již byla řeč výše, a proto na Chicagské konferenci chtěly tento princip zdůraznit.²⁵ K uvedenému záměru přistoupily i z důvodu své vedoucí pozice v leteckém průmyslu, která by v kombinaci s vhodně nastavenou liberální úpravou vedla k tomu, že by Spojené státy zcela dominovaly mezinárodní letecké dopravě, aniž by se musely potýkat s významnou konkurencí.²⁶ Vyjednávání na konferenci nebyla jednoduchá, mimo jiné právě i kvůli rozdílným názorům na „svobody vzduchu“, kdy proti ideji prosazované USA stála především Velká Británie, Austrálie a Nový Zéland (šlo de facto o ideové spory mezi zastánci ekonomického liberalismu a národního protekcionismu).²⁷

I přes výše uvedené rozpory a dlouhotrvající skepsi, zda se vůbec podaří nalézt shodu, nakonec konference skončila úspěchem. K překlenutí názorových neshod byl zvolen systém rozdělení upravované materie do více dokumentů. Takto byla podepsána samotná Úmluva o mezinárodním civilním letectví a na ni navazující Dohoda o transitu mezinárodních leteckých dopravních služeb (tzv. dohoda o dvou „leteckých svobodách“) a Dohoda o mezinárodní letecké dopravě (tzv. dohoda o pěti „leteckých svobodách“), přičemž se ponechalo na vůli každého státu, ke které dohodě se připojí.²⁸

Z hlediska obsahového je Chicagská úmluva založena na principu svrchovanosti vzdušného prostoru, kdy čl. 1 je prakticky totožného znění jako čl. 1 Pařížské úmluvy. Na rozdíl od Pařížské úmluvy však Chicagská úmluva již neobsahovala ustanovení týkající se pokojného průletu, přičemž toto právo zakotvovaly právě doplňující dohody o dvou, resp. pěti „leteckých

²² MILDE, Michael, op. cit., s.13.

²³ ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava, op. cit., s. 14.

²⁴ WEBER, Ludwig. The Chicago Convention. In: DEMPSEY, Paul a S. JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. New York: Routledge, 2017, s. 9. ISBN 978-1-138-80773-0.

²⁵ Tamtéž.

²⁶ MILDE, Michael, op. cit., s.15.

²⁷ Tamtéž.

²⁸ Tamtéž, s. 16.

svobodách“. Část první Úmluvy dále upravuje např. otázky registrace letadel a jejich státní příslušnost nebo provozování pravidelných a nepravidelných letů, de facto je celá část I. jakousi kodifikací leteckého mezinárodního práva veřejného nahrazující veškeré předcházející úmluvy (Pařížskou úmluvu z roku 1919, Havanskou úmluvu z roku 1928).²⁹ Významná je nicméně také část II. Úmluvy, jejíž ustanovení zakládají statut Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).³⁰ Co se týče práv cestujících, tj. problematiky pro tuto práci nejdůležitější, tuto materii Chicagská úmluva, jakožto pramen kodifikující převážně oblast mezinárodního leteckého práva veřejného, neupravovala. Aplikovatelná byla i nadále Varšavská úmluva, později ve znění svých novelizací a doplňujících protokolů, souhrnně označovaná jako Varšavský systém.³¹

1.3. Vývoj Varšavského systému ve 20. století a cesta k přijetí Montrealské úmluvy

Jak bylo naznačeno na konci minulé podkapitoly, Varšavská úmluva z roku 1929 prošla v průběhu 20. století určitým vývojem. Byť článek 41 Varšavské úmluvy počítal s tím, že přípravy jakékoli konference s cílem úmluvu novelizovat se zhostí francouzská vláda,³² ujala se tohoto úkolu po druhé světové válce ICAO.³³ Takto byla do Haagu svolána konference, na níž byl přijat Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, běžně nazývaný jako Haagský protokol.³⁴ Haagský protokol byl novelizací klasické podoby, protože upravoval, vypouštěl nebo doplňoval některá ustanovení Varšavské úmluvy, a jako takový tedy nemůže stát mimo ni. Základním účelem Haagské konference (a potažmo tedy i stěžejním bodem protokolu) byla změna limitace odpovědnosti ve vztahu k cestujícím, neboť tehdejší výše byla (zejména ze strany Spojených států amerických) považována za neudržitelně nízkou.³⁵ Nad rámec této materie novelizoval Haagský protokol ještě některé dílčí otázky, upřesňoval vágní pojmy aj.³⁶

Další součástí Varšavského systému se stala v roce 1961 přijatá Guadalajarská úmluva, která reagovala na nově se rozšiřující praxi, při které byla letecká přeprava uskutečňována jiným subjektem než smluvním dopravcem, který uzavřel smlouvu s cestujícím.³⁷ S ohledem na tehdejší znění čl. 1 odst. 2 Varšavské úmluvy nebyla shoda na tom, zda je vůbec úmluva na takové situace

²⁹ MILDE, Michael, op. cit., s.20.

³⁰ Srov. část II. Chicagské úmluvy

³¹ MILDE, Michael, op. cit., s.289.

³² Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě č. 15/1935 Sb.

³³ MILDE, Michael, op. cit., s.294.

³⁴ Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, publikovaný jako Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 15/1966 Sb.

³⁵ MILDE, Michael, op. cit., s. 295.

³⁶ Tamtéž.

³⁷ Tamtéž, s. 296.

aplikovatelná.³⁸ Proto byla pro vyjasnění této otázky přijata Guadalajarská úmluva, jež otázku aplikovatelnosti postavila najisto, když skutečného dopravce činila odpovědným stejně jako dopravce smluvního.³⁹ Po pěti letech od přijetí Guadalajarské úmluvy, v roce 1966, nastala krize Varšavského systému: Spojené státy americké totiž „podmíněně“ vypověděly Varšavskou úmluvu, a to z důvodu nespokojenosti s nízkým limitem odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou cestujícím smrtí nebo zraněním, přičemž v případě, že by ve lhůtě uvedené Spojenými státy došlo k novelizaci zvýšením této limitace, USA by výpověď vzaly zpět.⁴⁰ Případná výpověď USA by měla z mezinárodního hlediska fatální důsledky, protože, jak trefně poznamenává Milde, bez USA jako smluvní strany Varšavského systému by většina mezinárodní letecké přepravy zůstala mimo režim jakékoli mezinárodní úpravy.⁴¹ Není proto divu, že byla tomuto kroku USA ze strany mezinárodního společenství věnována značná pozornost; první pokus o řešení ze strany ICAO na konferenci v roce 1966 byl neúspěšný, nicméně „dočasné“ řešení⁴² bylo nalezeno díky IATA. Byly to právě letecké společnosti sdružené v IATA, které dosáhly při jednání s USA kompromisu: ten spočíval v soukromoprávním ujednání, smlouvě, s příslušnými orgány USA, kterou se aerolinky zavázaly jednak zvýšit problematický limit odpovědnosti za škodu způsobenou cestujícím smrtí nebo zraněním, jednak se vzdaly možnosti zproštění zakotvené již zmíněným čl. 20 Varšavské úmluvy, to vše ve vztahu k letům, které se týkaly území Spojených států.⁴³ Vědoma si dočasnosti právě uvedeného řešení, ICAO se ve snaze nalézt řešení stále začala ihned věnovat možné novelizaci Varšavské úmluvy tak, aby vyhověla požadavkům USA,⁴⁴ a za tímto účelem připravila tzv. Guatemalský protokol.⁴⁵ V něm bylo jednak zakotveno zvýšení limitu odpovědnosti (v intencích přání USA vyjádřených v Montrealském ujednání) a jednak se zde projevila snaha zavést odpovědnost dopravce bez možnosti zproštění obsažené v čl. 20 Varšavské úmluvy.⁴⁶ Stěžejním, a pro osud protokolu nakonec fatálním, bylo relativně složité formulované ustanovení čl. XX o nabytí účinnosti protokolu. Ačkoli to z něj na první pohled není zřejmé, účinnost byla navázána nejen na ratifikaci stanoveným počtem států, ale také na ratifikaci Spojenými státy americkými – byly to totiž právě jejich požadavky, kterým se protokol snažil vyjít

³⁸ GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Boston: Kluwer Law International, 2000. s. 7. ISBN 978-904-1113-641.

³⁹ Tamtéž.

⁴⁰ MILDE, Michael, op. cit., s. 298.

⁴¹ Tamtéž.

⁴² Slovo dočasné je v uvozovkách cíleně s ohledem na to, že přijatý režim nakonec trval cca 30 let – srov. MILDE, Michael, op. cit., s. 299.

⁴³ MILDE, Michael, op. cit., s. 298.

⁴⁴ Tamtéž, s. 299.

⁴⁵ Oficiálním názvem jde o Protokol doplňující Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, sjednanou ve Varšavě a doplněnou Haagským protokolem.

⁴⁶ MILDE, Michael, op. cit., s. 299.

vstříc, proto byla ratifikace z jejich strany klíčová.⁴⁷ Když pak USA, především z důvodu až přemrštně vysokého a v praxi takřka „neprolomitelného“ limitu odpovědnosti,⁴⁸ protokol odmítly ratifikovat, znamenalo to pro jeho další budoucnost konec, a ačkoli přinášel poměrně zajímavé myšlenky, nikdy nenabyl účinnosti.⁴⁹

Poslední významnější novelizací Varšavského systému byly tzv. Montrealské protokoly z roku 1975; celkem byly vypracovány 4 protokoly,⁵⁰ přičemž první tři se týkaly shodné problematiky – zavedly totiž novou měnovou a účetní jednotkou SDR⁵¹ („Special Drawing Rights“ neboli „Zvláštní práva čerpání“, jejichž hodnota se odvíjí od průměrné hodnoty měn USA, Číny, Evropské měnové unie, Velké Británie a Japonska).⁵² Čtvrtý protokol pak upravoval limit odpovědnosti za škodu na přepravovaném zboží a to tak, že nastavený režim pro dopravce zpříšňoval zákazem zvyšování stanoveného limitu, a to za žádných okolností.⁵³ Po Montrealské konferenci z roku 1975 již ze strany ICAO nebyla viditelná žádná větší snaha o významnější modernizaci Varšavského systému, až na opakované výzvy dalším státům, aby Montrealské protokoly ratifikovaly. Varšavský systém proto zůstal bez výraznější změny ještě dvacet let, až do přijetí významné Montrealské úmluvy z roku 1999.⁵⁴

1.4. Montrealská úmluva

Přípravy Montrealské úmluvy započaly v roce 1995, a to na půdě ICAO vytvořením speciální pracovní skupiny. Úpravy navrhovaného znění textu úmluvy a diskuse nad problematickými aspekty⁵⁵ si však pro všechny peripetie vyžádaly ještě čtyři roky, než byla dne 28. 5. 1999 na květnové Montrealské konferenci v sídle ICAO podepsána Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, tzv. Montrealská úmluva.⁵⁶ Ačkoli se v odborné literatuře objevují ve vztahu k Úmluvě kritické poznámky – směřující jednak k procesu jejího přijetí,⁵⁷ jednak k některým promarněným příležitostem, tj. otázkám, které Úmluva

⁴⁷ Tamtéž, s. 300.

⁴⁸ Tamtéž.

⁴⁹ GOLDHIRSCH, Lawrence B., op. cit., s. 8.

⁵⁰ Třetí protokol ovšem nikdy nenabyl účinnosti – blíže k tomu MILDE, Michael, op. cit., s. 302.

⁵¹ MILDE, Michael, op. cit., s. 301.

⁵² Special Drawing Rights. *International Monetary Fund* [online]. 29.7.2022. Dostupné z: <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR> [cit. 2022-11-01].

⁵³ Vycházelo se totiž z toho, že přeprava zboží obvykle v obchodním styku je spojena s příslušným pojištěním, a proto vyšší limity odpovědnosti nejsou zapotřebí – blíže k tomu MILDE, Michael, op. cit., s. 302.

⁵⁴ MILDE, Michael, op. cit., s. 302.

⁵⁵ V roce 1997 se například řešila problematika důkazního břemene – zatímco panovala obecná shoda na „dvouúrovňové“ odpovědnosti dopravce, složitější byla otázka, kdo má nést v případě oné škody přesahující uvedenou limitaci důkazní břemeno. Podrobněji k tomu: WEBER, Ludwig a JAKOB, Arie. The Modernization of the Warsaw System: The Montreal Convention of 1999. *Annals of Air and Space Law*. 1999, Vol. 24, s. 336. ISSN: 0701-158X.

⁵⁶ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě publikovaná pod č. 123/2003 Sb. m. s.

⁵⁷ Např. MILDE, Michael, op. cit., s. 306.

opomenula⁵⁸ – celkově panuje obecná shoda na tom, že přijetí Úmluvy bylo značným úspěchem, a to z vícero důvodů.⁵⁹ Především byl naplněn hlavní cíl, pro který před čtyřmi lety vůbec práce na nové úmluvě začaly – nahradit Varšavský systém, který se v průběhu vývoje stal (jak je ostatně patrné z popisu v předchozí podkapitole) velmi komplikovaným, nepřehledným a fragmentovaným, a dále sjednotit a modernizovat právní úpravu na globální úrovni.⁶⁰ Vztah Montrealské úmluvy a Varšavského systému výslovně upravuje čl. 55 Montrealské úmluvy, který upřednostňuje použití Montrealské úmluvy a značně omezuje aplikaci jednotlivých dokumentů Varšavského systému. I přesto je ale třeba připomenout, že Varšavský systém je nadále platný a účinný, stojí vedle Montrealské úmluvy a může být v jednotlivých případech aplikovatelný.⁶¹

Z hlediska srovnání s předcházejícími mezinárodními úmluvami je zajímavý čl. 24 Montrealské úmluvy – obdobnou úpravu totiž nenalezneme ani ve Varšavské úmluvě z roku 1929, ani v jiné součásti Varšavského systému.⁶² Toto ustanovení zakotvuje režim periodického přezkumu limitů odpovědnosti spočívající v tom, že depozitář, jímž je ICAO, každých pět let přezkoumává limity srovnáním s mírou inflace, a bude-li v pětiletém mezidobí výsledek přezkoumání překročení míry inflace minimálně 10 %, uvědomí smluvní strany, že bude provedena revize limitů odpovědnosti; pokud ve stanovené lhůtě nedojde k vyjádření nesouhlasu většiny smluvních stran, není třeba uzavírání nových protokolů nebo svolávání mezinárodní konference a revize je čistě v režii ICAO.⁶³ K poslední revizi došlo v roce 2019,⁶⁴ s ohledem na současnou globální ekonomickou krizi a mnohými předvídanou i v budoucnu nadále rostoucí inflaci bude předmětné ustanovení pravděpodobně relevantní i v následujících letech.

Stěžejní a též pro účely tématu této práce nejdůležitější problematikou je však úprava odpovědnosti leteckého dopravce. Montrealská úmluva rozlišuje odpovědnost dopravce v případě: i) usmrcení a zranění cestujících, ii) zničení, ztráty nebo poškození zapsaného zavazadla, iii) poškození nákladu, iv) zpoždění. Co se týče usmrcení a zranění cestujících, odpovědnost dopravce je dána v případě, kdy nehoda, jež usmrcení či zranění způsobila, nastala na palubě letadla nebo v průběhu operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něho.⁶⁵ K tomu je třeba uvést několik doplňujících poznámek. Zaprvé, čl. 17 odst. 1 výslovně neobsahuje újmu psychickou, a to

⁵⁸ Tamtéž, s. 307.

⁵⁹ Tamtéž, s. 306.

⁶⁰ WEBER, Ludwig a JAKOB, Arie, op. cit., s. 335.

⁶¹ SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář*. Praha: 1. VOX a.s., 2018, s. 11. ISBN 978-80-87480-62-5.

⁶² Tamtéž, s. 200.

⁶³ Tamtéž.

⁶⁴ 2019 Revised Limits of Liability Under the Montreal Convention of 1999. ICAO [online]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_1999.aspx [cit. 2022-11-01]

⁶⁵ Čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy

navzdory tomu, že i tato otázka byla v průběhu příprav Montrealské konference v roce 1999 řešena.⁶⁶ Náhradu za způsobenou psychickou újmu, není-li příčinou zranění nebo usmrcení, tak nelze po dopravci zásadně požadovat.⁶⁷ Dále, pokud jde o pojem „nehoda“, v Montrealské úmluvě nenalezneme jeho legální definici, proto je jeho bližší vymezení ponecháno judikatuře a doktríně. Tento pojem ovšem může být vnímán značně rozdílně, což může vést i k velmi extenzivnímu a nelogickému výkladu – z tohoto důvodu absenci definice nehody považuje např. Milde za jednu ze zásadních vad Montrealské úmluvy.⁶⁸ Sedláček se pokouší poskytnout obecné vymezení nehody jako „*neočekávané a mimořádné události působící na cestujícího z venku (vně)*“, přičemž definici doplňuje demonstrativním výčtem událostí, které byly judikaturou vyhodnoceny jako nehody ve smyslu čl. 17 MÚ (např. poškození pneumatiky během startu, únos letadla, mohutné turbulence při špatném počasí, pád zavazadla na cestujícího aj.) a které za nehody judikatura nepovažuje (infarkt, běžná změna tlaku v kabině vyvolávající poškození uší, běžné stavy při vzletu, přistání, brzdění).⁶⁹

Pokud jde o koncepci odpovědnosti dopravce v případě škody vzniklé usmrcením nebo zraněním cestujících, ta je konstruována v již zmíněné „dvouúrovňové“ podobě, kdy důležitá je hraniční částka, jež dle úpravy účinné ke dni odevzdání této práce činí 128.821 SDR.⁷⁰ Čl. 21 odst. 1 stanoví částku, při jejímž nepřesážení se dopravce nemůže „zbavit“ odpovědnosti⁷¹ (anglické znění používá přesnější termíny „*exclude*“ a „*limit*“). Nad rámec této částky je ale odpovědnostní režim odlišný: dopravce totiž dle čl. 21 odst. 2 písm. a), b) Montrealské úmluvy nebude odpovídat v případě, kdy „*prokáže, že ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí nebo protiprávním činem či opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců či agentů nebo že ke škodě došlo výlučně nedbalostí či protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany*“. Pokud jde o již zmíněné vyloučení možnosti dopravce zbavit se odpovědnosti ve smyslu čl. 21 odst. 1 Montrealské úmluvy, pro lepší

⁶⁶ WEBER, Ludwig a A. JAKOB, op. cit., s. 340.

⁶⁷ Byť, jak poznamenává Sedláček, z toho v judikatuře existují výjimky – srov. SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 90.

⁶⁸ MILDE, Michael, op. cit., s. 307.

⁶⁹ SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 90.

⁷⁰ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě publikovaná pod č. 123/2003 Sb. m. s.

⁷¹ SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 162. V komentářové literatuře není povaha této odpovědnosti chápána zcela jednoznačně – Giumulla zpochybňuje některými autory prosazovanou koncepci objektivní odpovědnosti a připomíná převážně smluvní povahu odpovědnosti založenou na zavinění – blíže k tomu: GIEMULLA, Elmar. Article 21 - Compensation in Case of Death or Injury of Passengers. In: SCHMID, Ronald a GIEMULLA, Elmar. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2006, Art. XXI – s. 3. ISBN 90-411-2456-X. Tompkins poznamenává, že tato „první úroveň“ odpovědnosti je založena na nevyvratitelné domněnce zavinění, možné je pouze ponížení náhrady škody s přihlédnutím k poměrnému spoluzavinění cestujícího – srov. TOMPKINS, George N. Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2010, s. 137. ISBN 978-90-411-2646-7. Právě kombinace obou uvedených argumentů podle nás působí nejpřesvědčivěji: lze se tedy přiklonit k závěru, že jde o odpovědnost subjektivní, s ohledem na smluvní povahu odpovědnosti, pro níž je typické zavinění, přičemž toto zavinění je dle Montrealské úmluvy presumováno.

porozumění je nutno vycházet právě z anglického znění tohoto ustanovení („*exclude or limit its liability*“) – tento zákaz je třeba chápat tak, že dopravce nemůže žádným ujednáním svoji odpovědnost limitovat nebo vylučovat tak, aby obcházel režim úmluvy. K tomuto výkladu se přiklání i odborná komentářová literatura, která připomíná nutnost aplikovat a číst toto ustanovení ve spojení s čl. 26 Montrealské úmluvy.⁷² V českém překladu užitě slovo „zbavit“ se nejeví být vhodně zvolené, neboť evokuje spíš liberaci ve vztahu k objektivní odpovědnosti, nikoli limitaci smluvním ujednáním. Možnost zproštění jako takovou přitom zakotvuje ustanovení čl. 20 Montrealské úmluvy: dopravce se může odpovědnosti (zcela či zčásti – podle míry spolupůsobení příčin) zprostit, prokáže-li, že *„škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu anebo osoby, která místo ní uplatňuje svoje práva“*. Shrňme-li výše uvedené, u odpovědnosti dopravce do výše stanovené limitní částky se zavinění presumuje, dopravce nicméně může prokázat okolnost dle čl. 20 Montrealské úmluvy popsanou výše, a tím se odpovědnosti zcela či zčásti zprostit. V případě škody přesahující uvedenou částku je pak dopravce odpovědný vyjma případy, kdy prokáže okolnost uvedenou v čl. 21 odst. 2 písm. a) nebo b) a vysvětlenou výše, kromě toho má k dispozici i obranu užitím čl. 20. Zajímavé je rozložení důkazního břemene; zatímco důkaz o výši škody a odpovědnosti dopravce nese žalobce,⁷³ důkazní břemeno ohledně zprošťujících okolností (ať už dle čl. 20 nebo dle čl. 21 odst. 2) je obrácené a tíží dopravce.⁷⁴

Použijeme-li komparativní metodu zkoumání ve vztahu k odpovědnostnímu systému zakotvenému Varšavskou úmluvou (nastíněnému v kapitole 1.1.), tak čl. 17 Montrealské úmluvy obsahově odpovídá článkům 17 a 18 Varšavské úmluvy.⁷⁵ Varšavská úmluva nicméně oproti Montrealské úmluvě ve svém článku 22 limituje odpovědnost dopravce určitou částkou, zatímco Montrealská úmluva ve svém článku 21 odst. 1, jenž byl rozebrán výše, pracuje s koncepcí, kde je dopravci umožněno vyhnout se odpovědnosti za škodu ve výši přesahující stanovenou částku v případě splnění některé z podmínek zakotvených v čl. 21. odst. 2. Takováto „neomezená“ odpovědnost připadala v režimu Varšavské úmluvy v úvahu toliko v případě naplnění podmínek čl. 25 Varšavské úmluvy; limitující hranice zakotvená čl. 22 Varšavské úmluvy se totiž neuplatní pouze v případě, *„že škoda vyplývá z činu nebo z opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kterého se dopustil buď s úmyslem způsobit škodu nebo nerozvázně a s vědomím, že škoda pravděpodobně z toho vznikne“*, za jiných okolností byla odpovědnost omezena onou limitující

⁷² GIEMULLA, Elmar, op. cit. Art. XXI – 3.

⁷³ SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 162 a TOMPKINS, George N., op. cit., s. 145.

⁷⁴ GIEMULLA, Elmar, op. cit. Art. XXI – 11.

⁷⁵ SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 89.

částkou. Jde-li o důkazní břemeno, z právě uvedeného článku 25 Varšavské úmluvy plyne, že to je cestující, který musí prokázat určitou míru zavinění na straně dopravce, aby byla dána neomezená odpovědnost dopravce, zatímco v Montrealské úmluvě je břemeno obrácené ve smyslu čl. 21 odst. 2. Navíc dle čl. 20 Varšavské úmluvy (formulovaného velmi výhodně pro letecké dopravce) se může dopravce zcela zbavit své odpovědnosti prokázáním vynaložení určitého standardu péče ze strany své a ze strany svých zaměstnanců či prokázáním nemožnosti dodržení takového standardu. V režimu Montrealské úmluvy tato možnost dána není: dopravce může limitovat svoji odpovědnost pouze nad hraniční částkou za okolností předvídaných čl. 21 odst. 2. Nelze tedy než souhlasit s názorem Giemully, že Montrealská úmluva přinesla pro cestující výrazně výhodnější režim než Varšavská úmluva, a to ze všech výše uvedených důvodů.⁷⁶ Ve vztahu ke spoluzavinění na straně cestujícího jsou koncepce obou úmluv velmi podobné – možnost zproštění (úplného či částečného) se odpovědnosti dopravce prokázáním spoluzavinění cestujícího obsahuje jak Varšavská úmluva (čl. 21), tak Montrealská úmluva (čl. 20). Jak vyplývá z jazykového výkladu obou ustanovení, důkazní břemeno v obou případech leží na dopravci. Co se týče článku 20 Montrealské úmluvy, je třeba opětovně zdůraznit, že toto zproštění odpovědnosti je možné i v případě odpovědnosti ve smyslu čl. 21 odst. 1, ačkoli v něm je výslovně stanoveno, že do uvedené částky se dopravce nemůže odpovědnosti zbavit. Výkladové komplikace jsou způsobeny také již výše připomínaným nevhodným překladem a užitím spojení „zbavit se odpovědnosti“, nicméně o závěru, že zproštění dle čl. 20 Montrealské úmluvy se týká i odpovědnosti dle čl. 21 odst. 1, není pochyb – vyplývá jednak ze samotné textace čl. 20 Montrealské úmluvy (poslední věta daného ustanovení), jakož i jednoznačně z komentářové literatury.⁷⁷

Co se týče odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou zpožděním letu, ta je zakotvena ustanovením čl. 19 Montrealské úmluvy. Druhá věta uvedeného ustanovení doplňuje situace, ve kterých dopravce neodpovídá – jedná se o případy, kdy prokáže, že „*on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili.*“ Již z formulace tohoto ustanovení je patrná určitá podobnost s ustanovením čl. 20 Varšavské úmluvy, jež bylo zmíněno výše. Rozdíl je však velmi významný: zatímco dle čl. 20 Varšavské úmluvy se mohl dopravce poukazem na vynaložení veškerých nutných opatření zprostit odpovědnosti ve vztahu k jakémukoli nároku na náhradu škody plynoucímu z Varšavské úmluvy,⁷⁸ zproštění dle čl. 19 věty druhé Montrealské úmluvy se

⁷⁶ GIEMULLA, Elmar, op. cit. Art. XXI – 2.

⁷⁷ SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 157 či GIEMULLA, Elmar, op. cit. Art. XXI – 2.

⁷⁸ GOLDBIRSCHE, Lawrence B., op. cit., s. 111.

týká pouze odpovědnosti za škodu způsobené zpožděním, jak jasně vyplývá z uvedeného ustanovení.

2. Nařízení Evropského parlamentu a Rady 261/2004

Jak bylo vytyčeno v úvodní části, cílem této práce je analyzovat problematiku letecké přepravy s důrazem na Nařízení 261/2004 a na něm ilustrovat vliv pandemie covidu-19 a současně popsat možné směry jeho novelizace. Je to totiž právě Nařízení 261/2004, jež se stalo během pandemie asi nejvíce relevantním předpisem v oblasti letecké přepravy, neboť často docházelo k rušení letů či odepření nástupu na palubu z důvodu nesplnění podmínek souvisejících s aktuálně platnými epidemiologickými opatřeními. V této části diplomové práce se pozornost přesune již právě k evropské úpravě letecké přepravy s tím, že se krátce zastavíme u jejího vývoje, čímž plynule navážeme na část první této práce, poté se však již budeme plně koncentrovat na Nařízení 261/2004, které je aktuálně účinné. V jednotlivých podkapitolách postupně půjdeme od obecnější problematiky ke konkrétnímu: nejprve bude vysvětlena působnost nařízení a s tím související vztah nařízení a Montrealské úmluvy, poté budou rozebrány jednotlivé nepravdivnosti, kterými může být let postižen a s tím související práva cestujících dle uvedeného nařízení, a to i s přihlédnutím k relevantní judikatuře Soudního dvora Evropské unie. Důležitost evropské judikatury pak bude patrná zejména, nikoli však výlučně, u výkladu o mimořádných okolnostech.

2.1. Cesta k Nařízení 261/2004

Podíváme-li se na historické souvislosti, předně je třeba uvést, že Nařízení 261/2004 navazuje na Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (dále v této práci jen „Nařízení 295/91“). Právě uvedené Nařízení 295/91 bylo prvním svého druhu, neboť poprvé uceleně upravovalo systém náhrad pro cestující, jimž byl odepřen nástup do letadla. Jak uvádí Komise ES ve svém návrhu nařízení, motivem k regulaci byla rozšiřující se praxe tzv. *overbookingu*, tj. situace, kdy letecký dopravce pro určitý let rezervuje více míst, než je k dispozici. Tato praktika dle Komise pramení z existence flexibilních letenek, u kterých jsou smluvní podmínky s ohledem na jejich vyšší cenu nastaveny tak benevolentně, že cestujícím umožňují nedostavit se k rezervovanému letu za současného zachování práva využít onu letenku k jiné cestě do téže cílové destinace, a to bez jakýchkoli doplatků.⁷⁹ Pakliže této výhody cestující s tímto typem letenek využívají, není překvapením, že se letecké společnosti chtějí vyhnout situacím, kdy by zůstávala místa v letadlech prázdná, a z tohoto důvodu tak umožňují rezervovat více míst, než je skutečně k dispozici. V důsledku toho tak může nikoli ojedinele nastat situace, že

⁷⁹ Návrh Komise Evropských společenství ze dne 24. 4. 1991 k Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě, recitál č. 1. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51990PC0099&from=EN> [cit. 2022-11-10].

se k letu dostaví více cestujících, než je letadlo schopno pojmout, a proto je některým z cestujících odepřen nástup. Vzhledem k tomu, že se praxe leteckých dopravců v této situaci značně lišila, rozhodla se Komise přijmout nařízení, kterým by stanovila minimální standard práv cestujících v takových případech. V důvodové zprávě si Komise kladla za cíl jednak upravit způsob určení priority cestujících při nástupu, jednak vyřešit otázku kompenzace ve vztahu k cestujícím, jimž byl nástup odepřen.⁸⁰ V duchu uvedených myšlenek je pak formulováno odůvodnění přijatého nařízení i jeho jednotlivá ustanovení.

Prvnímu z výše uvedených cílů se věnuje čl. 3 odst. 1 nařízení, jenž zakotvuje povinnost leteckého dopravce stanovit „*pravidla, která bude dodržovat pro nástup na palubu letadla v případě, že rezervuje více míst, než je k dispozici*“ a s tím související povinnost tato pravidla sdělit Komisi a zpřístupnit veřejnosti. Neméně významný je článek 4, který upravuje práva cestujících v případě odepření nástupu na palubu, kdy je cestujícím ponechána „*možnost volby mezi: plným proplacením ceny letenky beze srážky za část neuskutečněné přepravy, nebo dopravením do konečného místa určení při nejbližší příležitosti, nebo pozdějším dopravením podle potřeby cestujícího*“. Nehledě na to, kterou z alternativ si cestující vybere, pak nařízení v následujícím odstavci téhož článku zakotvuje povinnost dopravce zaplatit cestujícímu minimální náhradu, jejíž výše se odvíjí od délky letu a činí 150, resp. 300 ECU (evropská měnová jednotka). V odstavci 3 pak za splnění stanovených podmínek nařízení umožňuje snížení uvedené náhrady, odstavec 4 navíc zakotvuje limitaci výše náhrady cenou letenky. Co se týče platby, uvedená náhrada má být dle čl. 4 odst. 5 poskytnuta v hotovosti anebo v cestovních poukázkách či jiných službách, to ale pouze v případě, že s tím cestující souhlasí. Každopádně však musí být náhrada poskytnuta ihned, což výslovně plyne z čl. 4 odst. 2 – právě toto ustanovení může být důvodem, proč se i v současné právní úpravě Nařízení 261/2004 operuje u odepření nástupu na palubu s „neprodleným“ odškodněním. Práva cestujících, jimž byl odepřen nástup na palubu, doplňuje ještě článek 6 Nařízení 295/1991, který stanoví právo na náhradu nákladů na telefonní hovor, přiměřenou stravu a občerstvení, a především pak ubytování v hotelu, je-li s ohledem na odepření nástupu třeba přenocování.

Jak vyplývá z právě popsaného, Nařízení 295/1991 upravilo všechny nejdůležitější otázky, jejichž regulaci si Komise v důvodové zprávě vytyčila jako cíl, a vytvořilo onen kýžený minimální standard práv pro případ odepření nástupu, čímž zareagovalo na absenci právní úpravy *overbookingu*. Nařízení 295/1991 lze označit za úspěch, neboť systém jím zakotvený zůstal

⁸⁰ Tamtéž, bod 5.

nezměněn až do přijetí Nařízení 261/2004, a to i přes některé pokusy o novelizaci.⁸¹ Byť tedy pro cestující uvedené nařízení přineslo pozitivní změnu a postavilo jejich práva (alespoň v dílčí oblasti odepření nástupu) najisto, stále se vyskytoval poměrně vysoký počet cestujících, jejichž let byl dotčen nepravidelností, ať už v podobě odepření nástupu nebo významného zpoždění. Z tohoto důvodu se Evropské společenství rozhodlo zintenzivnit snahu o zlepšení úrovně ochrany cestujících legislativní cestou.⁸² Postupně tak započaly práce na přípravě nového nařízení – Komise přijala jeho první návrh dne 21. 12. 2001, přičemž v důvodové zprávě k němu zdůrazňovala, že i po přijetí Nařízení 295/1991 zůstává počet cestujících dotčených odepřením nástupu nepřijatelně vysoký. Klíč k řešení této situace spatřovala Komise v přijetí nového nařízení, které by jednak upravovalo povinnost dopravců vyzývat dobrovolníky k odstoupení od rezervace výměnou za různé benefity, jednak stanovilo povinnost dopravce platit kompenzace v takové výši, která by pro něj ve vztahu k praktikám *overbookingu* měla odrazující účinek.⁸³ Oproti Nařízení 295/1991 se však rozsah upravených otázek rozšířil i na případy výrazně zpožděných letů a letů zrušených bez varování učiněného ve vymezené době. Legislativní proces si vyžádal více než 2 roky; Nařízení 261/2004 bylo přijato dne 11. 2. 2004 a v souladu s čl. 19 vstoupilo v platnost dne 17. 2. 2005. Nařízení 261/2004 je každopádně s ohledem na svou – ve vztahu k cestujícím vstřícnou až ochránářskou – úpravu dalším potvrzením tendence společné vícero oblastem evropského práva, totiž rostoucí ochraně spotřebitele (či slabší strany – v tomto případě cestujících, jinde pacientů, subjektů osobních údajů apod.), kterýžto jev některá odborná literatura poeticky nazývá „vzestupem spotřebitele“.⁸⁴ V odborné literatuře se lze dokonce setkat i s dalším zajímavým pojetím Nařízení 261/2004; totiž že jde vlastně implicitně o jakousi „listinu základních práv cestujících“. Nařízení totiž obsahuje, byť v poněkud neurovnané a chaotické podobě, seznam práv a povinností pasažérů v letecké dopravě, přičemž těmto právům je poskytována soudní ochrana. Casanovas Ibáñez tato práva cestujících dělí do tří oblastí (odpovídacích de facto článkům

⁸¹ DEMPSEY, Paul Stephen. Competition in the air: European Union regulation of commercial aviation. *The Journal of air law and commerce*. 2001; 66(3), s. 1150. ISSN 0021-8642.

⁸² POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I: A. Říční právo, B. Letecké právo*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, s. 181. ISBN 978-80-7552-133-0.

⁸³ Návrh Komise Evropských společenství ze dne 21. 12. 2001 k 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, recitál č. 4. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52001PC0784> [cit. 2022-11-10].

⁸⁴ Podrobněji k tomu: BENYON, Frank. Regulation 261: The Passenger Rights Framework. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias. *Air passenger rights: ten years on*. Oxford: Hart Publishing, 2015, s. 47-56. ISBN 978-1-84946-824-4.

7, 8 a 9 nařízení): náhrada škody ve smyslu čl. 7, proplacení výdajů nebo přesměrování a poskytnutí péče.⁸⁵

2.2. Působnost Nařízení 261/2004

Než přistoupíme k analýze katalogu práv cestujících dle Nařízení 261/2004, je nezbytné si nejprve vymezit působnost uvedeného nařízení, tedy rozsah realizace a aplikace právních norem⁸⁶ v nařízení obsažených. Dle tradičního dělení rozlišujeme působnost územní (někdy označovanou jako prostorovou⁸⁷ či místní), věcnou a osobní, a byť Nařízení 261/2004 s uvedeným dělením nepracuje a působnost upravuje souhrnně v čl. 3 Nařízení, v následujících podkapitolách se budeme věnovat postupně jednotlivým složkám působnosti. V uvedeném smyslu ostatně rozsah aplikace nařízení analyzuje Komise ve Sdělení č. 2016/C 214/04 ze dne 15. 6. 2014 o pokynech pro výklad Nařízení 261/2004.⁸⁸ Ačkoli tyto pokyny nemají nahrazovat úpravu nařízení ani modifikovat výklad Soudního dvora Evropské unie, jejich interpretační význam je značný; motivací k jejich vytvoření byla dle Komise ostatně právě snaha o vysvětlení nejasností ohledně některých ustanovení a problémů, na něž upozorňovala sdružení cestujících nebo vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování nařízení ve smyslu čl. 16 odst. 1 nařízení.⁸⁹

2.2.1. Územní působnost

Územní působnosti je věnován čl. 3 odst. 1 nařízení, kde jsou zakotveny dvě alternativní situace, za kterých je Nařízení 261/2004 aplikovatelné. Dle písm. a) se jedná jednak o situaci, kdy jde o „*cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva*“, dle písm. b) pak o „*cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství*.“

Začneme-li písmenem a), zde je výklad poměrně jasný – místo odletu u předmětného letu se musí nacházet na území členského státu, na něž se vztahuje Smlouva o Evropské unii (dále jen „SEU“), resp. Smlouva o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“). V této souvislosti

⁸⁵ CASANOVAS IBÀÑEZ, Òscar. *El transporte aéreo en la Unión Europea: de la liberalización a la protección de los consumidores*. Barcelona: Atelier, 2017, s. 149-155. ISBN 9788416652730.

⁸⁶ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 8. aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2021, s. 77. ISBN 978-80-7380-838-9.

⁸⁷ Tamtéž.

⁸⁸ Sdělení Komise 2016/C 214/04 - Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002.

⁸⁹ Podrobněji srov. úvodní část Sdělení Komise 2016/C 214/04.

je relevantní článek 52 SEU a čl. 355 SFEU – dle čl. 355 SFEU se na území uvedená v příloze II. SFEU (kam patří například Kajmanské ostrovy nebo Svatá Helena) nevztahuje právo Evropské unie, nýbrž zvláštní režim přidružení upravený v části čtvrté SFEU. Tato území tedy nejsou územími členského státu, na které se vztahuje Smlouva ve smyslu čl. 3 odst. 1, ba naopak je nutno je považovat za třetí země ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení. Naproti tomu se Nařízení 261/2004 bude vztahovat na země, jež jsou smluvním státem dohody o Evropském hospodářském prostoru (tedy Island a Norsko, naopak u Lichtenštejnska s ohledem na neexistenci letiště na jeho území ztrácí nařízení na relevanci), a dále pak na Švýcarsko na základě Dohody o letecké dopravě uzavřené mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací v roce 1999. Shrňme-li výše uvedené: pakliže letadlo odlétá z letiště umístěného na území členského státu EU, na který se vztahuje SFEU, resp. SEU, anebo z letiště umístěného v Norsku, na Islandu nebo ve Švýcarsku, Nařízení 261/2004 bude použitelné. Ustanovením čl. 3 odst. 1 písm. a) se zabýval Soudní dvůr Evropské unie ve svém rozhodnutí ve věci C-173/07 Emirates. V něm si cestující zarezervoval u společnosti Emirates cestu z Düsseldorfu přes Dubaj do Manily a zpět, přičemž zpáteční let z Manily byl zrušen. Cestující pak dovozoval aplikovatelnost Nařízení 261/2004 z jeho čl. 3 odst. 1 písm. a), neboť tvrdil, že let tam i let zpáteční jsou součástí téhož letu, a protože byl výchozím místem Düsseldorf, byl cestující cestujícím odlétajícím z letiště na území členského státu dle čl. 3 odst. 1 písm. a). Soudní dvůr však této argumentaci nepřisvědčil a správně rozlišil mezi pojmy „let“ a „cesta“, kdy za let považoval jednu „operaci“ či „jednotku“ letecké přepravy, zatímco cestu je třeba chápat jako zpravidla zahrnující cestu tam a zpět a předurčenou individuálním cílem cestujícího.⁹⁰ Tento závěr Soudního dvora lze kvitovat, neboť, jak správně dovozuje v odůvodnění, interpretace letu ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) zahrnující i let zpáteční by byla nelogická a vedla by k absurdním závěrům, že cílové místo je shodné s místem odletu.⁹¹

Komplikovanější je úprava čl. 3 odst. 1 písm. b), jejíž interpretace vyžaduje pozornou četbu uvedeného ustanovení. V tomto případě jde o lety odlétající z letiště mimo území členských států, tj. z třetích zemí, cílovou destinací ovšem musí být „*letiště umístěné na území členského státu, na který se vztahuje Smlouva*“ – co se rozumí takovým letištěm, bylo vysvětleno v předchozím odstavci. Kromě toho je ale třeba kumulativní naplnění dvou dalších podmínek. Zaprvé, provozující letecký dopravce – tedy ten letecký dopravce, který podle smlouvy provádí či zamýšlí provést let⁹² – musí být tzv. dopravcem Společenství. Definici dopravce Společenství nalezneme

⁹⁰ Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 10. 7. 2008, Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel, ve věci C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400, body 13 – 16, 40 – 41.

⁹¹ Tamtéž, bod 34.

⁹² Čl. 2 písm. b) Nařízení 261/2004. K vymezení pojmu „provozující leteckého dopravce“ se vyjadřoval Soudní dvůr Evropské unie v rozhodnutí Wirth a další proti Thomson Airways Ltd, ve věci C-532/17, kde řešil běžnou praxi

v čl. 2 písm. c) Nařízení 261/2004 – stručně řečeno se jedná o leteckého dopravce s platnou licencí v některém členském státě v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. 7. 1992. Druhou podmínkou je, že dotčení „*cestující neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi*“. Pro interpretaci je významný slučovací poměr mezi těmito větami, neboť – jak poznamenává Komise – pakliže byl cestujícím přiznán jen jeden z uvedených nároků, může i nadále uplatnit druhý.⁹³ V této souvislosti je vhodné upozornit na judikát Soudního dvora Evropské unie ve věci C-257/14 van der Lans proti KLM, kde se mj. řešila právě otázka místní působnosti Nařízení 261/2004 dle čl. 3 odst. 1 písm. b) – cestující totiž měla rezervovaný let do Amsterdamu z ekvádorského Quita.⁹⁴ Podmínka dopravce Společenství byla naplněna, otázkou však bylo naplnění druhé podmínky (ne)obdržení náhrady či odškodnění a (ne)poskytnutí pomoci v třetí zemi. Ekvádorské právo totiž obsahovalo vlastní úpravu práv cestujících, jejichž let byl dotčen zpožděním či zrušením. Soudní dvůr EU nejprve zkoumal jazykové verze Nařízení 261/2004, z nichž vyplynul rozdíl ve významu užitých slovních spojení. Zatímco např. v případě českého slova „*neobdrželi*“ nebo anglického „*received*“ interpretace směřuje k závěru o tom, že aplikace nařízení je vyloučena, pouze pokud cestující skutečně obdrželi náhradu či odškodnění anebo jim byla skutečně poskytnuta pomoc, španělské „*disfruten de*“ (podobně i jiné jazykové verze) spíše podporují výklad, že aplikace nařízení je bez dalšího vyloučena i v případě, že právní řád třetí země přiznává cestujícím právo na náhradu škody, bez ohledu na to, zda takové náhrady nebo pomoci skutečně dosáhli. Soudní dvůr uzavřel, že i když předmětné ustanovení nevyžaduje prokázání, že cestujícímu skutečně byla poskytnuta pomoc nebo že skutečně obdržel náhradu škody ve třetí zemi, neznamená samotná existence nároku dle práva třetí země bez dalšího vyloučení aplikace Nařízení 261/2004. Před učiněním závěru o neaplikovatelnosti nařízení musí být prokázáno, že náhrada dle práva třetí země odpovídá účelu náhrady zakotvené nařízením a že

leteckých společností, tzv. *wet lease*, tedy smlouvu, kterou letecký dopravce jinému leteckému dopravci pronajme letadlo včetně posádky. SDEU uvedl, že se čl. 2 písm. b) nevztahuje na leteckého dopravce, který takto pronajme letadlo s posádkou, ale sám nenese provozní odpovědnost za lety, a to dokonce ani v případě, kdy je na potvrzení o rezervaci místa na letu vydaném cestujícím uvedeno, že let provozuje tento letecký dopravce. Případnou náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení 261/2004 je proto v takovém případě povinen vyplatit ten letecký dopravce, který nese provozní odpovědnost, a nikoli ten, který letadlo včetně posádky pronajal na základě *wet lease*. K tomu podrobněji srov. Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 7. 2018, Wolfgang Wirth a další proti Thomson Airways Ltd, ve věci C-532/17, ECLI:EU:C:2018:527, body 22 a 26. Na uvedené navazuje judikatura Nejvyššího soudu: „Z uvedeného je zřejmé, že nárok cestujícího ve smyslu Nařízení nelze podle rozhodovací praxe SDEU striktně vázat k osobě, jež je přímo ve smluvním vztahu s cestujícím, neboť se podle Nařízení nejedná o nezbytnou kvalifikační podmínku provozujícího leteckého dopravce, jenž je povinován k poskytnutí příslušné kompenzace. Není tak samo o sobě určující, jak je dopravce označen na dokumentech vystavených k letu. Jakkoliv se může jednat o okolnost napomáhající ke zjištění rozhodujících okolností, je třeba jeho označení mít jen za jeden ze zdrojů informací pro potřebná zjištění, nikoliv za jednoznačnou identifikaci povinné osoby.“ Podrobněji srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 8. 2022, sp. zn. 25 Cdo 2426/2021-138.

⁹³ Sdělení Komise 2016/C 214/04, bod 2.1.3.

⁹⁴ Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 17. 9. 2015, Corina van der Lans proti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, ve věci C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618, bod 8.

podmínky vzniku práva na takovou náhradu, jakož i způsoby jeho uplatnění jsou rovnocenné úpravě Nařízení 261/2004.⁹⁵ Takový závěr Soudního dvora lze kvitovat: pakliže má být jedním z cílů Nařízení 261/2004 zakotvení určitého minimálního standardu práv cestujících, je vhodné, že se Soudní dvůr EU přiklonil k tomuto, vůči cestujícím vstřícnému, výkladu. Pokud by totiž již pouhá existence nároku na odškodnění nebo poskytnutí pomoci dle práva třetí země znamenala bez dalšího neaplikovatelnost Nařízení 261/2004, v mnohých případech by uvedený cíl mohl být jen stěží splněn, neboť úroveň ochrany dle práva třetí země nemusí být shodná s úrovní zaručenou nařízením a stejně tak způsob uplatňování nároků může být značně komplikovanější. Jak se zdá, v novější judikatuře již Soudní dvůr pracuje s interpretací, podle níž je působnost nařízení vyloučena, jen pokud cestující ve třetí zemi náhradu či odškodnění obdrželi, resp. jim byla poskytnuta pomoc.⁹⁶

Pokud jde o lety, které se skládají z více úseků, rozhodná je z hlediska působnosti nařízení poloha letiště odletu a letiště příletu, nikoli letiště, na kterém cestující pouze přestupuje. Nařízení se proto nepoužije na přímo navazující let rezervovaný v rámci jediné rezervace a složený ze dvou úseků letu provozovaných leteckým dopravcem Společenství, pokud se letiště odletu prvního úseku i letiště příletu druhého úseku nacházejí ve třetí zemi, přičemž na území členského státu se nachází pouze letiště mezipřistání.⁹⁷ Působnost nařízení naopak bude dána u případů, kdy se letiště odletu nachází na území členského státu, letiště příletu na území třetí země a let má plánované mezipřistání na území dalšího státu mimo Evropskou unii.⁹⁸ V případě, že je takový let rezervován v rámci jediné rezervace a druhý úsek letu (tedy z místa mezipřistání v třetí zemi do místa příletu v jiné třetí zemi) je provozován na základě dohody o sdílení kódů (tzv. *codesharing*) dopravcem se sídlem ve třetí zemi a právě na tomto úseku vznikne významné zpoždění v rozsahu 3 a více hodin, může se dle Soudního dvora cestující domáhat náhrady škody vůči leteckému dopravci Společenství, který provozoval první úsek letu (tedy z letiště odletu na území členského státu na letiště mezipřistání na území třetí země).⁹⁹ Podobně tomu bude v případě, kdy cestující v rámci jediné rezervace cestuje z letiště ve třetí zemi na letiště na území členského státu, a to s mezipřistáním v jiném členském státě EU. Pokud první úsek letu provozuje na základě dohody

⁹⁵ Tamtéž, body 19 až 28.

⁹⁶ K tomu srov. např. Usnesení Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 12. 11. 2020, SP proti KLM Royal Dutch Airlines, ve věci C-367/20, ECLI:EU:C:2020:909, bod 18 nebo Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 11. 6. 2020, LE proti Transportes Aéreos Portugueses SA, ve věci C-74/19, ECLI:EU:C:2020:460, bod 33.

⁹⁷ Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 24. 2. 2022, Airhelp Ltd. proti Austrian Airlines AG, ve věci C-451/20, ECLI:EU:C:2022:123, bod 41.

⁹⁸ Rozsudek Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 31. 5. 2018, Claudia Wegener proti Royal Air Maroc SA, ve věci C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361, bod 25.

⁹⁹ Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 11. 7. 2019, CS a další proti Českým aeroliniím a.s., ve věci C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604, bod 33.

o sdílení kódů letecký dopravce sídlící mimo Evropskou unii a právě na tomto úseku vznikne významné zpoždění, může své právo na náhradu škody podle Nařízení 261/2004 cestující uplatnit vůči dopravci Společenství, který provozoval druhý úsek letu.¹⁰⁰

2.2.2. Věcná působnost

Pro posouzení věcné působnosti je relevantní již samotný první článek Nařízení 261/2004 vymezující předmět úpravy; nařízení upravuje práva cestujících, jejichž let byl dotčen určitou nepravidelností – zrušením, zpožděním či odepřením nástupu na palubu. Těmto jednotlivým událostem a právům cestujících s nimi spojeným se budou věnovat následující kapitoly speciálně a podrobně. Vymezení věcné působnosti nicméně následně doplňují ustanovení čl. 3 odst. 3 až 5. Předně je třeba poukázat na čl. 3 odst. 4, jenž stanoví, že působnost nařízení je dána toliko ve vztahu k cestujícím přepravovaným „*motorovým letadlem s pevně upevněnými křídly*“, což v praxi znamená, že z působnosti nařízení je vyňata přeprava vrtulníky nebo například horkovzdušnými balóny či vzducholodmi. Současně z toho také plyne, že se Nařízení 261/2004 neuplatní ani v případech tzv. multimodální dopravy, tj. takové, která zahrnuje v rámci jedné smlouvy více než jeden druh dopravy.¹⁰¹ Nařízení se dále ve smyslu čl. 3 odst. 3 nevztahuje na ty cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, přičemž takovéto ceny nejsou veřejnosti přístupné – bude se jednat např. o různé benefity v podobě zlevněných letenek poskytovaných leteckými společnostmi jejich zaměstnancům. U letenek poskytovaných leteckým dopravcem či provozovatelem souborných služeb za výhodnější ceny v rámci věrnostních či jiných obdobných programů a akcí však bude nařízení dle čl. 3 odst. 3 věty druhé plně aplikovatelné. V případě, že je cestujícím dítě, které s ohledem na svůj nízký věk cestuje zadarmo, nemá přidělené sedadlo ani palubní lístek a ani jeho jméno není uvedeno na rezervaci učiněné jeho rodiči, působnost Nařízení 261/2004 není dána.¹⁰²

2.2.3. Osobní působnost

K tomu, aby bylo vymezení působnosti Nařízení 261/2004 kompletní, je třeba se ještě zaměřit na jeho článek 3 odst. 2. Působnost dle písm. a) uvedeného ustanovení je dána, pokud cestující „*mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a vyjma případy zrušení podle článku 5 se přihlásí k přepravě, jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a*

¹⁰⁰ Usnesení Soudního dvora ve věci KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, op. cit., bod 33.

¹⁰¹ Podrobněji k tomu srov. Sdělení Komise 2016/C 214/04, op. cit., bod 6.

¹⁰² Usnesení Soudního dvora Evropské unie (devátého senátu) ze dne 11. 10. 2021, YE a další proti Vueling Airlines SA., ve věci C-686/20, ECLI:EU:C:2021:859, bod 31. (Jelikož dosud nebylo publikováno české znění tohoto rozhodnutí, vychází autor z jeho francouzské jazykové verze.)

zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu, nebo, jestliže není uveden čas, nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu“. Nařízení bude dále aplikovatelné dle čl. 3 odst. 2 písm. b) v případě, že jsou cestující „leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy bez ohledu na důvod převedení z letu, který měli rezervovaný, na jiný let.“

Shrneme-li čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení, jsou zde stanoveny dvě podmínky pro to, aby bylo nařízení použitelné: zaprvé, cestující musí mít potvrzenou rezervaci¹⁰³ pro předmětný let a zadruhé se cestující musí přihlásit k přepravě, a to ve vymezeném čase, jenž bude záviset na tom, zda byl takový čas cestujícímu sdělen, či nikoli. Druhá podmínka logicky často odpadá v případě zrušeného letu, neboť ke zrušení mnohdy dochází dříve než na poslední chvíli na letišti, a bylo by tedy nesmyslné požadovat po cestujícím, aby se dostavil na letiště, ačkoli byl jeho let zrušen např. již týden před avizovaným datem odletu. Je ale vhodné se zastavit u pojmu „přihlásit se k přepravě“. Toto sousloví totiž nemá v oblasti letecké přepravy ustálený význam a jako takové se tolik nepoužívá. Nabízí se proto vícero výkladů ve vztahu k tomu, v jaký okamžik dojde k „přihlášení“ cestujícího k přepravě: zda již online odbavením a vygenerováním *boarding passu*, příchodem do letištní haly nebo klasickým odbavením u letištní *check-in* přepážky. Nahlédneme-li do jiných jazykových verzí, můžeme výklad zpřesnit: anglická verze používá sousloví „*present themselves for check-in*“, ve španělštině je užito slov „*presentarse a facturación*“. Z anglického znění tedy vyplývá, že zákonodárce měl v případě předmětného sousloví na mysli skutečně dostavení se k odbavovací přepážce *check-inu* a na stejný závěr lze usuzovat i v případě španělského znění. Španělská odborná literatura upozorňuje na další výkladový problém v souvislosti se souslovím „*presentarse a la facturación*“. Dle Casanovas Ibàñez je třeba chápat „dostavení se“ jako okamžik, kdy se cestující dostaví k přepážce *check-inu*, resp. kdy se postaví do fronty u takové přepážky, nikoli tedy samotný okamžik *check-inu* a fakturace zavazadel. Mezi oběma okamžiky totiž může být poměrně významný časový rozdíl vzniklý z různých důvodů a přičitatelný leteckému dopravci, a nikoli cestujícímu.¹⁰⁴ Prokázání toho, že se cestující přihlásil k přepravě včas, ačkoli samotný *check-in* proběhl až po vymezeném časovém úseku k přihlášení se k přepravě, bude značně komplikované, nicméně důkazní břemeno by mělo ležet na letecké

¹⁰³ Potvrzenou rezervaci ve smyslu tohoto ustanovení má i cestující, který obdržel od provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy „jiný důkaz“ ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení (např. dokument od cestovní kanceláře), jímž byla cestujícímu přislíbena přeprava letem, který je identifikován místem a časem odletu i příletu a číslem letu, a to i v případě, že provozovatel souborných služeb ještě od leteckého dopravce neobdržel potvrzení o času odletu a příletu. Blíže k tomu srov. Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 21. 12. 2021, AD, BE, CF proti Corendon Airlines, JG, LH, MI, NJ proti OP jako likvidátorovi Azurair GmbH, Eurowings GmbH proti fliightright GmbH a AG, MG, HG proti Austrian Airlines AG, ve spojených věcech C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, ECLI:EU:C:2021:1038 (dále jen Azurair), body 37, 38, 51.

¹⁰⁴ CASANOVAS IBÀÑEZ, Óscar, op. cit., s. 155.

společnosti.¹⁰⁵ Tím ale problémy spojené s určením okamžiku přihlášení se k přepravě nekončí, a to s ohledem na vývoj moderních technologií a systému *check-in*. V současnosti totiž *check-in* velice často probíhá online – typicky lze *check-in* provést v rámci jednoho až dvou dnů před datem letu, příplatkové služby však umožňují provedení *check-inu* i mnohem dříve. Ilustrujeme-li právě uvedené na příkladu populární nízkonákladové letecké společnosti Ryanair, tato nabízí online *check-in* již 48 hodin před časem letu, a to až do 2 hodin před odletem, přičemž uvedené platí pro všechny cestující, kteří si při vytvoření rezervace nepřiplatili službu vlastního výběru sedadla. Ti, kdo si při rezervaci vybrali své sedadlo namísto jeho náhodného přidělení nebo si zvolili tarif vyšší třídy, však mohou online *check-in* provést již 60 dnů před odletem. Zajímavostí potvrzující výše uvedenou tezi o tom, že online *check-in* čím dál více převažuje nad odbavením na letišti, je i skutečnost, že Ryanair nyní zpoplatňuje *check-in* na letišti částkou mezi 30 a 55 €. ¹⁰⁶ Vzhledem k tomu, že tato společnost i další aerolinky kromě toho nyní na mnohých letištích zavádějí takzvané *self-service bag drops*, tj. prostory, kde si cestující může sám odbavit zavazadlo, nemusí ve výsledku cestující po příchodu na letiště až do příchodu k odletové bráně přijít do styku se zaměstnancem letecké společnosti. Z uvedeného pro účely otázky přihlášení se k přepravě plyne zřejmá komplikace – k *check-inu* fakticky dochází mnohdy online, a tedy ještě předtím, než se cestující dostaví na letiště. Jeví se proto vhodné uvažovat o novelizaci uvedeného ustanovení tak, aby použité sousloví nečinilo výkladové obtíže a plně reflektovalo nové technologie a způsoby odbavování. Jak bude rozebráno v části čtvrté této práce věnující se možným změnám Nařízení 261/2004, tato záležitost je v souvislosti s novelizací Nařízení 261/2004 taktéž projednávána.

Z procesního hlediska je ještě na místě poznamenat, že cestující musí dle čl. 3 odst. 2 písm. a) Nařízení 261/2004 prokázat jak to, že měl potvrzenou rezervaci, tak to, že se ve vymezeném čase přihlásil k přepravě (nejde-li o případ zrušeného letu) – druhou podmínku bude typicky dokládat již zmíněným palubním lístkem (ať už vytištěným předem díky online odbavení, nebo vystaveným při odbavení na letišti). Z autorových osobních zkušeností z advokátní kanceláře při zastupování cestujících v souvislosti s nároky dle Nařízení 261/2004 plyne obecný poznatek, že cestující většinou palubními lístky nedisponují, jelikož je ztratili, vyhodili apod., což z důkazního hlediska mnohdy představuje fatální problém. V této souvislosti je vhodné poukázat na rozhodnutí SDEU ve věci C-756/18 MC, LD proti easyJet Airline Co. Ltd, kde se soud mj. věnoval právě otázce (ne)předložení palubního lístku. V předmětné věci šlo o spor o náhradu škody ve smyslu

¹⁰⁵ Rozsudek *Audiencia Provincial de las Islas Baleares (5ª sección)* ze dne 14. 6. 2006 (rozsudek odvolacího soudu č. 147/2006).

¹⁰⁶ Odbavení: Důležité informace k odbavení. *Ryanair* [online]. Dostupné z: <https://help.ryanair.com/hc/cs/articles/360017682977-Důležité-informace-k-odbaven%C3%AD> [cit. 2022-11-22]

čl. 7 Nařízení 261/2004 v důsledku zpožděného letu, kde, ačkoli letecký dopravce zpoždění přesahující 3 hodiny nepopíral, nárok cestujících odmítal z důvodu, že neprokázali, zda se přihlásili k přepravě ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) analyzovaného v této podkapitole.¹⁰⁷ Cestující skutečně nedoložili palubní lístky, nicméně vzhledem k tomu, že byli předmětným (zpožděným) letem přepraveni, z povahy věci zřejmým způsobem vyplývá, že se museli k přepravě přihlásit. Nelze tak než souhlasit s rozhodnutím SDEU, jenž uzavřel, že „*cestujícím, jejichž let byl na přiletu zpožděn o tři hodiny nebo více a kteří mají na tento let potvrzenou rezervaci, nelze náhradu škody podle tohoto nařízení odeprít z pouhého důvodu, že v souvislosti se svým návrhem na náhradu škody neprokázali, že byli na uvedený let přihlášení k přepravě, zejména prostřednictvím palubní vstupenky, ledaže by se prokázalo, že zpožděným letem necestovali, což přísluší ověřit vnitrostátnímu soudu.*“¹⁰⁸

2.3. Vztah Nařízení 261/2004 a Montrealské úmluvy s přihlédnutím k rozhodnutí SDEU ex parte IATA

Pojednání o působnosti Nařízení 261/2004 je vhodné doplnit vymezením vztahu tohoto nařízení k Montrealské úmluvě, již byla věnována kapitola 1.4 této práce a jež je svým obsahem problematice upravené Nařízením 261/2004 velice blízká. Úvodem je třeba pro přehlednost poznamenat, že Montrealská úmluva byla podepsána Evropským společenstvím dne 9. 12. 1999, poté bylo její uzavření dne 5. 4. 2001 schváleno rozhodnutím Rady, a vstupem v platnost dne 4. 11. 2003 se tedy stala nedílnou součástí právního řádu Evropského společenství. Na Montrealskou úmluvu je tedy nutno dodnes pohlížet jako na závaznou součást právního řádu Evropské unie, z čehož pro účely této práce vyplývají zejména dva důležité důsledky. Zaprvé může být Montrealská úmluva jako taková podrobena případnému přezkumu a výkladu soudními orgány Evropské unie – v tomto smyslu se SDEU vyjádřil ve velmi známém rozsudku ve věci C-344/04, *The Queen na žádost IATA a ELFAA* (známém též a dále referovaném jako „rozsudek *ex parte IATA*“),¹⁰⁹ jenž bude dále podrobněji rozebrán, nebo např. v rozsudku C-429/14 *Air Baltic Corporation*.¹¹⁰ Zadruhé, vzhledem k tomu, že evropský zákonodárce upravil problematiku práv cestujících v letecké přepravě (mj.) výše uvedeným Nařízením 261/2004, je potřeba zkoumat, zda nejsou uvedené prameny v rozporu a jaký je obecně jejich vztah. Právě druhému jmenovanému aspektu se bude věnovat tato kapitola.

¹⁰⁷ Usnesení Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 24. 10. 2019, LC a MD proti easyJet Airline Co. Ltd, ve věci C-756/18, ECLI:EU:C:2019:902, bod 10.

¹⁰⁸ Tamtéž, výroková část usnesení.

¹⁰⁹ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 10. 1. 2006, *The Queen na žádost IATA a ELFAA* proti Department for Transport, ve věci C-344/04, ECLI:EU:C:2006:10, bod 39.

¹¹⁰ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 17. 2. 2016, *Air Baltic Corporation* proti Lietuvos Respublikos specialiujų tyrimų tarnyba, ve věci C-429/14, ECLI:EU:C:2016:88, bod 23.

Pro posouzení vztahu mezi Montrealskou úmluvou a Nařízením 261/2004 je záhodno připomenout čl. 29 Montrealské úmluvy, jenž stanoví: „*Při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu je jakákoli žaloba na náhradu škody, která vznikla ať již podle této úmluvy nebo ze smlouvy nebo z porušení právní povinnosti anebo jinak, přípustná pouze v souladu s podmínkami a s limity odpovědnosti stanovenými touto úmluvou, aniž by došlo k újmě určených osob, které mají právo vznést žalobu a při určení jejich příslušných práv. Ve všech takových žalobách jsou represivní, exemplární a jiné nenahraditelné škody nevymahatelné.*“ Z tohoto ustanovení vyplývá, že úmyslem smluvních stran úmluvy bylo zakotvit přednost či lépe řečeno určitou exkluzivitu Montrealské úmluvy. Smyslem tohoto článku je tedy pro případ náhrady škody při přepravě cestujících, zavazadel nebo nákladu upřednostnit Montrealskou úmluvu před národním právem (a potažmo i před právem Evropské unie), pokud jde o nároky upravené touto úmluvou, naopak nároků, které mají jiný právní základ než upravený Montrealskou úmluvou, se úmluva netýká.¹¹¹ Právě toto ustanovení hrálo klíčovou roli při posuzování souladu Nařízení 261/2004 s Montrealskou úmluvou. Tuto otázku řešil podrobně Soudní dvůr Evropské unie v již vzpomínaném rozhodnutí *ex parte IATA*. Předkládající soud položil 8 předběžných otázek, jež měly jedno společné: jejich smyslem bylo zpochybnit platnost Nařízení 261/2004. Otázky se týkaly např. i legality procesního způsobu přijetí návrhu textu nařízení, možné neplatnosti článků 5 a 6 nařízení z důvodu porušení principu právní jistoty a principu proporcionality nebo z důvodu nedostatečného odůvodnění, dále pak neplatnosti uvedených článků pro jejich diskriminační povahu ve vztahu k nízkonákladovým společnostem, které v řízení u předkládajícího soudu zastupovala žalující organizace ELFAA (v tu dobu sdružující právě nízkonákladové letecké společnosti). Pro účely této kapitoly však byla nejdůležitější první položená otázka směřující na to, zda není článek 6 Nařízení 261/2004 neplatný pro svůj rozpor s články 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy, případně zda touto neplatností není dotčena platnost nařízení jako celku.¹¹² IATA a ELFAA, které Nařízení 261/2004 napadly, poukazovaly na to, že článek 6 nařízení klade na letecké dopravce povinnost nabídnout cestujícím dotčeným významným zpožděním letu pomoc a poskytnout péči, přičemž ale uvedený článek nepočítá s možností se takové povinnosti zprostit v případě mimořádných okolností. Rozpor s Montrealskou úmluvou byl spatřován v člancích 19 a 22 odst. 1 úmluvy, které umožňují zproštění odpovědnosti leteckého dopravce v případě mimořádných okolností (čl. 19), resp. omezují odpovědnost dopravce za každého cestujícího

¹¹¹ Na tom, že tento závěr obecně v odborné literatuře i judikatuře soudů v různých smluvních státech Montrealské úmluvy převažuje, se shodují např. SEDLÁČEK, Pavel, op. cit., s. 211 a McCLEAN, David. *EU Law and the Montreal Convention of 1999*. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias. *Air passenger rights: ten years on*. Oxford: Hart Publishing, 2015, s. 59, 60. ISBN 978-1-84946-824-4.

¹¹² Rozsudek Soudního dvora ve věci C-344/04, *ex parte IATA*, op. cit., předběžné otázky 1 až 8.

určitou částkou (čl. 22 odst. 1). Současně pak bylo poukazováno na výše vzpomínaný čl. 29 stanovující, že jakákoli žaloba na náhradu škody, nehledě na to, na jakém je základě, je „*přípustná pouze v souladu s podmínkami a mezemi odpovědnosti stanovenými úmluvou*“.¹¹³

Soudní dvůr Evropské unie při řešení této otázky upozornil na text preambule Montrealské úmluvy, v níž smluvní státy uznaly důležitost ochrany zájmů cestujících a nutnost spravedlivého odškodnění, a uvedl, že předmětná ustanovení úmluvy musejí být vykládána v souladu s tímto účelem. Následně pak Soudní dvůr pracoval s konceptem rozdělení újem vzniklých v důsledku významného zpoždění letu na dva druhy. Prvním z nich je újma, která je způsobena v takřka totožné výši všem cestujícím, přičemž tato může být zpravidla nahrazena okamžitě, a to určitým standardizovaným způsobem (poskytnutí jídla, pití, přenocování, telefonního hovoru apod.). Druhou je pak újma, která může vzniknout každému cestujícímu v různé výši a podobě s ohledem na konkrétní okolnosti, a z povahy věci je tedy individualizovaná – souvisí zejména s účelem cesty konkrétního cestujícího, jeho případným zmeškaným programem v cílové destinaci apod. Tato druhá kategorie je dále typická tím, že – na rozdíl od první skupiny – nemůže být zpravidla nahrazena ihned a standardizovaným způsobem, nýbrž dodatečně a individuálně vůči každému z dotčených cestujících. Zatímco Montrealská úmluva v uvedených ustanoveních upravuje druhou zmiňovanou skupinu týkající se individualizované nápravy, Nařízení 261/2004 v článku 6 upravuje první skupinu, tj. standardizovanou nápravu škody. Tuto podobu škody, kterou utrpí zpravidla všichni cestující podobně, Soudní dvůr označuje za „*nepohodlí*“, přičemž poznamenává, že z žádného z ustanovení Montrealské úmluvy neplyne záměr smluvních států omezit možnost případné přijetí další právní úpravy zaručující poskytnutí standardizované a okamžité nápravy újmy spočívající v uvedeném nepohodlí způsobeném zpožděním. Dle SDEU tedy ustanovení čl. 6 zakotvuje opatření k nápravě nepohodlí, která jsou okamžitá a standardizovaná povahy a která je potřeba chápat jako předcházející textu Montrealské úmluvy. Proto Soudní dvůr Evropské unie uzavřel, že napadené ustanovení Nařízení 261/2004 není v rozporu s Montrealskou úmluvou a ostatně ani samotné poskytnutí péče dle čl. 6 nebrání tomu, aby případně cestující kromě toho uplatnili i nárok na náhradu individualizované škody za podmínek stanovených Montrealskou úmluvou.¹¹⁴ K právě uvedenému odůvodnění lze mít určité výhrady. V čl. 6 odst. 1 bod iii) totiž nařízení stanovuje v případě zpoždění trvajících alespoň 5 hodin povinnost poskytnout pomoc dle čl. 8 odst. 1 písm. a), což znamená povinnost leteckého dopravce poskytnout cestujícímu refundaci pořizovací ceny letenky za část či části neuskutečněné cesty a za části uskutečněné cesty, pokud let už neslouží účelu původního cestovního plánu, k tomu případný zpáteční let do původního

¹¹³ Tamtéž, body 37 a 38.

¹¹⁴ Rozsudek Soudního dvora ve věci C-344/04, ex parte IATA, op. cit., body 43 – 48.

místa odletu při nejbližší příležitosti. Takováto pomoc pak jen stěží splňuje charakteristiku nápravy okamžité, neboť refundace bude zpravidla určitou dobu trvat (dle čl. 8 odst. 1 písm. a) má být náhrada ceny poskytnuta do sedmi dní, v praxi ovšem dle autorových zkušeností vyplacení většinou trvá podstatně delší dobu). Jak poznamenává Balfour, kromě toho, že taková náhrada tedy není okamžitá, nemusí být vlastně ani standardizované povahy, ani stejné výše pro všechny cestující – cena letenek, která má být refundována, může být různá z vícero důvodů (dřívější koupě letenky či naopak koupě letenky na poslední chvíli nebo letenka zahrnující i navazující let).¹¹⁵ Odborná literatura se ovšem staví kriticky i k samotné distinkci mezi druhy škod – McClean i Balfour shodně poznamenávají, že nechápou, proč by ztráta času a nepohodlí související se zpožděním neměly být hodnoceny jako škoda způsobená zpožděním (ve smyslu čl. 19 Montrealské úmluvy).¹¹⁶ Podobně kritický je ve vztahu k tomuto postoji Soudního dvora i Tompkins.¹¹⁷

Vztahu Montrealské úmluvy a Nařízení 261/2004 se Soudní dvůr Evropské unie věnoval i v novější judikatuře, významné je rozhodnutí ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10, Nelson a další.¹¹⁸ Ve věci C-581/10 argumentovala Lufthansa v souvislosti s letem, jenž byl zrušen a poté se uskutečnil o den později, tím, že ve skutečnosti šlo o let zpožděný, nikoli zrušený, proto nepřislušela náhrada škody dle Nařízení 261/2004. Soudní dvůr následně řízení přerušil očekávaje rozhodnutí ve věci Sturgeon a další; tomuto rozsudku se budeme podrobně věnovat později v této části práce, pro účely této podkapitoly postačí uvést, že tímto rozsudkem SDEU přiznal právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení 261/2004 i těm cestujícím, jejichž let byl zpožděn tak, že do cílového místa určení dorazili se zpožděním tří nebo více hodin.¹¹⁹ V důsledku uvedeného rozhodnutí pak Lufthansa ve věci Nelson a další argumentovala tím, že právo na náhradu škody v případě zpožděného letu je v rozporu s úpravou náhrady škody dle Montrealské úmluvy.¹²⁰ V předběžných otázkách se tedy předkládající soud tázal na slučitelnost obou úprav a vztah mezi právem na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení 261/2004, které dle rozhodnutí Sturgeon přísluší i cestujícím významně zpožděných letů, a právem na náhradu škody způsobené zpožděním dle čl. 19 Montrealské úmluvy, to vše s ohledem na čl. 29 Montrealské úmluvy. Soudní dvůr pak

¹¹⁵ BALFOUR, John. Luxembourg v. Montreal: Time for The Hague to Intervene. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias. *Air passenger rights: ten years on*. Oxford: Hart Publishing, 2015, s. 67. ISBN 978-1-84946-824-4.

¹¹⁶ McCLEAN, David. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias, op. cit., s. 61.

¹¹⁷ TOMPKINS JR., George N. Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure? *Air and Space Law*. 2014; **39**(3), s. 203-214. ISSN 0927-3379.

¹¹⁸ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. 10. 2012, Nelson proti Deutsche Lufthansa AG a The Queen na žádost TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd, International Air Transport Association proti Civil Aviation Authority, ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10, ECLI:EU:C:2012:657.

¹¹⁹ Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 19. 11. 2009, Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH a Böck, Lepuschitz proti Air France SA, ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, výrok 2.

¹²⁰ Rozsudek Soudního dvora ve spojených věcech Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, op. cit., body 17, 18, 19, 42.

v rozsudku opakovaně odkázal na dřívější rozhodnutí *ex parte IATA*, přičemž uvedl, že časová ztráta je „nepohodlím“ ve smyslu Nařízení 261/2004, které má být dle tohoto nařízení napraveno, naopak ji nelze kvalifikovat jako „škodu způsobenou zpožděním“ ve smyslu čl. 19 Montrealské úmluvy. Z tohoto důvodu tak došel ke stejnému závěru jako v rozhodnutí *ex parte IATA*: povinnost nahradit škodu dle Nařízení 261/2004 je slučitelná s Montrealskou úmluvou, neboť doplňuje její článek 29 a režimu úmluvy fakticky předchází (obdobná argumentace jako v bodě 46 rozsudku *ex parte IATA*). Cestující se tak mohou domáhat náhrady škody dle Nařízení 261/2004 a kromě toho též náhrady případné individualizované škody za podmínek Montrealské úmluvy. V této souvislosti je relevantní i čl. 12 Nařízení 261/2004, který umožňuje soudu uložit leteckému dopravci povinnost k náhradě škody i na jiném právním základě, než je nařízení – typicky dle Montrealské úmluvy nebo vnitrostátního práva.¹²¹ Zajímavou kritickou poznámku k čl. 12 odst. 1 nařízení uvádí McClean, když upozorňuje na větu druhou uvedeného ustanovení, dle které se náhrady poskytnuté dle Nařízení mohou od dalších náhrad odečíst. Uvedenou konstrukci vidí jako nelogickou, pokud – dle argumentace SDEU ve věci *ex parte IATA* – Montrealská úmluva neupravuje škody řešené Nařízením 261/2004.¹²²

Pokud jsme výše uváděli výhrady, které se objevují vůči argumentaci Soudního dvora ve věci *ex parte IATA*, v případě rozsudku Nelson a další je kritika ze strany odborné veřejnosti ještě výraznější a dle našeho názoru oprávněná. Argumentaci Soudního dvora EU je vyčítána nesystematičnost rozlišování mezi „nepohodlím“ a „škodou“, neboť samotný soud v rozsudku vymezuje škodu právě za použití slova „nepohodlí“. Dále je kritizováno tvrzení, že paušální kompenzace nevyžaduje individuální posuzování různých okolností u jednotlivých cestujících – dle Balfoura je tomu opačně, neboť každý z cestujících může mít s ohledem na různé navazující lety jinou cílovou destinaci, z čehož vyplývá i rozdílná délka letu, s tím související zpoždění při přiletu do cílové destinace různé délky a potažmo pak rozdílná výše fixní kompenzace. Konečně pak Balfour Soudnímu dvoru vyčítá, že se *de facto* dostal do rozporu s argumentací v dřívějším rozsudku *ex parte IATA*: v něm totiž soud jako významné rozlišující kritérium uváděl, že zatímco Montrealská úmluva řeší nápravu *ex post*, Nařízení 261/2004 se věnuje poskytnutí okamžité péče a nápravy.¹²³

¹²¹ Tamtéž, body 46-59.

¹²² McCLEAN, David. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias, op. cit., s. 62.

¹²³ BALFOUR, John, In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias, op. cit., s. 71.

2.4. Práva cestujících dle Nařízení 261/2004 ve světle judikatury Soudního dvora Evropské unie

V této části budeme v jednotlivých podkapitolách analyzovat práva, která jsou Nařízením 261/2004 cestujícím přiznána. Jak napovídá samotný název nařízení, jakož i ustanovení článku 1 odst. 1, předmětem úpravy nařízení jsou práva cestujících v případě: odepření nástupu na palubu proti vůli cestujícího, zrušení letu a zpoždění letu. V tomto smyslu budou také členěny následující podkapitoly, přičemž bude zachováno pořadí, v němž jsou jednotlivé události upraveny v nařízení – nejprve se tedy budeme věnovat odepření nástupu na palubu, následně zrušení a zpoždění letu. Při pojednání o jednotlivých událostech, jakož i o souvisejících právech cestujících bude brán zřetel na relevantní judikaturu, zejména Soudního dvora Evropské unie, jež některá ne zcela jasná ustanovení zpřesňuje a kterou lze v tomto ohledu nepochybně kvitovat, současně však v některých případech budí oprávněné rozpaky, jak již bylo naznačeno výše. Na některých místech tedy bude judikatura také kriticky hodnocena, a to i s ohledem na autorovu osobní zkušenost z praxe.

2.4.1. Odepření nástupu na palubu

První z událostí, kterou může být let cestujícího postižen, je odepření nástupu na palubu. Jak již bylo uvedeno výše v kapitole 2.1, motivací k přijetí prvotní právní úpravy, tj. Nařízení 295/91, jakožto předchůdce Nařízení 261/2004, bylo postavit najisto práva cestujících právě v souvislosti s touto událostí. Výše již také bylo podrobně rozebráno, že nejčastější příčinou odepření byl tzv. *overbooking* (tedy pokud letecký dopravce pro určitý let rezervuje z obchodních důvodů více míst, než je k dispozici), přičemž Nařízení 295/91 pod pojmem odepření nástupu na palubu rozumělo výhradně odepření v důsledku této praxe leteckých společností.¹²⁴

Nařízení 261/2004 definuje odepření nástupu na palubu ve svém čl. 2 písm. j), dle něž jde o „*odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2, s výjimkou případu, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady.*“ Z uvedeného vymezení je patrné, že na rozdíl od vzpomínaného čl. 1 Nařízení 295/91 současná právní úprava definici odepření nástupu na palubu neváže jen a pouze na *overbooking*. Tento závěr potvrzuje i rozhodnutí SDEU ve věci C-22/11, Finnair proti Tímmy Lassooy, dle kterého definice v čl. 2 písm. j) nařízení neváže odepření nástupu na palubu na případy nadměrného počtu rezervací, nýbrž se týká i jiných důvodů, jako jsou například provozní důvody.¹²⁵ Soudní dvůr v uvedeném rozhodnutí správně poznamenává, že v případě omezení

¹²⁴ Čl. 1 Nařízení 295/91.

¹²⁵ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 10. 2012, Finnair Oyj proti Tímmy Lassooy, ve věci C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604, body 17, 22, 26.

definice odepření nástupu na palubu toliko na případy *overbookingu* by byla odepřena právní ochrana těch cestujících, jimž byl nástup na palubu odepřen z jiných důvodů, přičemž tito by neměli právo na náhradu škody dle čl. 7, resp. právo na pomoc v souladu s články 8 a 9, na které čl. 4 odst. 3 odkazuje.¹²⁶ Druhá a třetí otázka předkládajícího soudu se týkala toho, zda může být vznik mimořádných okolností, pro které byl let zrušen a pro které byly následující lety reorganizovány, důvodem pro odepření nástupu na palubu některého z cestujících letů s pozdějším odletem a zda je v takovém případě (s ohledem na mimořádné okolnosti) letecký dopravce zproštěn povinnosti odškodnit takové cestující podle čl. 7. V této souvislosti je třeba připomenout, že o odepření nástupu na palubu dle čl. 2 písm. j) nařízení nepůjde v případech nesplnění podmínek dle čl. 3 odst. 2 a dále tehdy, když jsou dány přiměřené důvody nástup na palubu odepřít, přičemž uvedené ustanovení obsahuje jejich demonstrativní výčet: zdravotní důvody, důvody bezpečnosti či ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady. V projednávané věci nepochybně nešlo o nesplnění podmínky v čl. 3 odst. 2 a důvod, pro který byl nástup cestujícímu odepřen, nelze dle Soudního dvora zařadit ani mezi ony „přiměřené důvody“, neboť takový provozní důvod povahou není podobný těm demonstrativně uvedeným.¹²⁷ Ohledně mimořádných okolností SDEU uvádí, že ani z čl. 2 písm. j), ani z čl. 4 neplyne v případě odepření nástupu na palubu možnost zproštění se povinnosti odškodnit cestujícího z důvodu zapříčinění mimořádnými okolnostmi. V odpovědi na otázku tedy uzavřel, že „vznik „mimořádných okolností“ vedoucích leteckého dopravce k reorganizaci letů po vzniku mimořádných okolností nemůže odůvodnit „odepření nástupu na palubu“ letadel s pozdějším odletem, ani zprostit tohoto dopravce povinnosti odškodnit na základě čl. 4 odst. 3 téhož nařízení cestujícího, kterému odepřel nástup na jeden z těchto letů vypravených po uvedených okolnostech“.¹²⁸

V souvislosti s odepřením nástupu na palubu zmiňme ještě jedno rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie, a to ve věci Rodríguez, C-321/11. Cestující měli zakoupené letenky z La Coruñi do Santa Dominga s přestupem v Madridu, přičemž první let měl zpoždění hodinu a dvacet pět minut, letecká společnost proto předpokládala, že cestující se nestihnou včas dostavit k odletové bráně druhého letu, a tak palubní vstupenky cestujících zrušila a jejich místa obsadili jiní cestující. I přes uvedené zpoždění prvního letu se však dotčení cestující dostavili k odletové bráně druhého letu včas, ovšem nástup na palubu jim byl z důvodu zrušených palubních lístků a

¹²⁶ Tamtéž, bod 24.

¹²⁷ Tamtéž, bod 33.

¹²⁸ Tamtéž, bod 40.

obsazených míst odepřen a do cílové destinace se dostali s 27hodinovým zpožděním.¹²⁹ Položená předběžná otázka byla obdobná první otázce ve výše analyzované věci Finnair proti Lassooy, totiž zda pod definici odepření nástupu na palubu spadají i situace jako ta v předmětném řízení. Soudní dvůr EU došel ke stejnému závěru jako ve věci Finnair proti Lassooy a přidržel se i podobné argumentace. Jestliže se čl. 2 písm. j) neváže výlučně na *overbooking*, je na místě uvedený skutkový stav pod definici subsumovat.¹³⁰ S tímto názorem se můžeme ztotožnit, protože, jak poznamenává SDEU, opačný závěr by vedl k odebrání ochrany cestujícím, ačkoli by odepření bylo přičitatelné jednoznačně dopravci, který buď zpoždění prvního letu způsobil, nesprávně vyhodnotil, že cestující přestup nestihnou, nebo prodával letenky na navazující lety, u nichž byl čas na přestup nedostatečný.¹³¹

Dva právě vysvětlené rozsudky Soudního dvora Evropské unie doplníme třetím judikátem ve věci C-584/18 Blue Air, který se týká mj. přiměřených důvodů pro odepření nástupu ve smyslu čl. 2 písm. j) Nařízení 261/2004 a jejich posuzování ze strany letecké společnosti. Skutkově v něm šlo o to, že cestujícímu byl odepřen nástup pro – dle tvrzení leteckého dopravce – nedostatečné cestovní doklady, s čímž cestující nesouhlasil a obrátil se na soud. V řízení o předběžné otázce SDEU konstatoval, že odepře-li z důvodu údajných nedostatečných cestovních dokladů dopravce cestujícímu nástup na palubu, není tím cestující bez dalšího zbaven ochrany dle Nařízení 261/2004 a je věcí příslušného soudu, nikoli letecké společnosti, aby závazně posoudil přiměřenost důvodů pro odepření nástupu na palubu ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení. Současně se Soudní dvůr vyjádřil i k výkladu čl. 15 nařízení upravující vyloučení zproštění odpovědnosti, kdy postavil najisto, že uvedené ustanovení brání takovým ustanovením všeobecných podmínek leteckého dopravce, která by omezovala nebo vylučovala jeho odpovědnost v případě odepření nástupu pro tvrzené nedostatečné cestovní doklady.¹³²

Poté, co jsme si vymezili obsah samotného pojmu odepření nástupu na palubu, jak jej definuje samotné Nařízení 261/2004 a doplňuje (resp. potvrzuje jeho široký výklad) judikatura Soudního dvora Evropské unie, je na čase se zastavit u jednotlivých práv cestujících v případě odepření. Ta jsou upravena primárně v čl. 4 nařízení, který ale ve svém třetím odstavci odkazuje na čl. 7, 8 a 9. Začneme-li postupně, čl. 4 odst. 1 nařízení upravuje postup v případě, že letecký dopravce očekává odepření nástupu na palubu. V souladu s tím, co Komise požadovala v návrhu

¹²⁹ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 10. 2012, Rodríguez Cachafeiro a de los Reyes Martínez-Reboreda Varela-Villamor proti Iberia, Líneas Aéreas de España SA, ve věci C-321/11, ECLI:EU:C:2012:609, body 10-13.

¹³⁰ Tamtéž, bod 27.

¹³¹ Tamtéž, bod 34.

¹³² Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 3. 4. 2020, D.Z. proti Blue Air – Airline Management Solutions SRL, ve věci C-584/18, ECLI:EU:C:2020:324, body 97, 98, 103.

nařízení z roku 2001 analyzovaného v kapitole 2.1, je na letecké dopravce kladena povinnost nejprve vyzvat dobrovolníky k tomu, aby od svých rezervací odstoupili výměnou za náhradu poskytnutou v souladu s podmínkami dohodnutými mezi těmito cestujícími a dopravcem. Tato povinnost představuje oproti původní úpravě v Nařízení 295/91 novinku, neboť dle dřívější právní úpravy měli podle čl. 3 odst. 3 Nařízení 295/91 letečtí dopravci stanovit pravidla pro případy *overbookingu*, která by „měla obsahovat i možnost výzvy dobrovolníkům nenastoupit na palubu letadla.“ Jinými slovy, dříve šlo o možnost, kterou mohly upravovat podmínky stanovené dopravcem, nyní musí dopravce tuto výzvu uskutečnit již na základě čl. 4 odst. 1 Nařízení 261/2004. Dobrovolníkům, kteří přistoupí na nabídku odstoupení od rezervace, má být pak poskytnuta kromě smluvené náhrady i pomoc podle čl. 8.¹³³ Pokud by výzva dobrovolníkům ve smyslu čl. 4 odst. 1 nařízení nevedla k vyřešení a i nadále by počet dostavivších se cestujících s platnou rezervací převyšoval kapacitu letadla, je dle čl. 4 odst. 2 letecký dopravce oprávněn odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli. Práva cestujících, jimž byl nástup odepřen proti jejich vůli (jak bylo rozebráno výše, příčinou nemusí být jen *overbooking*, ale i jiné důvody), zakotvuje čl. 4 odst. 3. Dle něj mají být cestující neprodleně odškodněni ve smyslu čl. 7 a dále jim má být poskytnuta pomoc dle čl. 8 a 9.

První z odkazovaných ustanovení, článek 7, stanovuje pravidla pro určení paušální částky, která má být cestujícím poskytnuta jako náhrada škody. Výše náhrady škody je pak určena s ohledem na délku letu, přičemž se vychází z posledního místa určení. U letů o délce maximálně 1.500 kilometrů činí výše náhrady 250 € na osobu, u letů v rámci Evropské unie delších než 1.500 km a u ostatních letů o délce 1.500 až 3.500 km je výše náhrady 400 € a u ostatních letů (nespadajících ani pod jednu z možností výše) pak 600 €. ¹³⁴ Uvedené vzdálenosti se ve smyslu čl. 7 odst. 4 vypočítají podle metody tzv. ortodromické dráhy letu (v angličtině tzv. *the great circle route method*, původně z latinského *ortodroma*), jež spočívá v geograficky nejkratší možné spojnici mezi dvěma body na zeměkouli vedené po jejím povrchu.¹³⁵ V případě, že dojde k přesměrování podle výše rozebraného čl. 8 odst. 1 a čas příletu u přesměrovaného letu nepřekračuje plánovaný čas příletu původního o dvě hodiny u letů do 1.500 km délky, o tři hodiny u letů v rámci EU delších než 1.500 km a ostatních letů o délce mezi 1.500 a 3.500 km a o čtyři hodiny v případě ostatních letů, je letecký dopravce oprávněn snížit výši náhrady škody o 50 %.¹³⁶ Co se týče doby, ve které má být uvedené odškodnění vyplaceno, zde se lze domnívat, že si

¹³³ Čl. 4 odst. 1 Nařízení 261/2004.

¹³⁴ Čl. 7 odst. 1 Nařízení 261/2004.

¹³⁵ Great circle route: Navigation. *Encyclopedia Britannica* [online]. 13. 4. 2017. Dostupné z: <https://www.britannica.com/technology/great-circle-route> [cit. 2022-11-30].

¹³⁶ Čl. 7 odst. 2 Nařízení 261/2004.

Nařízení 261/2004 ve svých čl. 4 odst. 3 a 7 odst. 3 odporují: první jmenované ustanovení totiž stanoví, že letecký dopravce odškodní cestující v souladu s čl. 7 „neprodleně“, z čehož lze vysuzovat, že by k vyplacení mělo dojít ihned na letišti.¹³⁷ Naproti tomu odkazovaný čl. 7 ve svém třetím odstavci při vymezení způsobů vyplacení náhrady vyjmenovává jednotlivé možnosti, kde kromě hotovostní metody najdeme i elektronický bankovní převod, bankovní příkaz nebo bankovní šek, tedy způsoby platby, při jejichž využití dojde k samotnému vyplacení zpravidla později. Uvedené ustanovení pak umožňuje i odškodnění ve formě voucherů či jiných služeb, nicméně takový způsob je možný pouze v případě písemné dohody s cestujícím;¹³⁸ k této otázce se podrobněji vrátíme v kapitole o dopadech koronavirové pandemie na letecký průmysl.

Pokud jde o pomoc upravenou v čl. 8, dle něj má být cestujícím nabídnuta možnost volby mezi třemi variantami. V případě první z nich je cestujícím poskytnuta náhrada pořizovací ceny letenky, v případě navazujících letů též spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu při nejbližší příležitosti. Náhrada ceny letenky se poskytuje za část nebo části neuskutečněné cesty, a pokud již let neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, pak i za část již uskutečněné cesty. Jak poznamenává Komise ve výkladových pokynech, let zpravidla původnímu účelu nebude sloužit v případech, kdy se cestující rozhodne vrátit na letiště odletu.¹³⁹ Dalšími variantami, které jsou cestujícím dány na výběr, jsou pak „*přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek*“ při nejbližší příležitosti, resp. v době pozdější, pokud si tak cestující přeje a pokud je to možné s ohledem na dostupnost míst. Otázku, zda jsou v konkrétním případě dopravní podmínky nabídnutého přesměrování srovnatelné s původními podmínkami, je třeba posuzovat *ad hoc* s ohledem na okolnosti. Komise v citovaných pokynech uvádí některá doporučení, která by měla být dodržena pro zachování srovnatelnosti podmínek: cestující by neměli být přepravováni nižší třídou, přesměrování by nemělo na straně cestujícího vést k dodatečným nákladům, celkový čas přepravy by se měl přibližně blížit času původně naplánované přepravy aj.¹⁴⁰ Zajímavý je i třetí odstavec čl. 8, který stanoví, že v případě místa, města nebo regionu s více letišti nabízí letecký dopravce let na jiné letiště než uvedené v rezervaci, nese náklady na přepravu z tohoto letiště na letiště původně uvedené nebo na jiné ujednané místo letecký dopravce.¹⁴¹ Shrme-li ale právo cestujících dle čl. 8 odst. 1, cestující

¹³⁷ ROSSI DAL POZZO, Francesco, op. cit., s. 163.

¹³⁸ Písemnou formu smlouvy lze vyvozovat z použitého slova „podepíše“ v čl. 7 odst. 3 Nařízení 261/2004. Ke shodnému závěru se kloní i odborná literatura, např. CASANOVAS IBAÑEZ, Óscar, op. cit., s. 147.

¹³⁹ Sdělení Komise 2016/C 214/04, op. cit., bod 4.2.

¹⁴⁰ Tamtéž.

¹⁴¹ V této souvislosti je vhodné doplnit, že uvedené pojmy „místo, město nebo region“ je dle judikatury potřeba vnímat spíše fakticky, tedy jako území vyznačující se tím, že se v jeho bezprostřední blízkosti nacházejí letiště, Soudní dvůr naopak odmítá výklad opírající se o správní jednotky. Podrobněji k tomu Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 22. 4. 2021, WZ proti Austrian Airlines, AG, ve věci C-826/19, ECLI:EU:C:2021:318, body 19-24.

musí mít mezi uvedenými variantami vždy na výběr. Letecký dopravce tedy nemůže jednostranně určit některou z variant, aniž by poskytl uvedenou možnost volby – pokud by tak učinil a např. jednostranně rozhodl o proplacení výdajů, má dle Komise cestující „nárok na další proplacení rozdílu v ceně oproti nové letence za srovnatelných dopravních podmínek“.¹⁴² Byť by tedy teoreticky měli letečtí dopravci vždy umožnit volbu mezi jednotlivými variantami, v praxi tomu tak nebývá, neboť často nemohou nabídnout vlastní alternativní let za srovnatelných podmínek, a proto jsou cestující mnohdy nuceni zvolit refundaci. Tento aspekt je ještě znatelnější u některých aerolinek: zatímco tradiční velké letecké společnosti mohou cestujícím nabídnout přesměrování letem provozovaným jinými leteckými dopravci, a to díky výhodně nastaveným smluvním vztahům, menší a nízkonákladové aerolinie takovéto smluvní vztahy nemají, a proto by musely letenky za účelem přesměrování dotčených cestujících od jiných leteckých dopravců kupovat za běžné, tržní ceny, což by pro ně bylo z dlouhodobého hlediska ekonomicky neudržitelné.¹⁴³

Co se týče ustanovení článku 9, to se věnuje péči, která má být dotčeným cestujícím ze strany leteckého dopravce poskytnuta. Letecký dopravce má cestujícím zdarma nabídnout občerstvení a jídlo v rozsahu odpovídajícím čekací době, dále ubytování v hotelu, a to v případě, kdy je přenocování nezbytné (např. pokud náhradní let odlétá až následující den), a také přepravu mezi letištěm a místem ubytování.¹⁴⁴ Čl. 9 odst. 2 dále doplňuje, že mají být cestujícím nabídnuty zdarma dva telefonní hovory a dvě zprávy faxem nebo elektronickou poštou. Toto ustanovení mělo v době přijetí nařízení jistě svou relevanci, nicméně se lze domnívat, že s ohledem na vývoj technologií, jakož i telekomunikačních služeb a regulace v této oblasti, ztrácí svůj význam, neboť alespoň v rámci Evropské unie již komunikace napříč státy nepředstavuje zvýšené obtíže ani významné náklady.

2.4.2. Zrušení letu

Další nepravdělností, kterou může být let postižen, je zrušení. Ačkoli by se mohlo zdát, že vymezení pojmu zrušení by nemělo představovat žádný problém, ve skutečnosti tomu tak úplně není. Definici zrušení podává čl. 2 písm. l) Nařízení 261/2004, dle něhož se zrušením rozumí „*neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo*“. Uvedenou definici je ovšem třeba doplnit rozhodnutími Soudního dvora Evropské unie, která ji doplňují a reflektují některé situace, ke kterým může v praxi docházet. Jedním z nich je již zmiňované rozhodnutí ve věci *Sturgeon*, jež bude podrobně rozebráno v následující kapitole

¹⁴² Sdělení Komise 2016/C 214/04, op. cit., bod 4.2.

¹⁴³ ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*. Cham, Switzerland: Springer International Publishing Switzerland, 2015. s. 160. ISBN 978-3-319-08089-5.

¹⁴⁴ Čl. 9 odst. l Nařízení 261/2004.

týkající se zpoždění letu, pro účely tohoto pojednání je nicméně důležitá odpověď SDEU na první otázku. Soudní dvůr se zde jednoznačně vyslovil, že zpožděný let, ačkoli může jít o zpoždění významné, musí být každopádně považován za zpožděný, a nikoli zrušený ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení.¹⁴⁵ V rozhodnutí ve věci C-83/10, Sousa Rodríguez a další proti Air France SA, se Soudní dvůr zabýval otázkou, zda se zrušeným letem rozumí i let, u něhož po vzletnutí došlo pro technické problémy letadla k návratu do místa odletu a následně byla část cestujících nucena využít letu do jiného města s následnou dopravou do původního místa příletu pomocí taxislužby, jiní cestující byli přeměrováni letem následujícího dne.¹⁴⁶ Soudní dvůr se nejprve zabýval definicí letu, přičemž zde odkázal na své dřívější rozhodnutí ve věci Emirates, jež bylo citováno výše; let je nutno chápat jako jednu operaci letecké dopravy, jakousi jednotku dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje její letový řád.¹⁴⁷ Pojem letový řád pak podle Soudního dvora označuje plánovanou trasu, kterou má letadlo uskutečnit z letiště odletu do letiště příletu, v souladu s časovým harmonogramem. Z toho pak vyplývá, že aby se dalo hovořit o letu uskutečněném, nestačí, aby letadlo pouze vzletlo a následně se vrátilo zpět na místo odletu, jako tomu bylo v případě projednávaném ve věci Sousa Rodríguez. Kromě toho Soudní dvůr doplňuje, že pro to, aby byl let posouzen jako zrušený, není nezbytné výslovné rozhodnutí o jeho zrušení, nýbrž postačí pouhé neuskutečnění.¹⁴⁸ Na základě výše uvedené argumentace pak Soudní dvůr EU dospěl při odpovědi na uvedenou otázku k závěru, že čl. 2 písm. l) nařízení musí být interpretován tak, že zrušením letu je třeba rozumět nejen situaci, kdy letadlo nevzlétne vůbec, ale i situace, kdy letadlo vzletne a následně je (nehledě na to, z jakého důvodu) nuceno vrátit se na letiště odletu a letecký dopravce cestující z tohoto letu převede na lety jiné.¹⁴⁹

V této souvislosti je vhodné zmínit i judikát ve věci C-32/16, Wunderlich, ve kterém své úvahy z rozhodnutí Sousa Rodríguez Soudní dvůr doplnil. V této věci šlo o let, který byl z důvodu technických potíží neplánovaně nucen k mezipřistání a cílového místa určení dosáhl se zpožděním 2 hodin a 20 minut. Z těchto skutkových okolností pak někteří cestující – s odkazem na rozhodnutí Sousa Rodríguez – usuzovali, že se let (s ohledem na odchýlení se od plánované trasy) neuskutečnil a byl zrušen ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení, pročež požadovali náhradu škody podle čl. 7.¹⁵⁰ Soudní dvůr v této věci ovšem došel k závěru, že takový let nelze považovat za zrušený,

¹⁴⁵ Rozsudek Soudního dvora ve věci Sturgeon, C-402/07 a C-432/07, op. cit., výrok 1.

¹⁴⁶ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 13. 10. 2011, Sousa Rodríguez a další proti Air France SA, ve věci C-83/10, ECLI:EU:C:2011:652, první otázka.

¹⁴⁷ Rozsudek Soudního dvora ve věci Emirates Airlines, C-173/07, op. cit., bod 40.

¹⁴⁸ Rozsudek Soudního dvora ve věci Sousa Rodríguez, C-83/10, op. cit., bod 28, 29.

¹⁴⁹ Tamtéž, bod 35.

¹⁵⁰ Usnesení Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 5. 10. 2016, Ute Wunderlich a další proti Bulgarian Air Charter Limited, ve věci C-32/16, ECLI:EU:C:2016:753, bod 7-11.

neboť místa odletu i příletu byla v souladu se stanoveným plánem a jedinou nepravdělností bylo vynucené mezipřistání, navíc pak u žádného z cestujících nedošlo k přesunu na jiný let.¹⁵¹ S uvedeným závěrem se lze ztotožnit, hoden pozornosti je i další bod argumentace – totiž že případným přiznáním práva na náhradu škody dotčeným cestujícím ve smyslu čl. 7 by byla porušena zásada rovného zacházení. V takovém případě by totiž byli tito cestující, kteří byli dotčeni zpožděním menším než tři hodiny, zvýhodněni, neboť jim by byl nárok na náhradu škody dle čl. 7 přiznán, zatímco jiným cestujícím se stejnou délkou zpoždění, avšak zapříčiněnou jiným důvodem, nikoli.¹⁵²

V souvislosti s definicí zrušení letu je další zajímavou otázkou k posouzení to, jakým způsobem je třeba vnímat let, který je odkloněn na jiné letiště. Chápeme-li letový řád jako „*trasu, kterou má letadlo uskutečnit z letiště odletu na letiště příletu podle stanoveného časového plánu*“¹⁵³, je logické, že pakliže bude letiště příletu u odkloněného letu odlišné od původního, jež bylo uvedeno v rezervaci, nebude možné takový let považovat za uskutečněný a zásadně na něj tedy bude třeba pohlížet jako na zrušený ve smyslu čl. 2 písm. 1) nařízení.¹⁵⁴ Speciálním případem bude situace, kdy se letiště, na které je let odkloněn, nachází v témže místě, městě nebo regionu ve smyslu čl. 8 odst. 3 nařízení. Ve věci C-826/19, Austrian Airlines šlo právě o takovéto skutkové okolnosti, neboť předmětný let byl divertován z letiště Berlín – Tegel na letiště Berlín – Schönefeld (nacházející se sice nedaleko původního letiště, ale v jiné spolkové zemi, Braniborsku).¹⁵⁵ Zde soud zaujal vcelku logický postoj a uvedenou situaci odlišil od obecného případu odklonění s poukazem na to, že považovat bez dalšího let odkloněný na letiště ve stejném městě, resp. regionu jako původní letiště za let zrušený by bylo v rozporu se zásadou rovného zacházení. Takto by totiž cestující, jejichž let byl sice odkloněn na jiné letiště v témže regionu, avšak po využití dalšího způsobu přepravy se na původní letiště dostali se zpožděním kratším než tři hodiny, byli oprávněni žádat náhradu škody ve smyslu čl. 7, zatímco cestujícím, jejichž let sice odkloněn nebyl, avšak do cílového letiště dorazili s totožným zpožděním (a zažili si tedy obdobné nepohodlí), by tento nárok nespovedil.¹⁵⁶ Shrneme-li uvedené závěry, případy odklonění letu na jiné letiště, než je to uvedené v rezervaci původně, je nutné vykládat jako zrušení letu ve smyslu čl. 2 písm. 1) nařízení, ledaže se jedná o odklonění na letiště, které je ve stejném městě či regionu ve smyslu čl. 8 odst. 3. V tomto druhém případě tak zásadně dotčeným cestujícím nenáleží náhrada škody dle

¹⁵¹ Tamtéž, bod 18.

¹⁵² Tamtéž, bod 25.

¹⁵³ Rozsudek Soudního dvora ve věci Sousa Rodríguez, C-83/10, op. cit., bod 28.

¹⁵⁴ Rozsudek Soudního dvora ve věci Austrian Airlines, C-826/19, op. cit., bod 36.

¹⁵⁵ Tamtéž, body 11-13.

¹⁵⁶ Tamtéž, bod 42.

čl. 7, takové právo jim však může příslušet v případě, že se do cílového místa určení dostanou se zpožděním ve výši tří nebo více hodin oproti plánovanému času příletu.¹⁵⁷ Těchto závěrů se Soudní dvůr Evropské unie přidržel i v další, recentní judikatuře.¹⁵⁸

V praxi může v některých případech docházet též k uspíšení letů. I tuto eventualitu je třeba řešit a posoudit, zda, resp. v jakých případech je nutné považovat takovýto uspíšený let za zrušený ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení. Otázku uspíšení letu Nařízením 261/2004 výslovně neupravuje, proto tuto záležitost musel postavit najisto Soudní dvůr Evropské unie. Ten trefně upozorňuje na nepohodlí, které může takové uspíšení letu cestujícím způsobit a které může být ve výsledku stejné jako nepohodlí způsobené zpožděním.¹⁵⁹ Cestující musí v důsledku zpoždění přeorganizovat své časové plány – musí si například přizpůsobit cestu na letiště (což může být v případě cestujících, kteří se na letiště odletu dopravují z větší dálky, značně nepříjemné), reorganizovat plán cesty, jakož i naplánovaný program po příletu do cílového místa určení. Je však třeba posoudit, jaké uspíšení, tedy o kolik hodin, je významné a jaké nikoli – neboť nepohodlí spojené s uspíšením bude logicky růst, čím větší uspíšení bude, a naopak v případě drobného uspíšení bude nepohodlí takřka zanedbatelné. Soudní dvůr tuto referenční hranici stanovil na jednu hodinu; je-li tedy let uspíšen o více než jednu hodinu, je třeba takový let považovat za zrušený ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení.¹⁶⁰ Tento svůj závěr Soudní dvůr potvrzuje i ve své další rozhodovací praxi.¹⁶¹ Kromě uspíšení letů letečtí dopravci v praxi v určitých situacích přistupují také k odložení letů – této situaci se Soudní dvůr věnoval v rozhodnutí ve věci C-395/20, Corendon Airlines. V původním řízení v projednávané věci letecký dopravce odložil čas odletu o méně než tři hodiny, k žádné jiné změně týkající se tohoto letu nedošlo. Dle Soudního dvora pak takový let nelze považovat za zrušený dle čl. 2 písm. l) Nařízením 261/2004.¹⁶²

Práva cestujících v případě zrušení letu upravuje zejména čl. 5 Nařízením 261/2004, který ale odkazuje i na jiná ustanovení nařízení. Předně je tak letecký dopravce povinen nabídnout cestujícím pomoc podle článku 8 nařízení,¹⁶³ který byl podrobně rozebrán v předchozí kapitole 2.4.1. Zjednodušeně řečeno má cestující dle tohoto ustanovení možnost volby mezi: i) náhradou

¹⁵⁷ Tamtéž, bod 44.

¹⁵⁸ Usnesení soudního dvora (devátého senátu) ze dne 6. 10. 2021, FI a RE proti TUIfly GmbH, ve věci C-253/21, ECLI:EU:C:2021:840. (Jelikož dosud nebylo publikováno české znění tohoto rozhodnutí, vychází autor z jeho francouzské jazykové verze.)

¹⁵⁹ Rozsudek soudního dvora ve věci Azurair, spojené věci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, op. cit., bod 76.

¹⁶⁰ Tamtéž, body 84, 87.

¹⁶¹ Rozsudek soudního dvora (prvního senátu) ze dne 21. 12. 2021, Airhelp Limited proti Laudamotion GmbH, ve věci C-263/20, ECLI:EU:C:2021:1039, bod 35.

¹⁶² Rozsudek soudního dvora (prvního senátu) ze dne 21. 12. 2021, EP, GM proti Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş., ve věci C-395/20, ECLI:EU:C:2021:1041, bod 23.

¹⁶³ Čl. 5 odst. 1 písm. a) Nařízením 261/2004.

pořizovací ceny letenky (za část neuskutečněné cesty, za stanovených podmínek i za část cesty již uskutečněné) spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu, ii) přesměrováním při nejbližší příležitosti za srovnatelných dopravních podmínek a iii) přesměrováním dle přání cestujícího za srovnatelných dopravních podmínek. Pokud jde o náhradu pořizovací ceny letenky, je na místě se blíže podívat na to, co se pod „pořizovací cenou“ rozumí. V praxi totiž bývá běžné, že si cestující letenky zakoupí přes zprostředkovatele, který si k ceně, za kterou letenku koupí od letecké společnosti, přidá provizi – vyvstává pak otázka, zda i tato provize je součástí pořizovací ceny letenky. Dle Soudního dvora Evropské unie ano, ale s určitou výhradou s ohledem na zájmy leteckých dopravců: „*Do ceny letenky, kterou je třeba vzít v úvahu pro účely určení výše náhrady, již má letecký dopravce zaplatit cestujícímu v případě zrušení letu, je zahrnut rozdíl mezi částkou, kterou tento cestující zaplatil, a částkou získanou tímto leteckým dopravcem, odpovídající provizi osoby, jež jednala jako zprostředkovatel mezi cestujícím a leteckým dopravcem, ledaže byla tato provize určena bez vědomí uvedeného leteckého dopravce, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.*“¹⁶⁴

Dále má letecký dopravce cestujícím zdarma nabídnout jednak jídlo a další občerstvení v množství přiměřeném době čekání, jednak dva telefonní hovory či faxové, resp. elektronické zprávy a konečně, pokud je let přesměrován a čas nového odletu je stanoven (nejdříve) na následující den, i ubytování v hotelu a přepravu mezi letištěm a tímto ubytováním.¹⁶⁵ Konečně pak mají za stanovených podmínek dotčení cestující právo na náhradu škody podle čl. 7 nařízení – tomuto ustanovení byla věnována pozornost v předchozí kapitole, na kterou na tomto místě plně odkazujeme. Lze jen stručně zopakovat, že v závislosti na délce letu a tom, zda se jedná o let v rámci Evropské unie, či nikoli, obdrží cestující náhradu škody ve výši 250, 400 nebo 600 €. ¹⁶⁶ Možnost provozujícího leteckého dopravce snížit odškodné až o 50 % je navázána na případy, kdy čas příletu přesměrovaného letu nepřekračuje původně plánovaný čas příletu o určitou dobu (ta je nařízením stanovena v závislosti na délce letu). V této souvislosti je vhodné doplnit, že v případě letu, u kterého byl čas odletu uspíšen a v důsledku toho vzniká cestujícímu právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 odst. 1 nařízení, nemá provozující letecký dopravce právo ponížít výši odškodného v souladu s čl. 7 odst. 2 s odkazem na to, že se čas příletu uspíšeného letu nachází v rozmezí stanoveném v tomto ustanovení – tento článek se tedy pro takové případy nepoužije.¹⁶⁷

¹⁶⁴ Rozsudek soudního dvora (osmého senátu) ze dne 12. 9. 2018, Dirk Harms a další proti Vueling Airlines S. A., ve věci C-601/17, ECLI:EU:C:2018:702, bod 16 a 20.

¹⁶⁵ Čl. 5 odst. 1 písm. b) ve spojení s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2, resp. s čl. 9 odst. 1 písm. b) a c) Nařízení 261/2004.

¹⁶⁶ Čl. 7 odst. 1 Nařízení 261/2004.

¹⁶⁷ Rozsudek soudního dvora ve věci Azurair, spojené věci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, op. cit., bod 94.

Právo na náhradu škody dle čl. 7 však vzniká pouze v případě, že cestující není o zrušení informován v intervalech stanovených nařízením. Cestující tak nebude mít právo na náhradu škody ve smyslu uvedeného ustanovení, pokud bude o zrušení letu informován minimálně dva týdny před plánovaným časem odletu.¹⁶⁸ Právo na náhradu škody nevznikne ani v případě, kdy lhůta dle předchozí věty sice dodržena není, ale cestující je o zrušení informován ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a současně mu je nabídnuto přesměrování umožňující mu odletět nejpozději 2 hodiny před plánovaným časem odletu a do cílového místa určení dorazit nejpozději se čtyřhodinovým zpožděním oproti původnímu plánu.¹⁶⁹ V případě, že je cestující informován o zrušení ve lhůtě kratší než 7 dnů před plánovaným časem odletu a současně je mu nabídnuto přesměrování umožňující odletět nejpozději hodinu před plánovaným časem odletu a do cílového místa dorazit s maximálně dvouhodinovým zpožděním ve srovnání s původním plánem, právo na náhradu škody nevzniká ani zde.¹⁷⁰ Z uvedených pravidel vyplývá, že „nepohodlí“, které je způsobeno zrušením letu, nedosahuje dle normotvůrce v případech, kdy je o zrušení cestující s dostatečným předstihem informován, takového významu, aby za něj náleželo odškodnění ve smyslu čl. 7. Jak vyplývá z porovnání bodů ii) a iii) článku 5 odst. 1 písm. c) nařízení, čím kratší je lhůta, ve které je cestující o zrušení informován, tím vyšší jsou nároky kladené na nabídku přesměrování. Záměr normotvůrce je zřejmý – v případě, že je cestující informován o zrušení relativně krátkou dobu před plánovaným časem odletu, měla by mu kompenzace dle čl. 7 v zásadě náležet, nicméně pokud mu je nabídnuto přesměrování, u něhož je rozdíl oproti plánovanému odletu a přiletu zanedbatelný, právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 nevzniká. V této koncepci je viditelná snaha normotvůrce setrvat na ochraně práv cestujících na straně jedné a zároveň se vyvarovat situace, kdy by byla na letecké dopravce kladena nepřiměřená finanční zátěž i v případě, kdy cestujícímu vyjdou vstříc a nabídnou mu srovnatelný způsob přesměrování. Jak stanoví čl. 7 odst. 4, důkazní břemeno o tom, jestli a kdy přesně byl cestující informován o zrušení letu, leží na provozujícím leteckém dopravci. Toto ustanovení je velmi důležité, neboť pakliže provozující letecký dopravce odmítá nárok cestujících na náhradu škody ve smyslu čl. 7 nařízení s poukazem na informování v dostatečném předstihu, musí tuto skutečnost prokázat. Na tomto místě je zajímavé poukázat i na souvislost s případy, kdy si cestující zakoupí letenku přes zprostředkovatele – tato praxe je v současnosti poměrně běžná (velmi populární jsou různé internetové portály, které nabízejí vyhledání a koupi letenek za výhodné ceny – např. www.kiwi.com, www.kayak.com nebo www.scyscanner.com). V praxi pak může nastat situace,

¹⁶⁸ Čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) Nařízení 261/2004.

¹⁶⁹ Čl. 5 odst. 1 písm. c) bod ii) Nařízení 261/2004.

¹⁷⁰ Čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) Nařízení 261/2004.

kdy provozující letecký dopravce informuje ve lhůtě delší než 2 týdny před plánovaným časem odletu právě zprostředkovatele s tím, aby tuto informaci předal cestujícímu (na kterého mnohdy letecký dopravce ani nemá kontakt), nicméně zprostředkovatel poté cestujícího informuje s prodlevou a po uplynutí uvedené lhůty. Vystává tedy otázka, zda byl cestující informován ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení, nebo zda má v takové situaci právo na náhradu škody dle čl. 7. Soudní dvůr Evropské unie v této věci vydal dvě důležitá, na sebe navazující rozhodnutí: ve věci *Krijgsman*, C 302/16,¹⁷¹ a již výše citovaný rozsudek ve věci *Airhelp*, C-263/20. Ve smyslu druhého jmenovaného rozhodnutí je tak třeba na cestujícího, který si let zarezervoval prostřednictvím zprostředkovatele a který tohoto zprostředkovatele současně nezmocnil k přijímání informací od provozujícího leteckého dopravce, nahlížet jako na cestujícího, který nebyl o zrušení letu informován ve lhůtě dle čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i), ačkoli provozující letecký dopravce v dvou týdních lhůtě před plánovaným časem odletu informoval zprostředkovatele a tento zprostředkovatel v uvedené lhůtě cestujícího o zrušení informovat nestihl.¹⁷² Soudní dvůr správně dodává, že uvedeným závěrem není dotčena možnost provozujícího leteckého dopravce uplatnit vůči třetí osobě – v tomto případě tedy zprostředkovateli – regresní nárok na náhradu škody.¹⁷³

Aby bylo pojednání o zrušení letu ucelené a kompletní, je třeba zmínit ještě institut tzv. mimořádných okolností, jimž se věnuje čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004. Dle něj totiž provozující letecký dopravce není povinen k náhradě škody ve smyslu čl. 7, prokáže-li, že bylo zrušení způsobeno „*mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata*“.¹⁷⁴ Jelikož je problematika mimořádných okolností oblastí poměrně složitou, ve které je nutno reflektovat bohatou judikaturu Soudního dvora Evropské unie, bude jí věnována separátní kapitola č. 2.4.4., na kterou na tomto místě odkazujeme.

2.4.3. Zpoždění letu

Pojem zpoždění není nařízením výslovně definován, právům s ním spojeným je věnován článek 6. Jak již ale bylo výše naznačeno a jak detailněji vysvětlíme v této kapitole, do této problematiky významně promluvila judikatura Soudního dvora Evropské unie. Přidržíme-li se ale v tuto chvíli textu nařízení, v čl. 6 odst. 1 je zpoždění chápáno jako zpoždění při odletu. Pokud provozující letecký dopravce očekává opoždění odletu o určitou dobu, která je vázána na délku

¹⁷¹ Rozsudek soudního dvora (osmého senátu) ze dne 11. 5. 2017, Bas Jacob Adriaan Krijgsman proti Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV, ve věci C-302/16, ECLI:EU:C:2017:359.

¹⁷² Rozsudek soudního dvora ve věci *Airhelp*, C-263/20, op. cit., bod 56.

¹⁷³ Tamtéž, bod 54.

¹⁷⁴ Čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004.

letu,¹⁷⁵ je provozující letecký dopravce povinen nabídnout cestujícím určitou formu pomoci. Konkrétně jde o nabídku stravy a občerstvení v přiměřeném množství, dvou telefonních hovorů, zpráv faxem nebo elektronickou poštou.¹⁷⁶ V případě, že je v důsledku zpoždění čas odletu očekávaný o den později než čas původně oznámený, pak je letecký dopravce povinen nabídnout i ubytování v hotelu a přepravu mezi ubytováním a letištěm.¹⁷⁷ Pokud zpoždění trvá minimálně 5 hodin, má cestující právo na náhradu pořizovací ceny letenky spolu s případným zpátečním letem ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. a).¹⁷⁸ Jak plyne z právě uvedeného i ze samotného pohledu na článek 6 Nařízení 261/2004, úprava práv cestujících spojených se zpožděním se takto jeví – striktně dle textu Nařízení 261/2004 – jako kompletní. Významným posunem v této oblasti byl však již vzpomínaný rozsudek ve věci *Sturgeon* z listopadu 2009, který chápání této oblasti radikálně změnil.

V uvedeném rozhodnutí jsou důležité zejména dva aspekty: jednak rozlišení pojmů zpoždění a zrušení letu, jednak otázka náhrady škody ve smyslu čl. 7 u zpožděných letů. Pokud jde o skutkový stav, v obou věcech, které byly pro účely řízení o předběžné otázce před Soudním dvorem spojeny, šlo o to, že let cestujících byl zpožděn o velmi významnou dobu. Takovéto případy ostatně nebyly výjimečné: letečtí dopravci totiž měli tendenci nerušit lety, které byly významně zpožděny, nýbrž nechat cestující čekat (jako v případě *Sturgeon* klidně dvacet pět hodin), aby nemuseli vyplácet náhradu škody ve smyslu čl. 5 ve spojení s čl. 7 nařízení za zrušení letu.¹⁷⁹ Z tohoto kontextu Soudní dvůr při rozhodování v uvedené věci vycházel.

První z předběžných otázek (jejichž znění si však Soudní dvůr přeformuloval) směřovala na vztah pojmů zrušení a zpoždění, tedy zda nemá být zpoždění letu, které je svojí délkou významné, považováno za zrušení letu ve smyslu čl. 2 písm. l) a čl. 5 nařízení. Soudní dvůr nejprve poznamenal, že čl. 6 věnující se zpoždění upravuje toliko zpoždění na odletu, kdy zbylé prvky ovlivňující let zůstávají nezměněny. Naproti tomu zrušení letu je chápáno jako jeho neuskutečnění ve smyslu čl. 2 písm. l) (s přihlédnutím k judikatuře popsané v předchozí kapitole). Z uvedeného vyplývá, že tyto pojmy mají odlišný význam a nelze je zaměňovat, a to ani kdyby zpoždění bylo významné – ani významně zpožděný let tedy nemůže být považován za zrušený, pokud u něj došlo

¹⁷⁵ V případě letů o délce maximálně 1.500 km jde o dvě hodiny, u letů v rámci Evropské unie delších než 1.500 km a ostatních letů o délce 1.500 až 3.500 km o tři hodiny a u letů nespádajících do právě uvedených kategorií je zpoždění stanoveno na čtyři hodiny. Srov. čl. 6 odst. 1 písm. a), b), c) Nařízení 261/2004.

¹⁷⁶ Čl. 6 odst. 1 bod i) ve spojení s čl. 9 odst. 1 písm. a) a 9 odst. 2 Nařízení 261/2004.

¹⁷⁷ Čl. 6 odst. 1 bod ii) ve spojení s čl. 9 odst. 1 písm. b), písm. c) Nařízení 261/2004. Zde autor upozorňuje na písařskou chybu v českém znění nařízení, neboť to ve svém čl. 6 odst. 1 bodě ii) odkazuje mylně na čl. 9 odst. 1 písm. a) namísto písm. b). Uvedená chyba se v jiných jazykových verzích neobjevuje.

¹⁷⁸ Čl. 6 odst. 1 bod iii) ve spojení s čl. 8 odst. 1 písm. a) Nařízení 261/2004.

¹⁷⁹ VAN DAM, Ceas. *Air Passenger Rights after Sturgeon*. *Air and Space Law*. 2011; 36(4/5), s. 260. ISSN 0927-3379.

k odletu podle původně stanoveného plánu.¹⁸⁰ Ohledně kritérií, která mohou napovědět, zda jde v daném případě o zrušený, či zpožděný let, nelze v zásadě vycházet z toho, že se na informační tabuli na letišti objevila informace o zrušení či zpoždění, nebo že si cestující již vyzvedli zpět svá zavazadla z pásu či obdrželi nové palubní lístky. O zrušení naopak v zásadě půjde, pokud je zpožděný plánovaný let přesunut na jiný let, to znamená, že cestující původního letu jsou převedeni na jiný plánovaný let.¹⁸¹ Odpověď na tuto otázku žádné velké kontroverze nevyvolala a i autoři, kteří vůči rozhodnutí Sturgeon jinak zaujímají velice kritický postoj, tento závěr kvitují a hodnotí jej jako rozumný.¹⁸²

Právě uvedená poznámka o kladném přijetí odpovědi na první předběžnou otázku rozhodně neplatí o odpovědi na další část předběžných otázek. V ní se Soudní dvůr zabýval otázkou, zda náleží náhrada škody dle čl. 7 i v případě zpoždění – kritici mu vytýkají, že takovou otázku předkládající soudy nepoložily a že si ji Soudní dvůr přeformuloval k obrazu svému.¹⁸³ K této otázce totiž Soudní dvůr zaujal překvapivý postoj, že cestující, kteří v důsledku zpoždění utrpí ztrátu času tří nebo více hodin, mají právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení 261/2004, ledaže letecký dopravce prokáže, že toto významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi.¹⁸⁴ Tento závěr byl skutečně nečekaný, neboť, jak bylo naznačeno výše, takové právo z doslovného jazykového výkladu litery nařízení vyčteme jen stěží. Soud svoji argumentaci postavil na několika argumentech – především některé z nich jsou pak odbornou literaturou přijímány s notnou dávkou kritiky, u jednotlivých bodů argumentace budeme tedy reflektovat i tuto skutečnost.

Soud se nejprve zabýval kontextem přijetí Nařízení 261/2004 a cíli sledovanými touto právní úpravou. Opřel se proto o čl. 5 odst. 3 upravující mimořádné okolnosti, tedy institut, jehož prostřednictvím se může letecký dopravce zprostit právě povinnosti platit náhradu škody dle čl. 7. Ačkoli je tento institut upraven jen ve vztahu ke zrušení letu, Soudní dvůr poukázal na 15. recitál Nařízení 261/2004, který stanoví, že se lze mimořádných okolností dovolávat i v případě, kdy rozhodnutí letového provozu vztahující se k jednotlivému letu v určitý den „*vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne...*“.¹⁸⁵ S odkazem na tento kontext podle Soudního dvora z uvedeného

¹⁸⁰ Rozsudek Soudního dvora ve věci Sturgeon, spojené věci C-402/07 a C-432/07, op. cit., body 31 až 35.

¹⁸¹ Tamtéž, body 36 a 37.

¹⁸² BALFOUR, John. *Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004. Air and Space Law*. 2010; **35**(1), s. 73. ISSN 0927-3379.

¹⁸³ Tamtéž.

¹⁸⁴ Rozsudek Soudního dvora ve věci Sturgeon, spojené věci C-402/07 a C-432/07, op. cit., bod 69.

¹⁸⁵ 15. bod odůvodnění Nařízení 261/2004. Velkému zpoždění vyvolanému rozhodnutím letového provozu se věnoval Nejvyšší soud v rozhodnutí z roku 2021, v němž potvrdil, že rozhodnutí se musí vztahovat k jednotlivému letadlu, v důsledku něhož dojde k velkému zpoždění jednoho nebo více letů tohoto letadla, takové zpoždění na odletu pak musí činit minimálně dvě hodiny. Podrobněji k tomu srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 3. 2021, sp. zn. 25 Cdo 2932/2020-125.

vyplývá, že zákonodárce přiznal právo na náhradu škody dle čl. 7 i pro případy významného zpoždění. Pro stejný závěr pak hovoří i první čtyři body odůvodnění, zejména pak bod druhý, z něhož Soudní dvůr vyvozuje, že ať už jde o zrušení, zpoždění nebo odepření nástupu na palubu, je způsobené nepohodlí v zásadě podobné.¹⁸⁶ Dalším důležitým bodem argumentace pak byla zásada rovného zacházení jako součást primárního práva Evropské unie. V návaznosti na to pak Soudní dvůr srovnával situaci cestujících dotčených zpožděním letu a těch, jejichž lety byly zrušeny. Vzhledem k tomu, že jedním z cílů Nařízení 261/2004 je napravit újmu, která spočívá ve ztrátě času a kterou z povahy věci nelze napravit jinak než přiznáním náhrady škody, je při uvedeném porovnání potřeba přihlédnout právě k tomuto aspektu. Lze pak uzavřít, že ztrátu času utrpí všichni cestující, jejichž cesta trvá delší dobu než stanovenou dopravcem – to znamená cestující letů zrušených i zpožděných, přičemž tyto dvě skupiny cestujících se proto nacházejí ve srovnatelné situaci.¹⁸⁷ Tuto argumentaci pak soud rozvíjí důležitými poznámkami ve vztahu k čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení: cestující, kteří jsou přeměrováni dle tohoto ustanovení, totiž mohou být v extrémní situaci o zrušení svého letu informováni až na letišti a jejich situace je tedy de facto stejná jako u cestujících, jejichž let byl zpožděn. Nejen že jsou obě skupiny informovány až na poslední chvíli, ale navíc, ačkoli cílového místa určení nakonec dosáhnou, dorazí se zpožděním a utrpí srovnatelnou ztrátu času. Podíváme-li se pozorně na ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii), zjistíme, že cestující přeměrování podle tohoto ustanovení mají právo na náhradu škody dle čl. 7 v případě, že nejsou přeměrováni na let, který odlétá nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu a současně dorazí do cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu. Jinými slovy, nárok na náhradu škody je u těchto cestujících dán, pokud v důsledku přeměrování jejich celková ztráta času činí nejméně 3 hodiny v porovnání s původním plánem. Připomeneme-li výše uvedenou premisu, že se cestující zpožděných a zrušených letů nacházejí ve srovnatelném postavení, a připustili-li bychom současně závěr, že náhrada škody nenáleží cestujícím, kteří v důsledku zpoždění utrpěli ztrátu nejméně 3 hodin, bylo by s touto skupinou cestujících zacházeno méně příznivým způsobem, aniž by pro to byl jakýkoli objektivní důvod.¹⁸⁸ Tato konstrukce pak také stojí za (mnohými autory kritizovaným „arbitrárním“) určením hranice 3 hodin jako relevantní časové ztráty.

Jak již bylo uvedeno výše, právě tato část rozhodnutí Sturgeon vyvolala bouřlivou reakci – ať už ze strany leteckých společností, pro které rozhodnutí samozřejmě představovalo velmi nepříjemnou zprávu s významnými ekonomickými důsledky, nebo ze strany odborné literatury.

¹⁸⁶ Rozsudek Soudního dvora ve věci Sturgeon, spojené věci C-402/07 a C-432/07, op. cit., body 43, 44.

¹⁸⁷ Tamtéž, body 48 – 54.

¹⁸⁸ Tamtéž, body 55–61.

Kritických článků ve vztahu k rozhodnutí *Sturgeon* lze nalézt nespočet,¹⁸⁹ pokusme se nyní shrnout jejich společné nejpodstatnější argumenty a současně reflektovat i protiargumenty zastánců uvedeného rozhodnutí. Velmi zajímavým zdrojem pro účely této kapitoly budiž i příspěvek Jiřího Malenovského, jakožto soudce zpravodaje ve věci *Sturgeon*, ve sborníku *Bobka a Prassla*, kde, jak sám přiznává, využil jedinečnou možnost „obhájit“ některá rozhodnutí Soudního dvora, včetně rozhodnutí *Sturgeon*.¹⁹⁰

Obecně je rozhodnutí *Sturgeon* vytýkáno nepřesvědčivé odůvodnění. Balfour poznamenává, že reflektovat cíl a účel nařízení spolu s recitály a principy evropského práva je jisté v pořádku, ovšem místo pro takový postup je pouze v případech, kde je význam konkrétního ustanovení problematický nebo nejasný – což dle něj není tento případ. I v případě, že by tomu tak bylo a sporná ustanovení nařízení by byla shledána jako rozporná s obecnými principy evropského práva a primárním právem EU, důsledkem by měla být neplatnost takového ustanovení. Soudní dvůr by tedy neměl „přepisovat“ text právního předpisu dle svého uvážení.¹⁹¹ Garben jde v kritice ještě dál a expresivním vyjádřením shrnuje obě právě uvedené výhrady tak, že je rozsudek krásným příkladem, kdy jde soudní aktivismus ruku v ruce s nepřesvědčivým odůvodněním. Namítá, že došlo k porušení principu dělby moci, jelikož soud zasáhl do jedné z výhradních pravomocí volených legislativních orgánů, přičemž tento zásah je ještě patrnější s ohledem na velmi chabé odůvodnění rozsudku.¹⁹² Malenovský se této kritice pochopitelně brání: s ohledem na nemožnost disentních stanovisek představuje odůvodnění rozsudku vždy to, o čem mezi soudci panuje obecná shoda, nikoli však všechny podstatné argumenty. Navíc je dle Malenovského podstatná část kritiky rozsudku způsobena jeho ne zcela pozorným čtením nebo nesprávným pochopením.¹⁹³ Jedním z hojně kritizovaných aspektů odůvodnění je odkaz Soudního dvora na 15. recitál Nařízení 261/2004. Garben viní soud, že klade přílišný důraz na odůvodnění nařízení, aby následně na základě tohoto argumentu dospěl k závěru rozpornému se samotným textem nařízení. Zatímco v rozsudku *ex parte IATA* soud při odůvodnění žádnou nejednoznačnost v člancích 5 a 6 nařízení neshledal, nyní jim i na základě odůvodnění nařízení přiřkl význam, který z jejich textu nevyplývá. Pokud by normotvůrce zamýšlel přiznat kompenzaci i v případech zpožděných letů, jednoznačně

¹⁸⁹ Jako příklad lze uvést GARBEN, Sacha. Sky-high controversy and high-flying claims?: the *Sturgeon* case law in light of judicial activism, euroscepticism and eurolegalism. *Common Market Law Review*. 2013; **50**(1), s. 15-45. ISSN 0165-0750 nebo již citovaný BALFOUR, John. Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004. *Air and Space Law*. 2010; **35**(1), s. 71-75. ISSN 0927-3379.

¹⁹⁰ MALENOVSKÝ, Jiří. Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias. *Air passenger rights: ten years on*. Oxford: Hart Publishing, 2015, s. 25. ISBN 978-1-84946-824-4.

¹⁹¹ BALFOUR, John, op. cit., s. 73.

¹⁹² GARBEN, Sacha, op. cit., s. 25.

¹⁹³ MALENOVSKÝ, Jiří. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias, op. cit., s. 23.

by tak učinil v článku 6.¹⁹⁴ K podložení argumentu o úmyslu zákonodárce nezakotvit právo na náhradu škody u zpožděných letů odkazuje Garben¹⁹⁵ i Balfour¹⁹⁶ na sdělení Komise k návrhu Nařízení 261/2004,¹⁹⁷ resp. důvodovou zprávu k tomuto návrhu,¹⁹⁸ ve kterých Komise výslovně uvedla, že předmětná kompenzace u zpožděných letů nenáleží. S touto argumentací nesouhlasí van Dam, který poukazuje na to, že uvedené dokumenty nemají žádnou právní závaznost a navíc kritici, kteří těmito dokumenty argumentují, často nedomýšlejí, že to není Komise, která v rámci legislativního procesu přijímá nařízení, nýbrž Evropský parlament a Rada.¹⁹⁹ Malenovský doplňuje, že závazné je jen přijaté znění nařízení, zatímco odkazované dokumenty čtenářům poskytují pouhou představu o názorech jednotlivých institucí Evropské unie zapojených do legislativního procesu. Nízký význam i pomíjivost tehdejšího názoru Komise dokládá i skutečností, že Komise v současnosti za závěry judikátu Sturgeon pevně stojí.²⁰⁰ Pokud jde o kritiku směřující k tomu, že se Soudní dvůr opřel i o recitál 15. nařízení, van Dam poznamenává, že tento bod je pouze jedním z více argumentů odůvodnění rozsudku Sturgeon, navíc ne zcela zásadním.²⁰¹ S touto poznámkou lze dle našeho názoru souhlasit, navíc je-li výše citovanými kritiky rozhodnutí poukazováno na nízkou relevanci odůvodnění Nařízení 261/2004, jimi citované dokumenty Komise mají význam ještě menší.

V reakci na tvrzení o rozporu závěrů rozhodnutí Sturgeon s textem čl. 6 a 7 Nařízení Malenovský de facto opakuje argumentaci z odůvodnění rozsudku popsanou výše. Uvádí, že čl. 6 upravuje toliko zpoždění na odletu, a doplňuje, že proto nelze bez dalšího uzavřít, že následky příletu do cílového místa určení po plánovaném čase jsou upraveny výlučně čl. 6. Poukazuje i na zásadu rovného zacházení a její aplikaci na cestující zrušených letů přesměrované dle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) a cestující zpožděných letů. I s odkazem na bod 15. odůvodnění pak opakuje, že kompenzace dle čl. 7 sleduje vynahradit nepohodlí. Než aby Soudní dvůr uzavřel, že je úprava nařízení v rozporu se zásadou rovného zacházení, vyložil mezeru čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) tak, že tímto ustanovením zákonodárce zamýšlel přiznat právo na náhradu škody dle čl. 7 i cestujícím, jejichž let byl dotčen významným zpožděním předvídaným tímto ustanovením.²⁰²

¹⁹⁴ GARBEN, Sacha, op. cit., s. 22.

¹⁹⁵ Tamtéž, s. 21.

¹⁹⁶ BALFOUR, John, op. cit., s. 74.

¹⁹⁷ Sdělení Komise Společenství ze dne 21. 6. 2000, Communication from the Commission to the European Parliament and the Council Protection of air passengers in the European Union, bod 45. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0365&from=EN> [cit. 2022-12-13].

¹⁹⁸ Návrh Komise Evropských společenství ze dne 21. 12. 2001 k Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, op. cit., bod 23.

¹⁹⁹ VAN DAM, Cees, op. cit., s. 265.

²⁰⁰ MALENOVSKÝ, Jiří. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias, op. cit., s. 35-36.

²⁰¹ VAN DAM, Cees, op. cit., s. 265.

²⁰² MALENOVSKÝ, Jiří. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias, op. cit., s. 36-39.

Právě na určení oné rozhodné hranice tří hodin směřovala další vlna kritiky ze strany odborné literatury, vůči níž se Malenovský vymezuje: odmítá, že by tato hranice byla určená arbitrárně, na základě volné úvahy soudu, naopak uvádí že soud vycházel z již citovaného čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) nařízení, který operuje s celkovou ztrátou času 3 a více hodin. Balfour argumentaci Soudního dvora oponuje, když uvádí, že předmětné ustanovení operuje se zpožděním na příletu do cílové destinace ve výši dvou hodin, nikoli tří.²⁰³ Na toto tvrzení výslovně reaguje Malenovský, který upozorňuje na Balfourovo nepochopení rozdílu: zatímco rozsudek Sturgeon tříhodinovou hranici váže na ztrátu času, Balfour hovoří o zpoždění na příletu.²⁰⁴

Dalším významným aspektem, který je přítomen ve všech kritických reflexích rozhodnutí Sturgeon, je princip právní jistoty. Je totiž zřejmé, že přiznáním práva na náhradu škody cestujícím, jejichž let byl oproti původně plánovanému času příletu opožděn o tři hodiny nebo více, Soudní dvůr na přehlednosti Nařízení 261/2004 rozhodně nepřidal. Van Dam v tomto smyslu doplňuje, že ačkoli Soudní dvůr v rozsudku s principem právní jistoty nepracuje, patrně před ním při svých úvahách dal přednost principu rovného zacházení.²⁰⁵ Zajímavé a nikoli nepodstatné je se také zamyslet nad tím, co by nastalo v případě, kdyby Soudní dvůr dotčená ustanovení prohlásil za neplatná. Letecké společnosti by měly do doby přijetí nové právní úpravy dosti výhodnou pozici, kdy by neměly povinnost platit kompenzace dle čl. 7 ani cestujícím významně zpožděných letů, ani cestujícím letů zrušených.²⁰⁶ Jak dlouho by taková situace trvala, nelze odhadnout. Nicméně přihlédneme-li k tomu, jak dlouho trvá legislativní proces návrhu novelizace Nařízení 261/2004 (o němž bude pojednáno v části čtvrté této práce), jak rozličné zájmy reprezentované lobbisty z více stran se v oblasti letecké dopravy střetávají, lze se domnívat, že by nešlo o krátkodobou záležitost.

Bouřlivá reakce na rozhodnutí Sturgeon přišla samozřejmě i ze strany leteckých společností, které se s „novou“ povinností nechtěly smířit. Letečtí dopravci se z tohoto důvodu snažili ve sporech před vnitrostátními soudy tyto soudy přimět k tomu, aby pokládaly předběžné otázky k Soudnímu dvoru Evropské unie v marné snaze dosáhnout změny postoje Soudního dvora.²⁰⁷ K takovému postupu ostatně nepřímo vyzývala i část odborné literatury²⁰⁸ a přijetí vnitrostátních soudů skutečně zprvu nebylo zcela jednoznačné.²⁰⁹ Nyní už lze každopádně i přes všechny výhrady, které lze vůči rozhodnutí Sturgeon mít, konstatovat, že bylo akceptováno,

²⁰³ BALFOUR, John, op. cit., s. 74.

²⁰⁴ MALENOVSKÝ, Jiří. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias, op. cit., s. 40-41.

²⁰⁵ VAN DAM, Cees, op. cit., s. 265.

²⁰⁶ GARBEN, Sacha, op. cit., s. 35.

²⁰⁷ Podrobně k tomu GARBEN, Sacha, op. cit., s. 9-19.

²⁰⁸ BALFOUR, John, op. cit., s. 75.

²⁰⁹ MALENOVSKÝ, Jiří. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias, op. cit., s. 42.

Soudní dvůr Evropské unie jeho závěry opakovaně ve své judikatuře potvrdil,²¹⁰ a ty se tedy staly běžnou součástí rozhodovací praxe.

Následně musel Soudní dvůr Evropské unie výklad obsažený v rozhodnutí *Sturgeon* reflektovat i ve vztahu k navazujícím letům, a to v rozhodnutí ve věci *Folkerts*, C-11/11. Zde měla cestující *Folkerts* rezervovaný let z Brém do Asunciónu přes Paříž a São Paulo. Let z Brém do Paříže byl na odletu zpožděn o přibližně dvě a půl hodiny, v důsledku čehož cestující zmeškala navazující let z Paříže do São Paula a následně i původně plánovaný let ze São Paula do Asunciónu, kam v konečném důsledku doletěla s jedenáctihodinovým zpožděním oproti plánovanému času příletu. Podstatou předběžné otázky pak bylo, zda náleží cestujícím kompenzace dle článku 7 i v případě, že sice do cílového místa určení dorazili se zpožděním v rozsahu 3 nebo více hodin, avšak při odletu byl let opožděn o méně než tři hodiny, tj. zpoždění na odletu nepřesáhlo hranici stanovenou v čl. 6 odst. 1 nařízení.²¹¹ Soudní dvůr pak v návaznosti na rozhodnutí *Sturgeon* uvedl, že v režimu Nařízení 261/2004 existují dva druhy zpoždění – jednak zpoždění letu oproti plánovanému času odletu dle čl. 6 a jednak zpoždění letu při příletu do cílového místa určení. Pojem cílového místa určení je přitom nutno chápat ve smyslu definice dle čl. 2 písm. h) nařízení jako „*místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů*“. Z právě uvedeného pak vyplývá, že pro účely náhrady škody dle čl. 7 je relevantní pouze zpoždění při příletu oproti původně plánovanému času příletu, přičemž u navazujících letů je cílovým místem určení místo určení posledního úseku letu. Naopak ve vztahu ke kompenzaci dle čl. 7 není relevantní (ne)překročení prahových hodnot zpoždění při odletu ve smyslu čl. 6 nařízení. Z uvedených důvodů Soudní dvůr uzavřel, že nárok na náhradu škody dle čl. 7 je dán u cestujících, jejichž let s mezipřistáním(i) byl při odletu zpožděn, aniž by takové zpoždění dosáhlo hodnot v článku 6 nařízení, ale do cílového místa určení dorazili se zpožděním 3 a více hodin po plánovaném čase příletu.²¹²

Pro účely posouzení existence nároku na náhradu škody v případě významného zpoždění je v každém případě nutno pečlivě posuzovat, zda cestující z důvodu zpoždění „*dosáhli cílového místa určení tři nebo více hodin po čase příletu původně plánovaném leteckým dopravcem*“.²¹³

²¹⁰ Rozsudek Soudního dvora ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10, *Nelson a další*, op. cit., které bylo podrobně rozebráno v kapitole 2.3. Dále Usnesení Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 18. 4. 2013, *Germanwings GmbH* proti *Thomas Amend*, ve věci C-413/11, ECLI:EU:C:2013:246, v němž SDEU neshledal rozpor se zásadou dělby moci.

²¹¹ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 26. 2. 2013, *Air France SA* proti *Folkerts*, ve věci C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106, body 16-18, 25.

²¹² Tamtéž, body 28-30, 34, 35, 38, 47.

²¹³ Rozsudek Soudního dvora ve věci *Sturgeon*, C-402/07 a C-432/07, op. cit., odpověď 2).

Vzhledem k tomu, že překročení této prahové hodnoty tří hodin může někdy záviset na pouhých minutách, je potřeba přesně vymezit rozhodující pojmy – tedy *plánovaný čas příletu* a *skutečný čas příletu*, jež jsou pro výpočet zpoždění klíčové. Otázkou skutečného času příletu se Soudní dvůr zabýval v rozhodnutí Germanwings z roku 2013, kde přiznání náhrady škody záviselo právě na minutách a přesném určení okamžiku příletu a kde bylo předkládajícím soudem nabídnuto hned několik variant výkladu tohoto pojmu (jako okamžik dosednutí letadla na plochu, tj. *touchdown*, okamžik ukončení pojíždění a zatažení parkovacích brzd, nebo otevření dveří letadla či okamžik dohodnutý mezi smluvními stranami).²¹⁴ Je zřejmé, že aby bylo zajištěno jednotné uplatňování a výklad nařízení v rámci EU, musí být pojem skutečného času příletu vykládán jednotně, proto nelze přijmout tezi o definici tohoto pojmu smluvními stranami na základě autonomie vůle.²¹⁵ Vycházející z výkladu čl. 7 jako náhrady škody za nevratnou časovou ztrátu, Soudní dvůr uvedenou koncepci rozvedl. Během letu jsou cestující z povahy věci omezeni uzavřeným prostorem letadla, jakož i nutností dbát pokynů personálu letecké společnosti, současně je logicky omezena i jejich možnost věnovat se svým osobním, sociálním nebo pracovním záležitostem, a to až do doby ukončení letu. Pojem skutečného času příletu tak musí být vykládán tak, že odpovídá chvíli, kdy uvedená omezující situace pro cestující skončí. Tato situace se pak v zásadě nezmění okamžikem *touchdownu* ani okamžikem, kdy letadlo dorazí na své parkovací stanoviště nebo kdy jsou zataženy jeho parkovací brzdy – cestující v tu chvíli totiž i nadále podléhají výše popsaným omezením. Naopak v případě, kdy se otevřou alespoň jedny dveře letadla, mohou cestující v zásadě opustit letadlo a předmětná omezení končí. Z tohoto důvodu je dle Soudního dvora třeba chápat okamžik skutečného času příletu jako okamžik otevření alespoň jedné dveří letadla.²¹⁶ Ohledně souladu některých z těchto argumentů s uvedeným závěrem lze ale dle našeho názoru pochybovat: pokud totiž SDEU argumentoval tím, že až do doby otevření dveří letadla je cestující omezen např. v komunikaci s okolním světem, to není tak úplně pravda, neboť po přistání letadla je cestujícím již zpravidla povoleno užívat mobilní telefony a internet. Minimálně tento aspekt omezení tedy odpadá dříve než teprve s otevřením dveří letadla. Další nevýhodou uvedeného závěru je problematické určení přesného okamžiku otevření dveří. Jako rozumné se (nejen z důkazního hlediska) jeví doporučení Komise, aby letečtí dopravci evidovali čas příletu např. podepsanými prohlášeními letové posádky. Informace o skutečném čase příletu by pak měl letecký dopravce na žádost zdarma poskytnout cestujícím i vnitrostátnímu úřadu odpovědnému za

²¹⁴ Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 4. 9. 2014, Germanwings GmbH proti Ronnymu Henningovi, ve věci C-452/13, ECLI:EU:C:2014:2141, bod 11.

²¹⁵ Tamtéž, body 17, 18.

²¹⁶ Tamtéž, body 19-25.

prosazování Nařízení 261/2004.²¹⁷ Otázkou je ovšem míra důvěryhodnosti takového důkazu před soudem, neboť vytvoření tohoto potvrzení by bylo čistě na zaměstnancích leteckého dopravce, jelikož tento okamžik není zaznamenáván automaticky žádnou z technologií letadla. Uvedené závěry je vhodné doplnit judikaturou Ústavního soudu České republiky, ve které se Ústavní soud věnoval otázce prokázání délky zpoždění letu. S ohledem na zájem na ochraně cestujících jako slabší strany (což je ostatně jeden z cílů Nařízení 261/2004) nelze akceptovat postup, kdy za jediný a klíčový důkaz k prokázání délky zpoždění slouží záznam o provedení letu, který byl vypracován provozujícím leteckým dopravcem a do něhož může letecký dopravce volně zasahovat. Cestující by v takovém případě neměli žádnou možnost k prokázání délky zpoždění letu, např. informacemi z letiště, výpisy z různých externích zdrojů atp.²¹⁸

U skutečného času příletu je zajímavé učinit ještě jednu doplňující poznámku k případu, kdy je let odkloněn na letiště obsluhující stejné město, aglomeraci nebo region ve smyslu čl. 8 odst. 3 nařízení. Pakliže je takový let zpožděn a posuzuje se, zda bylo zpoždění významné, tj. jestli přesáhlo 3 hodiny, musí se zohlednit čas, kdy cestující po ukončení letecké přepravy fakticky dorazí na letiště uvedené v původní rezervaci, resp. na případné jiné nedaleké místo určení na základě dohody s provozujícím leteckým dopravcem.²¹⁹

Pokud jde o plánovaný čas příletu, ten je třeba chápat jako čas, který je uveden na letence cestujícího a který je stanoven v letovém plánu, jinými slovy jde o čas, ve kterém by za normálních okolností – nebyl-li by let zpožděn – letadlo přistálo. Při zjišťování délky zpoždění je tedy třeba vypočítat dobu, která uplynula mezi tímto plánovaným časem příletu a skutečným časem příletu (vymezeným judikátem Germanwings).²²⁰ Plánovaný čas příletu přitom nemusí vyplývat nutně z letenky, ale i z „jiného důkazu“ ve smyslu čl. 2 písm. g) Nařízení 261/2004. Takovýmto důkazem může být podle okolností např. cestovní přihláška od provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy.²²¹

Výše paušální náhrady škody závisí na délce letu ve smyslu čl. 7 odst. 1 nařízení, který byl vysvětlen v předchozích kapitolách. Na tomto místě je ovšem vhodné se krátce zastavit u navazujících letů, neboť zde zpočátku nepanovala shoda na tom, jak délku letu určit – jestli jako vzdálenost dle ortodromické metody mezi místem odletu a místem příletu (nehledě na

²¹⁷ Sdělení Komise 2016/C 214/04, op. cit., bod 3.3.3.

²¹⁸ Nález Ústavního soudu ze dne 7. února 2022, sp. zn. II. ÚS 2226/21, bod 18. odůvodnění, potvrzeno nálezem Ústavního soudu ze dne 25. října 2022, sp. zn. I. ÚS 1768/22.

²¹⁹ Rozsudek Soudního dvora ve věci Austrian Airlines, C-826/19, op. cit., body 45-49.

²²⁰ Usnesení soudního dvora (osmého senátu) ze dne 1. 10. 2020, FP Passenger Service GmbH proti Austrian Airlines AG, ve věci C-654/19, ECLI:EU:C:2020:770, body 25, 26, 31, 32.

²²¹ Rozsudek Soudního dvora ve věci Azurair, spojené věci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, op. cit., body 65, 66, 68.

mezipřistání), nebo jako součet vzdálenosti mezi místem odletu a místem mezipřistání a vzdálenosti mezi místem mezipřistání a místem příletu. Soudní dvůr Evropské unie vyšel při řešení této otázky ze zásady rovného zacházení a stanovil, že u letů významně zpožděných se při výpočtu vzdálenosti musí postupovat stejně jako u letů zrušených. Nepohodlí, které je náhradou podle čl. 7 kompenzováno, je dle Soudního dvora zásadně stejné, ať už cestující dosáhnou cílového místa určením přímým letem nebo letem s mezipřistáním. Na základě toho je pak třeba uzavřít, že pro určení výše náhrady škody je rozhodná toliko vzdálenost mezi místem prvního odletu a cílovým místem určení, bez ohledu na mezipřistání. Takovou vzdálenost pak bude nutno vypočítat za pomoci ortodromické metody.²²² Na tomto závěru pak nic nemění ani skutečnost, že se zpoždění týká jen posledního úseku z navazujících letů,²²³ nebo že je zpoždění způsobeno zrušením navazujícího úseku letu, který měl být operován jiným leteckým dopravcem než tím, se kterým cestující uzavřeli smlouvu.²²⁴ I v těchto případech je tedy při výpočtu výše náhrady škody nutno vyjít ze vzdálenosti mezi prvním místem odletu a cílovým místem určení.

K tématu náhrady škody za zpoždění letu je vhodné zmínit ještě jedno rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie, a to ve věci C-832/18, Finnair. V projednávané věci šlo o situaci, kdy byl let cestujících zrušen a následně byl let, na nějž byli cestující přeměrováni, dotčen významným zpožděním o více než 3 hodiny.²²⁵ Soudní dvůr v této věci konstatoval, že cestujícím, kterým byla poskytnuta náhrada v důsledku zrušeného letu ve smyslu čl. 7 Nařízení 261/2004 a jejichž let, na nějž byli přeměrováni, byl významně zpožděn, náleží náhrada škody podle čl. 7 i za zpoždění tohoto přeměrovaného letu. Cílem nařízení je totiž napravit obtíže a nepohodlí a cestující jako ti v dotčeném případě, jsou onomu nepohodlí vystaveni hned dvakrát – jak u zrušeného letu, který si původně zarezvovali, tak u letu, který byl dotčen významným zpožděním. Soudní dvůr pak ke stejnému závěru dospěl i za použití argumentu *a contrario*: z žádného ustanovení Nařízení 261/2004 neplyne, že by měla být náhrada dle čl. 7 v případech, jako je ten v předmětné věci, omezena.²²⁶

²²² Rozsudek Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 7. 9. 2017, Bossen, Gräßmann proti Brussels Airlines SA/NV, ve věci C-559/16, ECLI:EU:C:2017:644, body 17-19, 22-24, 28, 29, 33.

²²³ Usnesení Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 30. 4. 2020, Flightright GmbH proti Eurowings GmbH, ve věci C-939/19, ECLI:EU:C:2020:316, body 20-22. (Jelikož nebylo publikováno české znění tohoto rozhodnutí, vychází autor z jeho francouzské jazykové verze.)

²²⁴ Usnesení Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 22. 4. 2021, NT a další proti British Airways plc, ve věci C-592/20, ECLI:EU:C:2021:312, body 35-36. (Jelikož nebylo publikováno české znění tohoto rozhodnutí, vychází autor z jeho francouzské jazykové verze.)

²²⁵ Rozsudek Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 12. 3. 2020, A a další proti Finnair Oyj, ve věci C-832/18, ECLI:EU:C:2020:204, body 9-13.

²²⁶ Tamtéž, body 27-31.

2.4.4. Zproštění povinnosti k náhradě škody podle čl. 7 v případě mimořádných okolností

Povinnosti platit náhradu škody podle čl. 7 se může provozující letecký dopravce zprostit, pokud prokáže, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi a těmto okolnostem by nebylo možné zabránit ani přijetím všech přiměřených opatření. Tato možnost zproštění platí jak pro případy kompenzace za zrušení letu,²²⁷ tak pro případy významného zpoždění.²²⁸ Problematika mimořádných okolností je poměrně komplikovaná a při jejím výkladu je nutno vycházet nejen z textu nařízení, nýbrž i z bohaté judikatury Soudního dvora Evropské unie. Jak vyplývá z výše citovaného čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004, jakož i z judikatury, která bude níže rozebrána, ke zproštění povinnosti náhrady škody podle čl. 7 je tedy třeba kumulativní splnění následujících podmínek: 1.) významné zpoždění nebo zrušení letu bylo způsobeno mimořádnou okolností, 2.) mezi takovou mimořádnou okolností a významným zpožděním, resp. zrušením letu musí být přímá příčinná souvislost, 3.) mimořádným okolnostem nemohlo být zabráněno, ani kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.²²⁹

Pokud jde o pojem mimořádných okolností, tento není samotným nařízením definován. Mimořádným okolnostem se věnují recitály 14. a 15. nařízení. Bod 14. demonstrativním způsobem vyjmenovává, ve kterých situacích se takové okolnosti mohou vyskytnout: případy politické nestability, povětrnostní podmínky neslučitelné s provedením letu, bezpečnostní rizika, neočekávané nedostatky letové bezpečnosti, stávky postihující provozujícího leteckého dopravce. Tento výčet může sloužit pouze jako pomocné kritérium a uvedené události neznamenaají vždy mimořádné okolnosti, nýbrž mohou takovéto okolnosti způsobit.²³⁰ V každém případě však platí, že mimořádné okolnosti jsou odchylkou od obecného pravidla platit kompenzaci podle čl. 7 nařízení, a jako takové by tedy měly být vykládány restriktivně.²³¹ O to důležitější roli sehrává při interpretaci Soudní dvůr Evropské unie. V následujících odstavcích se budeme postupně věnovat různým událostem, které mohou postihnout let a u nichž Soudní dvůr Evropské unie posuzoval, zda jde o mimořádnou okolnost, či nikoli.

Zcela stěžejním rozhodnutím byl rozsudek ve věci Wallentin-Hermann, v němž Soudní dvůr upřesnil pojem mimořádných okolností v kontextu technických poruch. Pro posouzení, zda jde v konkrétním případě o mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení, je třeba u posuzované události zkoumat dva aspekty. Obecně totiž technická závada nepředstavuje

²²⁷ Čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004.

²²⁸ Rozsudek Soudního dvora ve věci Sturgeon, C-402/07 a C-432/07, op. cit., bod 69.

²²⁹ PAZOS, Ricardo. The Extraordinary Circumstances Defence in Regulation (EC) 261/2004 *Air and Space Law*. 2021; 46(6), s. 760, ISSN 0927-3379.

²³⁰ Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 22. 12. 2008, Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, ve věci C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771, bod 22.

²³¹ Tamtéž, bod 20.

mimořádnou okolnost, „s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole“.²³² Zaprvé je tedy třeba posoudit, zda má porucha příčinu v události, která je pro svoji povahu běžně a pravidelně spojena s činností leteckého dopravce, a zadruhé, zda se takovéto události vymykají jeho účinné kontrole. Soudní dvůr dále poukazuje na podmínky, za kterých je letecká přeprava provozována a na technologickou komplexnost letadel. S ohledem na právě uvedené se totiž letečtí dopravci běžně setkávají s nejrůznějšími technickými závadami a ve snaze takovéto závady včas odhalit jsou pak letadla povinně podrobována velmi přísným kontrolám. Pokud je závada odhalena při takovéto údržbě nebo je způsobena právě nedostatkem takové údržby, musí být oprava takové poruchy považována za vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.²³³ Mimořádnou okolností není dle Soudního dvora EU ani případ, kdy je porucha vyvolána předčasným selháním některých součástí letadla. V tomto případě sice není sporu, že jde o událost nepředvídatelnou, nicméně porucha je vnitřně spjata s komplexním systémem fungování letadla. Kromě toho je třeba počítat s tím, že žádná ze součástí letadla není bezporuchová, a to i s přihlédnutím k extrémním povětrnostním a teplotním podmínkám, za nichž bývají letadla užívána. Je to právě letecký dopravce, kdo má zajistit údržbu letadel i nahrazení předčasně vadné součásti.²³⁴ Mimořádnou okolnost zásadně nepředstavuje ani závada na tzv. *on condition* dílu letadla, tj. takovém, který se nahrazuje pouze z důvodu závady na původním dílu. U takového dílu má letecký dopravce vždy k dispozici náhradní kus, a tedy i zde jde o událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a současně se předcházení poruše i její následná oprava nevymykají účinné kontrole leteckým dopravcem.²³⁵ Pro dokreslení toho, jaké další události nejsou považovány za mimořádné okolnosti, můžeme uvést některé příklady ze španělské judikatury. Obchodní soud v Málaze například jako mimořádnou okolnost neposoudil náraz do přetlakové kabiny letadla, jehož povahu a původ nebylo možné specifikovat, v jehož důsledku letadlo nemohlo odletět až do následujícího dne. Pokud není možné zjistit původ ani příčinu poruchy, jen těžko lze uzavřít, zda je taková událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, přičemž důkazní břemeno navíc vždy tíží leteckého dopravce.²³⁶ Stejně tak za mimořádnou okolnost nelze považovat mechanickou závadu, která se projeví brzy po vzletnutí

²³² Tamtéž, odpověď 1).

²³³ Tamtéž, body 24, 25.

²³⁴ Rozsudek Soudního dvora ve věci van der Lans, C-257/14, op. cit., body 41-43.

²³⁵ Rozsudek Soudního dvora ve věci Finnair Oyj, C-832/18, op. cit., body 42, 43.

²³⁶ Rozsudek *Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de Málaga*, ze dne 19. března 2009.

letadla, ale jejíž příčina zůstane neznámá s ohledem na neprokázání ze strany žalované letecké společnosti.²³⁷

Tyto závěry jsou již na první pohled pro letecké dopravce přísné, neboť nenechávají příliš prostoru pro posouzení technické závady jako mimořádné okolnosti. I přesto je však možné, aby určitá technická závada jako mimořádná okolnost shledána byla. Jako příklad lze uvést škody na letadlech způsobené sabotáží nebo terorismem, případně odhalení konstruktéra letadel tvořících flotilu leteckého dopravce, že již do provozu uvedená letadla mají skrytou výrobní vadu ohrožující letovou bezpečnost.²³⁸ Četnost výskytu předmětných závad naopak sama o sobě nepostačuje pro rozhodnutí, zda jde, či nejde o mimořádnou okolnost.²³⁹ Rozhodnutí Wallentin-Hermann bylo mnohými autory kritizováno – mj. proto, že se podle nich Soudní dvůr dostatečně nevypořádal s předběžnou otázkou a pojem mimořádných okolností nevyjasnil. I nadále totiž zůstává na vnitrostátních soudech, aby v jednotlivých věcech posuzovaly značně abstraktní otázky: co je „vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce“ a co se „vymyká účinné kontrole“. Kromě toho je poukazováno i na další důsledek: vzhledem k absenci přesné definice mimořádných okolností se letečtí dopravci budou vždy snažit zprostit povinnosti poskytnout kompenzaci poukazem na mimořádné okolnosti, cestujícím nezbude než svá práva uplatnit soudně a ve výsledku utrpí právní jistota.²⁴⁰ Před touto kritikou brání postup Soudního dvora Malenovský, který oponuje tím, že poskytnutí podrobného nebo dokonce taxativního výčtu událostí, které by spadaly pod pojem mimořádných okolností, by bylo nerozumné i neobvyklé. Jako podpůrný argument uvádí, že i návrh na změnu Nařízení 261/2004, k němuž se dostaneme ve čtvrté části této práce, se opírá o vymezení mimořádných okolností v rozhodnutí Wallentin-Hermann.²⁴¹

Ačkoli lze rozhodnutí Wallentin-Hermann interpretovat tak, že test v něm použitý byl patrně zamýšlen k aplikaci toliko na případy technických závad, Soudní dvůr jej používá i v jiných případech. Jedním z nich je i posuzování stávky jako důvodu zrušení či významného zpoždění letu. Po dlouhou dobu neexistovalo rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie, které by otázku, zda je stávka mimořádnou okolností, postavilo najisto.²⁴² Důsledkem toho byl různorodý přístup národních soudů v rámci Evropské unie: zatímco francouzské a holandské soudy zaujímaly poměrně striktní postoj a v zásadě stávku jako mimořádnou okolnost neuznávaly, soudy

²³⁷ Rozsudek *Audiencia Provincial de Barcelona*, ze dne 14. května 2009.

²³⁸ Rozsudek Soudního dvora ve věci Wallentin-Hermann, C-549/07, op. cit., bod 26.

²³⁹ Tamtéž, bod 36.

²⁴⁰ ARNOLD, Kinga a MENDES DE LEON, Pablo. 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*. 2010; **35**(2), s. 107. ISSN 0927-3379.

²⁴¹ MALENOVSKÝ, Jiří. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias., op. cit., s. 33.

²⁴² PAZOS, Ricardo, op. cit., s. 748.

v Německu, Itálii a Španělsku se přikláněly k opačnému závěru.²⁴³ Prvním rozhodnutím Soudního dvora Evropské unie, které se stávkou detailně zabývalo, byl rozsudek ve spojených věcech Krüsemann a další proti TUIfly GmbH (dále jen „rozhodnutí Krüsemann“). Ačkoli je stávka uvedena ve 14. recitálu Nařízení 261/2004 jako jeden z případů, ve kterých může jít o mimořádnou okolnost, Soudní dvůr připomněl, že okolnosti uvedené v tomto bodě odůvodnění nevedou bez dalšího ke zproštění povinnosti platit kompenzaci dle čl. 7 nařízení. Následně při posuzování přistoupil k aplikaci testu z rozsudku Wallentin-Hermann popsaného výše.²⁴⁴ V předmětné věci šlo o tzv. *wildcat strike*, tedy divokou stávku, která spočívala ve spontánní nepřítomnosti podstatné části leteckého personálu, jež byla reakcí na nečekané oznámení leteckého dopravce o restrukturalizaci jeho podniku. Vysoké procento zaměstnanců takto čerpalo volno z důvodu nemoci, a to nikoli v důsledku výzvy ze strany odborů, ale spontánně. Cílem těchto kroků ze strany zaměstnanců bylo uplatnění jejich požadavků vztahujících se k oznámené restrukturalizaci. Soudní dvůr pak při aplikaci testu z rozsudku Wallentin-Hermann došel k závěru, že restrukturalizace je příkladem běžného opatření při správě podniku a současně bývá spojena i s nesouhlasem a protesty zaměstnanců. Rizika vyplývající z důsledků restrukturalizace jsou tedy vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce. Současně je zřejmé, že divoká stávka v předmětném řízení měla původ právě v rozhodnutí leteckého dopravce, ve výsledku byla pak ukončena na základě dohody leteckého dopravce a zaměstnanci, jinými slovy se taková stávka nevymyká účinné kontrole leteckého dopravce. Dle Soudního dvora je tedy po aplikaci obou kroků testu Wallentin-Hermann třeba uzavřít, že divoká stávka nepředstavuje mimořádnou okolnost, přičemž pro tento závěr je zcela irelevantní, zda je stávka dle vnitrostátního práva legální, či nikoliv.²⁴⁵ Uvedená argumentace se v odborné literatuře setkala s ne zcela souhlasným přijetím. Kučko poznamenává, že poukázat na skutečnost, že stávka byla nakonec ukončena na základě dohody dopravce a zástupců zaměstnanců, a z ní vyvodit závěr o tom, že se událost „nevymyká účinné kontrole“ dopravce, je absurdní, neboť divoké stávky jsou z povahy věci nekontrolovatelné. V konečném důsledku pak takovýto postoj legitimizuje taktiku „vydírání“ a předkládání přehnaných požadavků ze strany zástupců zaměstnanců.²⁴⁶

I přes uvedenou kritiku se Soudní dvůr EU drží stejné linie argumentace i v dalších rozhodnutích týkajících se stávek. Proto ani stávka zaměstnanců leteckého dopravce zahájená na

²⁴³ Podrobněji k tomu srov. KUČKO, Magdalena. The Decision in TUIfly: Are the Ryanair Strikes to Be Seen as Extraordinary Circumstances? *Air and Space Law*. 2019; 44(3), s. 327-329. ISSN 0927-3379.

²⁴⁴ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 17. 4. 2018, Krüsemann a další proti TUIfly GmbH, ve spojených věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, ECLI:EU:C:2018:258, body 33, 34.

²⁴⁵ Tamtéž, body 38-47.

²⁴⁶ KUČKO, Magdalena, op. cit., s. 332.

výzvu odborové organizace a prosazující zvýšení mezd pilotů nebo úpravu pracovní doby, nepředstavuje mimořádnou okolnost. Zprv je taková stávka pro zaměstnavatele předvídatelná, neboť je zpravidla předem oznámena. Zadruhé je zaměstnavatel s ohledem na tuto předvídatelnost schopen se na stávku připravit a do jisté míry snížit její dopady, a to i v případě, že jsou požadavky stávkujících nepřiměřené nebo že stávkující odmítli nabízené kompromisy.²⁴⁷ Soudní dvůr také ve vztahu k pojmu mimořádných okolností rozlišuje události, jejichž původ je „vnitřní“ a události, jejichž původ je „vnější“ ve vztahu k leteckému dopravci. Pokud normotvůrce v bodě 14. odůvodnění Nařízení 261/2004 uvedl stávku jako jeden z možných případů výskytu mimořádných okolností, měl na mysli zejména stávky „vnějšího“ charakteru, tedy ty, které nejsou vnitřně spjaty s činností leteckého dopravce – např. stávku zaměstnanců letiště nebo řídicích letového provozu. V těchto případech se tak skutečně může jednat o mimořádnou okolnost. Naproti tomu v případě „vnitřní“ události, tedy stávky vlastních zaměstnanců leteckého dopravce, zpravidla o mimořádnou okolnost nepůjde.²⁴⁸ Obecné dělení stávek dle kritéria, zda jde o stávky zaměstnanců letecké společnosti, nebo stávky externího personálu, přejímá i odborná literatura a stalo se tak jakýmsi prvním krokem pro posouzení, zda půjde o mimořádnou okolnost, či nikoli.²⁴⁹

Právě popsanou linii argumentace lze nalézt i v judikatuře Nejvyššího soudu České republiky: mimořádnou okolností tak není řádně vyhlášená stávka zaměstnanců související s okolnostmi, které jsou ve sféře provozovatele letecké dopravy, s výjimkou případů, kdy by stávkující vznášeli požadavky, jež mohou splnit pouze orgány veřejné moci a které se proto z povahy věci vymykají účinné kontrole provozujícího leteckého dopravce.²⁵⁰ V pozdější judikatuře Nejvyšší soud doplňuje, že pokud mimořádnou okolnost nepředstavuje divoká stávka, tím spíše jí nebude stávka předem ohlášená.²⁵¹

Poměrně přísný postoj Soudního dvora EU ke stávkám a rozlišování vnitřních a vnějších prvků stávek je kritizováno částí odborné literatury. Prosazován je i názor, že interní stávky, tedy stávky zaměstnanců leteckého dopravce konané na základě řádného oznámení odborové organizace, by měly být považovány za mimořádnou okolnost.²⁵² Croon a Verbeek kritizují mj. užití testu z rozsudku Wallentin-Hermann – tento test byl dle jejich názoru koncipován pro účely

²⁴⁷ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. 3. 2021, Airhelp Ltd. proti Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, ve věci C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226, body 28-38.

²⁴⁸ Tamtéž, body 39-44.

²⁴⁹ FLAQUER RIUTORT, Juan. *El concepto de "circunstancias extraordinarias" en el transporte aéreo de pasajeros y su interpretación en el marco del Reglamento (CE) núm. 261/2004*. Cizur Menor, Navarra: Thomson Reuters Aranzadi, 2021. s. 70. ISBN 9788413900728.

²⁵⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. 6. 2021, sp. zn. 25 Cdo 1271/2021-172, právní věta.

²⁵¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 8. 2021, sp. zn. 25 Cdo 2110/2021-142.

²⁵² CROON, Jochem a VERBEEK, Fina. Regulation (EC) 261/2004 and Internal Strikes Under Article 5.3: 'It's All About Control, Stupid'. *Air and Space Law*. 2019; 44(6), s. 486. ISSN 0927-3379.

posuzování technických závad a údržby, nikde v odůvodnění rozsudku Wallentin-Hermann není řeč o jiných okolnostech, a jeho aplikace na stávky je tedy nepřipadná. Kromě toho je Soudnímu dvoru vytýkána i vágnost stěžejních pojmů obou kroků – tedy „účinné kontroly“ a otázce, zda je událost „vlastní běžnému výkonu činnosti dopravce“.²⁵³ V souvislosti s touto kritikou je ostatně zajímavé poukázat na skutečnost, že generální advokát Pikamäe ve svém stanovisku k věci C-28/20 Airhelp prosazoval opačný závěr, než nakonec přijal Soudní dvůr Evropské unie – totiž, že by interní stávky pilotů za podmínek jako v původním řízení měly být posuzovány jako mimořádná okolnost.²⁵⁴

Podívejme se nyní na některá rozhodnutí Soudního dvora, která se věnují událostem, pro něž je charakteristický „vnější“ prvek – jednání třetí osoby, jiného leteckého dopravce, subjektu zasahujícího do letištní činnosti či působení přírodních vlivů.²⁵⁵ Jedním z takových případů byla kolize letounu s ptákem: takový střet dle Soudního dvora není vnitřně spjat se systémem fungování letadla, vymyká se účinné kontrole, a musí být proto posouzen jako mimořádná okolnost, a to nehledě k tomu, zda střet způsobil na letounu škodu, či nikoli.²⁵⁶ Sluší se přitom podotknout, že generální advokát Yves Bot měl odlišné stanovisko: střet s ptákem považuje za běžný risk spojený s leteckou dopravou a z tohoto důvodu navrhoval přijetí závěru, že taková kolize je vnitřně spjata s činností leteckého dopravce.²⁵⁷ Uvedené rozhodnutí je dále zajímavé ve vztahu k tomu, jak musí letecký dopravce prokázat, že mimořádným okolnostem nebylo možné zabránit pomocí všech opatření přiměřených situaci. Pokud kvůli střetu letadla s ptákem letecký dopravce nechá provést „duplicitní“ kontrolu odborníkem dle vlastního výběru poté, co již předtím kontrolu provedl odborník oprávněný na základě příslušných předpisů, nelze takovouto druhou kontrolu hodnotit jako přiměřené opatření. Významné zpoždění způsobené touto druhou kontrolou tak nelze hodnotit jako způsobené mimořádnými okolnostmi.²⁵⁸ Pokud je důvodů významného zpoždění vícero, z nichž některé jsou mimořádnými okolnostmi a jiné nikoli, je pro účely posouzení, zda náleží náhrada podle čl. 7 nařízení, třeba odečíst zpoždění způsobené mimořádnými okolnostmi od

²⁵³ Tamtéž, s. 495, 496.

²⁵⁴ Stanovisko generálního advokáta Pikamäea ze dne 16. 3. 2021, věc C-28/20, Airhelp Ltd proti Scandinavian Airlines System SAS, ECLI:EU:C:2021:203.

²⁵⁵ Rozsudek Soudního ve věci Airhelp, C-28/20, op. cit., bod 39-41.

²⁵⁶ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 5. 2017, Pešková, Peška proti Travel Service, a.s., ve věci C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342, body 24-25.

²⁵⁷ Generální advokát ve svém stanovisku odkazuje na studie o četnosti výskytu kolizí letadel s ptactvem a poukazuje na to, že před vydáním osvědčení o letové způsobilosti každé letadlo prochází detailním testováním, jehož součástí je i simulace takových střetů s ptactvem. Podrobněji k tomu: Stanovisko generálního advokáta Bota ze dne 28. 7. 2016, věc C-315/15, Pešková, Peška proti Travel Service, a.s., ECLI:EU:C:2016:623, body 28-34. Běžnosti výskytu takových kolizí si všímá i odborná literatura - PAZOS, Ricardo, op. cit., s. 747.

²⁵⁸ Rozsudek Soudního dvora ve věci Pešková, Peška, C-315/15, body 32-37.

celkové doby zpoždění letu.²⁵⁹ O mimořádnou okolnost půjde dle judikatury i v případě, kdy dojde k poškození pneumatiky letadla nárazem cizího předmětu nacházejícího se např. na letištní dráze (v projednávané věci šlo o poškození na dráze volně ležícím šroubem). Taková porucha není nerozlučně spjata s fungováním letadla, navíc se tato okolnost zcela vymyká účinné kontrole leteckého dopravce, mimo jiné proto, že údržba letištních drah nespadá do jeho působnosti.²⁶⁰ Stejný postoj Soudní dvůr zaujal i v případě benzínu vylitého na letištní dráze, v důsledku čehož je dráha uzavřena: pokud předmětný benzín nepochází z letadla dopravce dotčeného letu, jedná se o mimořádnou okolnost. Z povahy věci taková okolnost totiž není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a vymyká se jeho účinné kontrole, a to z týchž důvodů jako v posledně jmenovaném rozhodnutí týkajícím se cizího předmětu na dráze.²⁶¹ Mimořádnou okolnost představuje i případ, kdy do výškového kormidla („klapky“ letadla nacházející se v zadní části ocasních ploch) zaparkovaného letadla na letištní ploše narazí *winglet* (malá plocha na konci křídla) jiného letadla, které se po ploše pohybuje.²⁶² Opačný závěr ale bude platit v situaci, kdy do letadla narazí mobilní nástupní schůdky patřící letišti. Takové schůdky nebo můstky jsou při letecké dopravě používány běžně, protože jimi cestující nastupují do letadla a vystupují z něj. Letečtí dopravci musí být připraveni na situace vznikající při používání takových schůdků, a to včetně jejich nárazu do letadla – taková situace je tedy vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a nemůže být kvalifikována jako mimořádná okolnost.²⁶³ V jiném případě Soudní dvůr posuzoval situaci, kdy bylo zpoždění letu způsobeno tím, že letecký dopravce musel během cesty neplánovaně odklonit let, aby vysadil cestujícího, který jiného cestujícího pokousal a členy letové posádky i další cestující napadal. Takové rušivé chování cestujícího nepochybně představuje ohrožení bezpečnosti a opravňuje velitele letadla přijmout příslušná opatření včetně odklonění letu a vysazení dotyčného cestujícího. Taková událost a postup není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, neboť popsané chování cestujícího nelze běžně od cestujících očekávat. Současně takové chování není zpravidla předvídatelné a leteckým dopravcem ovládnutelné, navíc má letová posádka na palubě letadla jen omezené možnosti k nápravě chování takového cestujícího. Z uvedených důvodů je třeba významné zpoždění vyvolané odkloněním letu a

²⁵⁹ Tamtéž, body 50, 54.

²⁶⁰ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 4. 2019, *Germanwings GmbH proti Wolfgangu Pauselovi*, ve věci C-501/17, ECLI:EU:C:2019:288, body 16, 23-26, 34.

²⁶¹ Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 26. 6. 2019, *André Moens proti Ryanair Ltd.*, ve věci C-159/18, ECLI:EU:C:2019:535, body 18-22.

²⁶² Usnesení Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 14. 1. 2021, *Airhelp Limited proti Austrian Airlines AG*, ve věci C-264/20, ECLI:EU:C:2021:26, body 24-26. (Jelikož dosud nebylo publikováno české znění tohoto rozhodnutí, vychází autor z jeho francouzské jazykové verze.)

²⁶³ Usnesení Soudního dvora (pátého senátu) ze dne 14. 11. 2014, *Siewert proti Condor Flugdienst GmbH*, ve věci C-394/14, ECLI:EU:C:2014:2377, body 19-23.

mezipřistáním za účelem vysazení cestujícího s popsáním problémovým chováním chápat jako způsobené mimořádnými okolnostmi.²⁶⁴ Jinak by tomu bylo v případě, že by letecký dopravce k rušivému chování cestujícího buď sám přispěl nebo by jej byl schopen předvídat a přijmout přiměřená opatření. To si lze představit v situaci, kdy již před nástupem na palubu letadla nebo při něm cestující jeví známky takového problematického chování a dopravce jej přesto nechá na palubu nastoupit. V takových případech by chování cestujícího totiž bylo dopravcem ovládnutelné a nepředstavovalo by mimořádnou okolnost.²⁶⁵

Soudní dvůr EU ve své rozhodovací praxi řešil i situaci z roku 2010, kdy v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull došlo k paralýze letecké dopravy a uzavření části evropského vzdušného prostoru. Taková událost představuje mimořádnou okolnost, která leteckého dopravce zbavuje povinnosti poskytnout kompenzaci podle čl. 7 Nařízení 261/2004, nicméně i nadále trvá povinnost leteckého dopravce poskytnout péči dle čl. 5 odst. 1 písm. b) a čl. 9 – na tuto povinnost leteckého dopravce tak nemá erupce sopky vliv. Soudní dvůr tak odmítl koncept jakýchsi silnějších, „obzvláště mimořádných“ okolností, které by leteckého dopravce zbavovaly všech povinností, včetně těch z čl. 9.²⁶⁶ Je pochopitelné, že se leteckým společnostem nechtělo poskytovat péči ve smyslu čl. 9 (zejména ubytování v hotelu), jelikož finanční zátěž pro ně byla s ohledem na dobu trvání uzavření vzdušného prostoru značná. Jak ale správně poznamenává Soudní dvůr, cílem zákonodárce bylo, aby letecký dopravce poskytoval péči dle čl. 9 nařízení nehledě na událost, která způsobila zrušení letu. Poskytování péče pak nemá žádné časové ani finanční omezení a péče musí být cestujícím poskytována po celou dobu, kdy cestující musí čekat na přesměrování – i ubytování v hotelu tedy musí být cestujícím poskytnuto zdarma po nezbytnou dobu.²⁶⁷

Kromě toho, že musí být zrušení či významné zpoždění letu způsobeno mimořádnou okolností, musí být mezi takovou mimořádnou okolností a významným zpožděním, resp. zrušením letu příčinná souvislost. Provozující letecký dopravce se může dovolávat mimořádné okolnosti, kterou byl dotčen předchozí let, avšak pouze za splnění dvou podmínek. Zaprvé tento zpožděný či zrušený let musí být leteckým dopravcem uskutečněn tím stejným letadlem jako předcházející let, k němuž se vztahuje mimořádná okolnost, jíž se dopravce dovolává. Zadruhé, mezi vznikem této mimořádné okolnosti a zrušením, resp. významným zpožděním následujícího letu musí být „přímá“ příčinná souvislost.²⁶⁸ Již citovaný článek Pazose uvedené závěry hodnotí jako logické,

²⁶⁴ Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 11. 6. 2020, LE proti Transportes Aéreos Portugueses SA, ve věci C-74/19, ECLI:EU:C:2020:460, body 39-43, 48.

²⁶⁵ Tamtéž, body 45-47.

²⁶⁶ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 31. 1. 2013, Denise McDonagh proti Ryanair Ltd, ve věci C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43, body 30-34.

²⁶⁷ Tamtéž, body 40-43.

²⁶⁸ Rozsudek Soudního dvora ve věci Transportes Aéreos Portugueses SA, C-74/19, op. cit., body 53-55.

vezmeme-li v potaz, že tytéž letouny jsou často užívány k postupnému uskutečnění více letů s relativně krátkými časovými postupy. Doplňuje ale, že uvedené rozhodnutí zanechalo nezodpovězené dvě otázky: zda se mimořádná okolnost musí vztahovat k letu bezprostředně předcházejícímu a zda je podmínkou, aby letadlo uskutečňovalo let na stejné trase, jen v opačném směru.²⁶⁹ Odpověď na první otázku přineslo až další rozhodnutí Soudního dvora, kde se k prvně jmenovanému problému vyjádřil soud v tom smyslu, že se mimořádná okolnost nemusí vztahovat k bezprostředně přecházejícímu letu. Aby ale zůstal zachován přímý kauzální nexus, musí jít vždy o stejné letadlo.²⁷⁰

Aby se letecký dopravce zprostil povinnosti platit náhradu dle čl. 7, musí být dále v souladu s čl. 5 odst. 3 prokázáno, že mimořádným okolnostem nemohlo být zabráněno, ani kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Letecký dopravce proto musí při plánování letu přiměřeně přihlédnout k riziku zpoždění v důsledku případného výskytu mimořádných okolností. Aby zabránil tomu, že by jakékoli (i nevýznamné) zpoždění vedlo rovnou ke zrušení letu, musí letecký dopravce naplánovat včas své prostředky k vytvoření určité časové rezervy, aby mohl podle okolností uskutečnit let poté, co mimořádné okolnosti pominou. Pokud žádnou takovou časovou rezervu dopravce nemá, pak požadavku přijetí všech přiměřených opatření dle čl. 5 odst. 3 nedostál. Časová rezerva se nicméně bude posuzovat individuálně v každém jednotlivém případě, a nelze tedy určit nediferencovanou časovou rezervu, kterou by letečtí dopravci měli za všech okolností obecně dodržovat. Rozsah časové rezervy by navíc neměl způsobit, že bude dopravce nucen činit neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku.²⁷¹ Ve vztahu k technickým poruchám se pak Soudní dvůr vyjádřil, že pouhé dodržení minimálních pravidel údržby letadla samo o sobě neznamená, že byla přijata všechna přiměřená opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3. Letecký dopravce musí prokázat, že ačkoli použil všechny finanční, personální a hmotné prostředky, jimiž disponoval, nemohl zjevně mimořádným okolnostem zabránit, aniž by byl nucen přistoupit k neúnosným obětem.²⁷² Například v již zmiňované situaci poškození pneumatiky volně ležícím objektem na letištní dráze tak musí letecký dopravce prokázat, že použil veškerých zdrojů, aby zabránil tomu, že výměna pneumatiky povede k významnému zpoždění (např. uzavřením smluv o prioritní výměně pneumatik).²⁷³ V případě uzavření letištní dráhy v důsledku vylitého

²⁶⁹ PAZOS, Ricardo, op. cit., s. 753, 754.

²⁷⁰ Rozsudek Soudního dvora ve věci Austrian Airlines, C-826/19, op. cit., body 53-57.

²⁷¹ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 12. 5. 2011, Eglītis a Ratnieks proti Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, ve věci C-294/10, ECLI:EU:C:2011:303, body 27-31, 35.

²⁷² Rozsudek Soudního dvora ve věci Wallentin-Hermann, C-549/07, op. cit., body 41-43.

²⁷³ Rozsudek Soudního dvora ve věci Germanwings, C-501/17, op. cit., body 31, 32.

benzínu pak letecký dopravce nemá jinou možnost než vyčkat vyčištění dráhy a rozhodnutí o znovuootevření dráhy, a ve výsledku tedy nemá možnost žádná přiměřená opatření přijmout.²⁷⁴

²⁷⁴ Rozsudek Soudního dvora, ve věci Moens, C-159/18, op. cit., bod 28.

3. Pandemie covidu-19 a její vliv na řešenou problematiku

3.1. Důsledky pandemie covidu-19 pro leteckou přepravu osob

Když se na počátku roku 2020 začaly objevovat první zprávy o šířícím se viru covid-19, jen málokdo čekal, jak významné budou jeho důsledky, a to pro všechny oblasti lidského života, turismus a leteckou přepravu osob nevyjímaje. Již v březnu 2020 začaly jednotlivé státy postupně zavádět různá protiepidemická opatření, která se týkala právě cestování do cizích zemí. Tato opatření měla různě striktní podobu: šlo o doporučení týkající se cestování, zákaz cestování vyjma nezbytných cest (přičemž „nezbytnost“ cesty byla v jednotlivých státech interpretována různě), zákaz cestování pro příslušníky cizích států, nebo dokonce úplný zákaz cestování do zahraničí.²⁷⁵ Když k tomuto omezení přičteme i skutečnost, že mnoho lidí se s ohledem na hrozbu neznámé a dosud neprozkoumané nemoci jednoduše bálo cestovat (nejen do zahraničí, ale dokonce i v rámci vlastního státu), není překvapivé, že letecká přeprava byla pandemií de facto ochromena. Statistická analýza dopadů pandemie na letecký průmysl je mimo možnosti této práce (a to jak co do rozsahu, tak co do zaměření), přesto na tomto místě dokreslíme právě uvedené tvrzení některými daty. Dle dat ICAO došlo ve světovém měřítku v roce 2020 v porovnání s rokem 2019 k padesátiprocentnímu úbytku nabízených sedadel a počet cestujících oproti roku 2019 poklesl o 60 %. Celková ztráta hrubých provozních příjmů leteckých společností z přepravy cestujících dosáhla za rok 2020 přibližně 372 miliard amerických dolarů.²⁷⁶ Pokud jde o Evropskou unii, dle zprávy Evropského účetního dvora byl dopad pandemie na cestující ještě významnější než v jiných částech světa. Např. v dubnu 2020 bylo v Evropské unii provedeno o 88 % méně letů než o rok dříve, počet cestujících v EU za měsíc klesl ze 70 milionů v lednu a únoru 2020 na 1 milion v dubnu 2020, což je o celých 99 % méně než o rok dříve, v dubnu 2019.²⁷⁷

Pro ještě lepší pochopení dopadů pandemie na leteckou dopravu se podívejme na níže uvedený Graf 1 vypracovaný v již citované zprávě ICAO.²⁷⁸ V něm je zobrazen vývoj počtu přepravených cestujících od roku 1945 do roku 2020. Zároveň jsou v grafu vyznačeny významné světové události, které měly vliv na leteckou přepravu – např. teroristický útok z 11. září 2001,

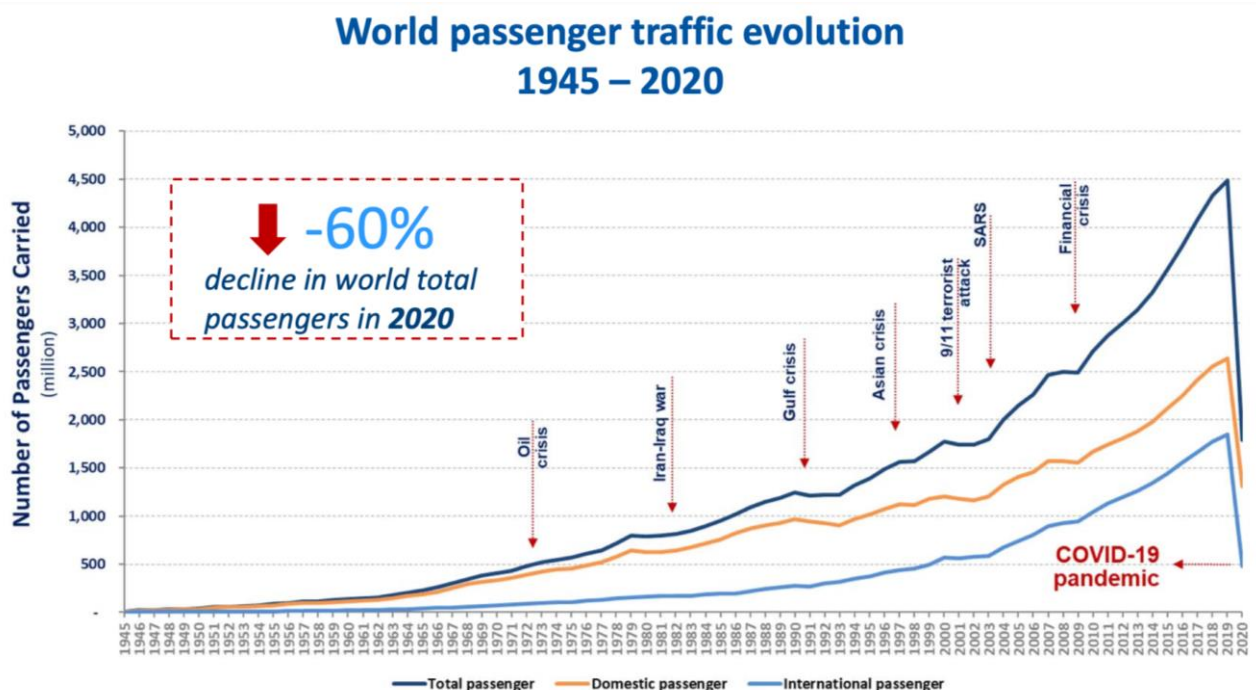
²⁷⁵ Detailní informace o opatřeních zavedených v první polovině roku 2020 jednotlivými státy lze nalézt v přehledovém dokumentu Evropské komise, Generálního ředitelství pro migraci a vnitřní věci ze dne 18. května 2020 nazvaném „Shrnutí opatření na státních hranicích členských států – COVID 19“. Dostupné online: https://www.sepe.es/SiteSepe/contenidos/personas/encontrar_empleo/encontrar_empleo_europa/pdf/2020/mayo/Overview_table_COVID-19_measures_MS.pdf [cit. 2023-03-31].

²⁷⁶ ICAO: Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, Year 2020/2021 results: World total passenger traffic, Montréal, Canada, 27. 1. 2023, s. 5. Dostupné online: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf [cit. 2023-03-31].

²⁷⁷ Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora 15/2021, Práva cestujících v letecké dopravě během pandemie COVID-19: navzdory úsilí Komise není zajištěna ochrana hlavních práv, ISBN 978-92-847-6368-9, bod 10.

²⁷⁸ ICAO: Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation, op. cit., s. 6.

epidemie SARS nebo světová finanční krize probíhající přibližně v letech 2007 až 2014. Ačkoli všechny uvedené události znamenaly pro svět letecké přepravy značné komplikace a pokles počtu cestujících, z grafu je zřejmé, že v porovnání s pandemií covidu-19 byl jejich efekt velmi malý. I na tomto porovnání je tedy patrné, jak dramatické byly (a jsou) důsledky pandemie pro letecký průmysl a pro letecké společnosti, jejichž ekonomické ztráty byly obrovské, a pro některé dokonce likvidační.²⁷⁹ Ekonomické problémy leteckých společností a reakce ze strany států spočívající v poskytování masivních státních podpor pak vyvolaly dokonce i debaty o možné kompletní změně systému regulace leteckého průmyslu. Kritika směřuje zejména k dlouhodobé neudržitelnosti sektorů závislých na státních podporách, jakož i k neefektivnosti takového přístupu, zejména vezmeme-li v potaz také nutnost současně reflektovat v souvislosti s leteckým průmyslem i klimatické otázky.²⁸⁰



Graf 1: Vývoj počtu cestujících (milióny) v letech 1945–2020 (převzato z: ICAO: Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, Year 2020/2021 results: World total passenger traffic).

²⁷⁹ Dle veřejně dostupných zdrojů z důvodu pandemie ukončilo svůj provoz přes 60 leteckých společností. BUCKLEY, Julia. How the pandemic killed off 64 airlines. In: *CNN: travel* [online]. 11. 2. 2023. Dostupné z: <https://edition.cnn.com/travel/article/pandemic-airline-bankruptcies/index.html> [cit. 2023-03-31].

²⁸⁰ Podrobnější ekonomická analýza fungování leteckého průmyslu, jakož i systém státních podpor nespádá do zaměření této práce: podrobněji k tomu srov. MUNARI, Francesco. Lifting the Veil: COVID-19 and the Need to Reconsider Airline Regulation. *European Papers*. 2020; 5(1), s. 533-559.

3.2. Souvislosti: protiepidemická opatření covid-19 jako mimořádná okolnost?

Jak bylo uvedeno výše, pandemie covidu-19 měla pro letecké společnosti zcela bezprecedentní ekonomické důsledky: kromě běžných a nevyhnutelných ztrát souvisejících s naprostým ochromením turismu a cestování se potýkaly ještě s dalším problémem, totiž nutností vyplácet refundace cestujícím, jejichž lety byly z důvodu epidemiologických opatření zrušeny. Není proto divu, že se, zejména na počátku pandemie, letecké společnosti snažily svých povinností refundovat letenky zprostit nebo jejich plnění alespoň co nejvíce oddálit. Z autorovy pracovní zkušenosti vyplývá, že letecké společnosti mnohdy dokonce refundaci odmítaly s ohledem na *vis maior*, resp. jakousi „vyšší“ mimořádnost okolností. S podobným přístupem (dokonce mnohem podivnějším) má autor práce osobní zkušenost z počátku pandemie v souvislosti s žádostí o refundaci vlastních letenek u společnosti TAP Air Portugal – její argumentace se opírala právě o vyšší moc: zrušení z důvodu opatření souvisejících s pandemií není přičitatelné letecké společnosti a z této skutečnosti pak letecká společnost velmi kreativně vyvozovala závěr o neaplikovatelnosti celého Nařízení 261/2004 na uvedenou věc. Takováto argumentace samozřejmě postrádala jakýkoli smysl či právní základ, nicméně jejím pravým účelem bylo patrně co nejvíce oddálit samotné vrácení ceny letenek – a tohoto cíle uvedenou strategií letecká společnost dosáhla. Právě zmíněný případ jsme uvedli pro ilustraci chaosu, který zejména na počátku pandemie panoval. V oblasti letecké přepravy se ale vyskytovaly jiné otázky, o jejichž řešení nepanovala jistota; mimo jiné lze uvést následující příklady. Je v případě zrušení letu z důvodu protiepidemických opatření dán nárok na náhradu škody ve smyslu čl. 7 nařízení, nebo se může provozující letecký dopravce zprostit odkazem na mimořádné okolnosti? Jak je to s možností zvolit si variantu přesměrování „při nejbližší příležitosti“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení? Je provozující letecký dopravce povinen poskytnout cestujícím péči ve smyslu čl. 9 nařízení? Za účelem vyjasnění těchto i dalších otázek vydala Komise sdělení nazvané Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy covid-19, které sice není závazné povahy, ale jehož význam je značný.

V souvislosti s možností cestujících zvolit si přesměrování při nejbližší příležitosti ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení Komise správně poznamenala, že v důsledku pandemie může být pro dopravce nemožné přesměrovat cestujícího tak, aby se do cílové destinace dostal v relativně krátké době,²⁸¹ neboť v době masivního rušení letů nikdo netušil, jak dlouho budou restriktce trvat a kdy bude opět možné obnovit letový provoz. Proto je volba cestujícího ve smyslu

²⁸¹ Sdělení Komise 2020/C 89 I/01 ze dne 18. 3. 2020 – Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19, bod 2.1 a 3.2. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:52020XC0318\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:52020XC0318(04)) [cit. 2023-03-31].

čl. 8 prakticky v zásadě omezena toliko na zbylé varianty: náhradu pořizovací ceny letenky a přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek v pozdější době dle přání cestujícího.

Ještě významnější otázkou, ke které se Komise v uvedeném sdělení vyjádřila, bylo případné právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 nařízení v souvislosti se zrušeným letem. Komise úvodem poznamenala, že opatření přijatá orgány veřejné moci jednotlivých členských států za účelem boje s pandemií covidu-19 nelze považovat za vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a současně se vymykají jeho účinné kontrole (ve smyslu testu Wallentin-Hermann).²⁸² S takovým závěrem se lze ztotožnit, Erotokritou a Grigorieff si správně všimají ještě jednoho aspektu svědčícího o „mimořádnosti“ situace: i když jsme se v historii mohli setkat s uzavěrami leteckého prostoru z rozličných důvodů, vždy šlo spíše o lokální záležitosti. Naproti tomu mnoho týdnů až měsíců trvající takřka celosvětové cestovní restriktce jsou něco naprosto bezprecedentního, a těžko lze tedy takovou situaci hodnotit jako součást běžného výkonu činnosti leteckého dopravce.²⁸³

Připomeňme si nyní, že provozující letecký dopravce není povinen náhradu škody dle čl. 7 platit v případě, kdy prokáže, že je zrušení letu způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.²⁸⁴ Komise v citovaném sdělení uvedla celkem 3 situace, ve kterých tato podmínka dle jejího názoru může být splněna, resp. ve kterých by se měla považovat za splněnou (tyto příklady jsou samozřejmě pouze demonstrativní, jak ostatně upozorňuje i sama Komise). Zaprvé, pokud orgány veřejné moci přímo zakáží určité lety nebo pohyb osob takovým způsobem, že je fakticky vyloučeno uskutečnění daného letu, uvedená podmínka by měla být považována za splněnou, a kompenzace podle čl. 7 tedy nenáleží.²⁸⁵ S tímto závěrem se lze ztotožnit, neboť požadovat v takovýchto případech po leteckých dopravních kompenzaci by nebylo odpovídající a kladlo by na ně nepřiměřenou zátěž, v rozporu s principem proporcionality. Druhá situace je již poněkud komplikovanější. V případě, že je let zrušen za okolností, kdy pohyb osob není zcela zakázán, nýbrž jen omezen na osoby, které splňují podmínky státem stanovených výjimek (např. státní příslušníci či osoby, které mají v daném státě povolení k pobytu), může být za určitých okolností výše uvedená podmínka splněna. Pokud by žádná osoba splňující tyto podmínky na let nenastoupila, let by zůstal prázdný, pokud by nebyl zrušen. V takovém případě je možné, aby letecký dopravce let zrušil, a to s dostatečným

²⁸² Tamtéž, bod 3.4.

²⁸³ EROTOKRITOU, Chrystel a GRIGORIEFF, Cyril-Igor. EU Regulation No 261/2004 on Air Passenger Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances. *Air and Space Law*. 2020; 45(speciální vydání), s. 135. ISSN 0927-3379.

²⁸⁴ Čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004.

²⁸⁵ Sdělení Komise 2020/C 89 I/01 ze dne 18. 3. 2020, op. cit., bod 3.4.

předstihem bez nutnosti čekat se zrušením do poslední chvíle. I v takovýchto případech by pak podle okolností mohlo být uvedené zrušení chápáno jako zrušení způsobené opatřením orgánu veřejné moci, tedy jako zrušení způsobené mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004.²⁸⁶ Cílem popsané konstrukce je nepochybně ulehčit leteckým společnostem a alespoň částečně je uchránit od dalších nepříznivých ekonomických důsledků pandemie. Je ale na místě se ptát, zda taková interpretace není v rozporu s cílem samotného Nařízení 261/2004. Kritiku tohoto postoje Komise nalezneme i v odborné literatuře: Steiert poznamenává, že je sice pochopitelné pokusit se pomoci leteckým společnostem, avšak nemělo by se tak dít v neprospěch cestujících. Tento závěr navíc dle Steierta představuje do budoucna ohrožení ochrany práv spotřebitelů zaručené evropským právem.²⁸⁷ Poslední ze situací uvedených v demonstračním výčtu Komise se týká případu, kdy letecký dopravce oprávněně přistoupí k rozhodnutí o zrušení letu z důvodu ochrany zdraví posádky: taková situace by taktéž měla být považována za zrušení způsobené mimořádnými okolnostmi.²⁸⁸ Závěrem je třeba každopádně připomenout, že otázku naplnění všech podmínek dle čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004, tj. zda se provozující letecký dopravce může zprostit povinnosti náhrady škody dle čl. 7, bude třeba posuzovat vždy případ od případu, podle konkrétních okolností. Výkladové pokyny Komise v tomto ohledu poskytují pouze doplňující interpretační pomůcku.

Další oblastí, ke které se Komise v citovaném sdělení vyjádřila, byla otázka práva na poskytnutí péče ve smyslu čl. 9 Nařízení 261/2004. Toto ustanovení bylo podrobně rozebráno v druhé části této práce, na tomto místě jen stručně připomeneme, že cestující dotčení zrušením letu mají dle tohoto ustanovení právo na poskytnutí péče ze strany provozujícího leteckého dopravce, která spočívá ve stravě a občerstvení a případně též ubytování v hotelu a přepravě mezi letištěm a místem ubytování.²⁸⁹ Uvedené právo dle Komise trvá jen tehdy, zvolí-li si cestující přeměrování při nejbližší příležitosti ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b).²⁹⁰ Dále je třeba připomenout to, k čemu se vyjadřoval i Soudní dvůr Evropské unie v judikátu týkajícím se výbuchu sopky Eyjafjallajökull, který byl podrobně rozebrán v předchozí části práce a ve kterém bylo uzavřeno, že žádné „zvlášť mimořádné okolnosti“ zbavující provozující letecké dopravce všech povinností, včetně povinnosti poskytnout péči dle čl. 9, neexistují.²⁹¹ I přesto, že tato otázka tedy již dříve byla

²⁸⁶ Tamtéž.

²⁸⁷ STEIERT, Marc. Little Man, what now? How COVID-19, the Commission and EU consumer protection interact. In: *EUIdeas*. [online]. 11. 6. 2020. Dostupné z: <https://euideas.eui.eu/2020/06/11/little-man-what-now-how-covid-19-the-commission-and-eu-consumer-protection-interact/> [cit. 2023-03-31].

²⁸⁸ Sdělení Komise 2020/C 89 I/01 ze dne 18. 3. 2020, op. cit., bod 3.4.

²⁸⁹ Čl. 9 Nařízení 261/2004.

²⁹⁰ Sdělení Komise 2020/C 89 I/01 ze dne 18. 3. 2020, op. cit., bod 3.3.

²⁹¹ Rozsudek Soudního dvora ve věci Denise McDonagh proti Ryanair Ltd, C-12/11, op. cit., body 30-34.

zodpovězena Soudním dvorem, Komise pro jistotu uvedený závěr ve svém sdělení zopakovala: provozující letecký dopravce je povinen poskytnout cestujícím uvedenou péči, i když je zrušení způsobeno mimořádnými okolnostmi a i když čekání trvá dlouhou dobu. Doplnila ovšem, že rozsah odpovídající péče bude třeba posoudit podle konkrétních okolností, s ohledem na potřeby cestujících a čekací dobu.²⁹²

3.3. Další důsledky: uplatňování práv podle Nařízení 261/2004 v době pandemie

3.3.1. Problémy spojené s uplatňováním práv u leteckých společností

Jak již bylo zmíněno výše, nástup pandemie covidu-19 představoval pro fungování letecké dopravy naprosté ochromení a zejména první vlna pandemie byla charakteristická značným chaosem. Letecké společnosti byly již od prvních dnů pandemie zahlceny dotazy cestujících ohledně jejich letů: zda budou lety uskutečněny, pokud ne, jakým způsobem bude přistoupeno k refundaci, kdy lze očekávat vrácení ceny letenek apod. Není proto divu, že takřka všechny komunikační kanály aerolinek byly ochromeny – autorova osobní zkušenost z počátku pandemie tuto skutečnost potvrzuje. Webové stránky portugalské společnosti TAP Air Portugal jako první informaci zobrazovaly poučení o tom, že komunikace byla omezena na telefonickou linku, přičemž společnost současně rovnou upozorňovala na obzvláště dlouhou čekací dobu na této lince. Velmi rychle pak takřka všechny letecké společnosti přistoupily k dalšímu strategickému kroku: veškeré nároky (v souvislosti s lety dotčenými pandemií covidu-19, ale i jiné) bylo možné uplatňovat výhradně prostřednictvím webového formuláře na internetových stránkách společnosti. S tím souvisí i skutečnost, že emailová komunikace leteckých společností byla zcela zrušena. Do té doby dostupné kontaktní emailové adresy byly z webových stránek staženy a v případě, že se přece jen emailový kontakt podařilo najít, po odeslání emailu pisatel obdržel automatickou odpověď odkazující na webový formulář s tím, že na emailové zprávy nebude reagováno. Motivace aerolinek vedoucí k tomuto postupu patrně zahrnuje vícero složek. Je zřejmé, že takováto úprava komunikačních kanálů je pro letecké společnosti výhodná z důvodu větší přehlednosti, snazšího vyřizování žádostí, jakož i patrně menších nároků na personální kapacity. Vyplní-li totiž cestující formulář dle pokynů a uvede-li všechny požadované informace, odpadá nutnost další komunikace s cestujícím v souvislosti s vyžádáním opomenutých údajů a může být rovnou přistoupeno k věcnému vyhodnocení žádosti. Další výhodou tohoto postupu pro letecké společnosti může být i to, že uplatňování nároků prostřednictvím webových formulářů ztěžuje využívání služeb třetích stran, které se zejména během pandemie stalo častým fenoménem.

²⁹² Sdělení Komise 2020/C 89 I/01 ze dne 18. 3. 2020, op. cit., bod 3.3.

Specializované společnosti na sebe nechávají postupovat pohledávky dle Nařízení 261/2004 s tím, že namísto cestujícího tyto pohledávky uplatňují soudně. Z vlastní pracovní zkušenosti autora plyne, že zrušení emailových adres leteckých společností značně komplikuje uplatňování takových nároků a vyplňování webových formulářů představuje, vezmeme-li v potaz velké množství klientů a uplatňovaných pohledávek, další administrativní zátěž. Konečně pak může být vyplňování webových formulářů pro některé technicky méně zdatné cestující faktorem odrazujícím od uplatnění jejich práva – pro tuto hypotézu sice neexistují data, nicméně autor vychází z osobních zkušeností, jak pracovních, tak rodinných. V konečném důsledku tedy i toto může být jeden z faktorů výhodných pro letecké společnosti, neboť určité, i když velmi malé, procento cestujících může v důsledku omezení komunikačních kanálů na uplatnění svých práv zcela rezignovat.

K potížím cestujících v souvislosti s uplatňováním jejich práv se vyjádřil v již citované zvláštní zprávě i Evropský účetní dvůr: dle jeho analýzy cestující, zejména v raných fázích pandemie, nebyli dostatečně informováni o svých právech, i proto byli často nuceni přijímat cestovní poukazy namísto vrácení peněz za zrušené letenky (tomu se budeme podrobně věnovat v následující kapitole). Součástí problému prosazování práv cestujících v letecké dopravě je dle Evropského účetního dvora i skutečnost, že neexistuje vykazovací povinnost leteckých společností – nelze tak např. získat přesný počet cestujících požadujících vrácení peněz. Do budoucna zajímavou ideou zmíněnou ve zvláštní zprávě je i možnost navázání státní podpory pro letecké společnosti na to, zda tyto dostatečně chrání práva cestujících – k tomuto kroku státy nepřistoupily, ač tak učinit mohly.²⁹³

3.3.2. Vouchery

Dalším jevem provázejícím (zejména) první fázi pandemie byla snaha leteckých společností nabízet cestujícím namísto vrácení peněz za letenky vouchery, lépe řečeno cestujícím tyto vouchery prezentovat jako jedinou možnou variantu. Tuto snahu lze s ohledem na ekonomickou krizi a nedostatek likvidity leteckých dopravců pochopit. Jak si dále ukážeme, hlasy volající po tom, aby byl takový postup akceptovatelný, byly silné a přicházely z vícero stran: nejen od leteckých společností, ale též od některých členských států Evropské unie, a zaznívaly i v odborné literatuře. Vzhledem k tomu, že otázka voucherů byla velmi palčivá a diskuse o ní měla delší vývoj, rozhodli jsme se tuto otázku vyčlenit do speciální kapitoly.

Podíváme-li se na tuto problematiku z hlediska právní úpravy, relevantním ustanovením je čl. 8 odst. 1 písm. a) odrážka první ve spojení s čl. 7 odst. 3 Nařízení 261/2004. První citovaný článek zakotvuje právo cestujícího zvolit si náhradu pořizovací ceny letenky, kterou je třeba

²⁹³ Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora 15/2021, op. cit., body 75-76.

vyplatit do sedmi dní s tím, že způsob výplaty stanoví právě čl. 7 odst. 3. Jeho české znění vypadá následovně: „*Náhrada škody uvedená v odstavci 1 se vyplatí hotově, elektronickým bankovním převodem, bankovními příkazy nebo bankovními šeky nebo, v případě dohody podepsané cestujícím, cestovními poukazy nebo jinými službami.*“ Pro účely této problematiky je relevantní poslední část věty, která umožňuje výplatu formou vouchery, resp. jinými službami, nicméně důležité je zakotvení nutnosti dohody podepsané cestujícím. Již z jazykového výkladu tohoto ustanovení tedy dle našeho názoru plyne jednoznačný závěr: vyplacení formou cestovního poukazu je možné jen a pouze tehdy, kdy s tím souhlasí cestující, a to dokonce ve formě písemné dohody. Stejný závěr lze nalézt i v (předpandemické) odborné literatuře: Casanovas Ibáñez zdůrazňuje, že výběr varianty a případné rozhodnutí pro cestovní poukaz je vždy na spotřebiteli.²⁹⁴ Je ovšem třeba doplnit, že španělské jazykové znění je ještě jednoznačnější než české, když používá slovní spojení *previo acuerdo*, tedy *předchozí dohoda*. V citovaných pokynech Komise ze dne 18. 3. 2020 byl tento postoj potvrzen. Pokud cestující zruší cestu z vlastního rozhodnutí, vypořádání bude záviset na konkrétních smluvních podmínkách a voucher může připadat v úvahu jako jediná varianta. Pokud je ale let zrušen dopravcem, ten sice poukaz může nabídnout, ale taková nabídka nemá vliv na právo cestujícího zvolit si náhradu ceny letenky.²⁹⁵

I přesto se však otázka voucherů na počátku pandemie i dále dlouze řešila: hlavní impulz vycházel samozřejmě od leteckých společností, které z již naznačených důvodů vystavování poukazů preferovaly. K nim se ale přidaly i některé státy: např. v Nizozemí zaujala ministryně infrastruktury Cora van Nieuwenhuizen vůči aerolinkám vstřícný postoj, když vyzvala veřejnost k akceptování voucherů a připravovala strategii umožňující leteckým dopravcům poskytovat cestujícím místo vrácení peněz vouchery s platností 1 rok pod podmínkou, že v případě jejich nevyužití bude cestujícím předmětná částka vyplacena.²⁹⁶ Tento plán nicméně ztroskotal u komisařky Evropské unie pro dopravu, Adiny Vălean, která zdůraznila, že cestujícím může být nabídnuta náhrada formou vouchery, ale je vždy na jejich rozhodnutí, zda na tento způsob přistoupí. Potvrdila tak dosavadní výklad ze strany Evropské unie s tím, že doplnila, že sice chápe problémy aerolinek s likviditou a že Evropská unie se v této věci pokusí leteckým společnostem pomoci, avšak nesmí na tom tratit spotřebitelé – cestující.²⁹⁷

²⁹⁴ CASANOVAS IBÁÑEZ, Óscar, op. cit., s. 147.

²⁹⁵ Sdělení Komise 2020/C 89 I/01 ze dne 18. 3. 2020, op. cit., bod 2.2.

²⁹⁶ Europe blocks Dutch plan to let airlines give vouchers for canceled flights. *NL#TIMES* [online]. 2. 4. 2020. Dostupné z: <https://nltimes.nl/2020/04/02/europe-blocks-dutch-plan-let-airlines-give-vouchers-canceled-flights> [cit. 2023-04-01].

²⁹⁷ PSARA, Maria a GILL, Joanna. 'Legislation for passengers rights is clear,' says Transport Commissioner. In: *Euronews* [online]. 2. 4. 2020. Dostupné z: <https://www.euronews.com/my-europe/2020/04/02/legislation-for-passengers-rights-is-clear-says-transport-commissioner> [cit. 2023-04-01].

Posledním projevem snahy přece jen změnit postoj Evropské unie k poskytování voucherů byla iniciativa několika členských států Evropské unie (již zmíněného Nizozemska, ale mj. také Portugalska, Francie nebo České republiky), které 29. dubna 2020 vydaly k tomuto tématu společné prohlášení. V něm apelovaly na Evropskou komisi, aby navrhla novelu, jež by alespoň dočasně umožnila aerolinkám namísto okamžité náhrady ceny letenky v penězích využití cestovních poukazů, resp. aby alespoň vydala nové pokyny k interpretaci nařízení v tomto smyslu.²⁹⁸ Jak vyplývá ze shrnující zprávy z videokonference ministrů dopravy členských států, jež se konala téhož dne, ostatní členské státy se vůči výše uvedené iniciativě postavily negativně a zdůrazňovaly legitimní očekávání cestujících.²⁹⁹ Dne 13. května 2020 pak Komise přijala doporučení specificky řešící problematiku voucherů, v němž ale svůj předchozí postoj potvrdila, dále přidala některá doporučení pro letecké dopravce tak, aby byly vouchery pro cestující atraktivnější, a proto si je častěji vybírali.³⁰⁰ Jak ale vyplývá ze zvláštní zprávy Evropského účetního dvora, letecké společnosti se uvedenými doporučeními neřídily.³⁰¹

Uvedený setrvalý postoj Komise se stal terčem kritiky i ze strany odborné literatury. Erotokritou a Grigorieff připomínají, že pokud bude na letecké společnosti kladena nepřiměřená zátěž v podobě nutnosti okamžitě vyplácet ceny letenek u zrušených letů, povede to k insolvenčnímu ukončení provozu mnoha (zejména nízkonákladových) aerolinek. Z takové situace pak nebudou těžit ani cestující, neboť v jejich zájmu je vybírat si z široké nabídky letenek od různých leteckých dopravců v rámci fungujícího trhu, tedy nikoli trhu, kde se aerolinky ocitají v insolvenčnímu.³⁰² Fernández Cortés zastává stejný – vůči leteckým dopravcům příznivý – názor a zdůrazňuje, že požadovat po leteckých společnostech okamžitou výplatu v penězích je v rozporu s principem proporcionality.³⁰³ S názorem uvedených autorů se podle našeho názoru lze ztotožnit: jak vyplývá z výše popsaného a zejména z dat uvedených na začátku této části, ekonomické dopady pandemie

²⁹⁸ Member States (BE, BG, CY, CZ, EL, FR, IE, LV, MT, NL, PL, PT) 'joint statement on airline vouchers [online]. 29. 4. 2020. Dostupné z: <https://www.permanentrepresentations.nl/documents/publications/2020/04/29/joint-statement-on-airline-vouchers> [cit. 2023-04-01].

²⁹⁹ Croatian Presidency of the Council of the European Union: Presidency Summary of the Informal Videoconference of Transport Ministers. In: *EU2020HR* [online]. 29. 4. 2020. Dostupné z: <https://eu2020.hr/Home/OneNews?id=263> [cit. 2023-04-01].

³⁰⁰ Doporučení Komise (EU) 2020/648 ze dne 13. 5. 2020 o poukazech nabízených cestujícím jako alternativa k vrácení peněz za zrušené souborné cestovní a přepravní služby a v souvislosti s pandemií COVID-19, bod 1. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020H0648&from=FR> [cit. 2023-04-01].

³⁰¹ Právě problematika voucherů byla jedním z aspektů, se kterým Evropský účetní dvůr nebyl v auditu práv cestujících spokojen: upozorňuje zejména na nerespektování doporučení Komise a s tím související nerovné zacházení s cestujícími. Podrobněji k tomu: Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora 15/2021, op. cit., body 37-39.

³⁰² EROKOTKRITOU, Chrystel a GRIGORIEFF, Cyril-Igor, op. cit., s. 140, 141.

³⁰³ FERNÁNDEZ CORTÉS, Jaime. COVID-19: non-application of reimbursement obligations under EU Flight Delay Compensation Regulation. In: *International Law Office, Lexology* [online]. 15. 7. 2020. Dostupné z: <https://www.lexology.com/commentary/aviation/european-union/augusta-abogados/covid-19-non-application-of-reimbursement-obligations-under-eu-flight-delay-compensation-regulation> [cit. 2023-04-01].

byly pro letecký průmysl zcela bezprecedentní. Ztráty, které letecké společnosti zaznamenaly, byly značné, stejně tak i problémy s likviditou – a právě v tomto ohledu může nutnost okamžité výplaty ceny zrušených letenek představovat fatální ránu. Pokud by byl naopak přijat systém dočasné akceptace voucherů, které by v případě nevyužití umožňovaly *cash-in*, tedy výplatu předmětné částky, bylo by rozložení vzájemných práv a povinností mezi cestujícími a leteckými společnostmi více proporcionální.

3.3.3. Rozhodovací praxe a další souvislosti

Pokusme se nyní na výše popsané souvislosti důsledků pandemie pro práva cestujících podle Nařízení 261/2004 podívat pohledem rozhodovací praxe soudů. Dosud bohužel není dostupná judikatura vyšších soudů České republiky, natož pak judikatura Soudního dvora Evropské unie, která by reflektovala pandemii covidu-19, proto budeme vycházet z poněkud omezených zdrojů. Zajímavý vhled do rozhodovací praxe německých a rakouských národních soudů nám poskytuje Dr. Wiebke Seyffert, advokátka zaměřující se na spory související s leteckou přepravou osob. Ve svém pojednání nazvaném „Komentář ze soudní síně“ se Seyffert s povzdechem zamýšlí nad přístupem německých a rakouských soudů k nárokům uplatňovaným cestujícími podle Nařízení 261/2004. Ve vztahu k letům dotčeným pandemií kritizuje mechanický a smysl postrádající postoj soudců ve vztahu k obraně leteckých společností odkazem na mimořádné okolnosti podle čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004. Jeden z aspektů, který soudům vytýká, je nepřesná interpretace skutečného stavu pandemie v jejích jednotlivých fázích – s odstupem času si dle Seyffert soudci často určité období pandemie spojují s lepšími podmínkami pro cestování, než jaké ve skutečnosti panovaly. Nejvýznamnější kritiku však Seyffert směřuje k obecnému a – dle jejího názoru v současnosti převažujícímu – přístupu německých a rakouských soudů, které chápou většinu zrušení letů v důsledku pandemie jako čistě obchodní rozhodnutí letecké společnosti, za které má nést odpovědnost.³⁰⁴

Se striktním požadavkem soudů, aby letečtí dopravci pro účinnou obranu mimořádnými okolnostmi dle čl. 5 odst. 3 nařízení prokázali kauzální nexus mezi protiepidemickými opatřeními a zrušením letu, se můžeme setkat i u českých soudů. Ilustrujme si nyní onen striktní přístup soudů na konkrétním případě: v době sepsání této práce bohužel autor nemá přístup k většímu množství pravomocných a relevantních rozsudků, nicméně jako dobrý příklad pro případovou studii lze uvést rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 22. 9. 2022, č. j. 20 C 115/2021-65 potvrzený rozsudkem odvolacího Městského soudu v Praze ze dne 18. 1. 2023, č.j. 19 Co 363/2022-88.

³⁰⁴ SEYFFERT, Wiebke. EU261: A comment from the courtroom. In: *Airlines for Europe*. [online]. 30. 5. 2022. Dostupné z: <https://a4e.eu/a-comment-from-the-courtroom/>, <https://a4e.eu/eu261-a-comment-from-the-courtroom-part-ii/> [cit. 2023-04-01].

Skutkový stav v daném případě spočíval v tom, že byl let cestujících z Prahy do Vídně v létě 2020 zrušen, a to 3 dny před plánovaným datem odletu. Cestujícím byly letenky refundovány, nicméně nad rámec toho cestující požadovali ještě zaplacení náhrady škody ve smyslu čl. 7 nařízení. Žalovaná letecká společnost Austrian Airlines AG uváděla, že důvodem zrušení byla protiepidemická opatření, což dokládala tabulkou historie letu, kde jako důvod figuroval „covid-19“, a s odkazem na čl. 5 odst. 3 nařízení a mimořádné okolnosti nárok cestujících odmítala. Když byla ale žalovaná prvoinstančním soudem vyzvána k prokázání příčinné souvislosti mezi opatřeními souvisejícími s pandemií covidu-19 na území České republiky a Rakouska a zrušením předmětného letu, uvedla pouze to, že zhruba týden před zrušením letu byla v Rakousku zavedena opatření spočívající v povinnosti nosit roušky ve veřejné dopravě, obchodech a službách a v souvislosti s tím klesla ochota cestujících cestovat do Rakouska. Dále uvedla, že média v předmětné době informovala o tom, že mnoho Čechů se nakazí právě v Rakousku. Následně pak Austrian Airlines doplnila, že obsazenost předmětného letu z uvedených důvodů činila pouze 4 cestující. Obvodní soud pro Prahu 6 na základě výše uvedeného a provedeného dokazování dospěl k závěru, že ačkoli žalovaná zrušení odůvodňovala mimořádnými okolnostmi, let byl ve skutečnosti zrušen z ryze ekonomických důvodů na straně žalované – totiž nízké obsazenosti letu. Letecká společnost naopak neprokázala, že by byla v době letu platná taková opatření, která by zabránila uskutečnění předmětného letu, neprokázala tedy kauzální nexus mezi protiepidemickými opatřeními a zrušením letu. Návrhy na doplnění dokazování listinami týkajícími se průměrné obsazenosti předmětného letu v letech 2017-2019 soud zamítl pro nadbytečnost.³⁰⁵ V odvolacím řízení letecká společnost argumentovala mj. právě tím, že navrhovanými důkazy měla být zjištěna příčinná souvislost mezi protipandemickými opatřeními a zrušením letu. Odvolací soud ale přisvědčil závěru prvoinstančního soudu a ve vztahu k navrhovaným důkazům uvedl, že jejich provedení by na věci nic neměnilo. Skutečnosti, které jimi měly být prokázány – tedy, že obsazenost předmětného letu byla v dřívějších letech vyšší – jsou z pohledu uplatněného nároku irelevantní. Dle odvolacího soudu žádné z platných protiepidemických opatření zmíněných výše nebránilo uskutečnění daného letu. Pokud tento let uskutečněn nebyl, pravým důvodem byla jeho nízká obsazenost, kterou zmiňovala žalovaná a která jednoduše nechtěla provést let se ztrátou. Městský soud pak závěrem konstatoval: *„Pokud se tedy sama žalovaná za daných okolností rozhodla let zrušit, pak jde vskutku jen o její vlastní obchodní rozhodnutí vzešlé z úvahy, při níž nepochybně poměřovala náklady související jak s realizací předmětného letu, tak i s jeho zrušením. Ať byla tato úvaha chybná či správná, může její následky ve své sféře nést toliko žalovaná coby*

³⁰⁵ Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 22. 9. 2022, č. j. 20 C 115/2021-65, body odůvodnění 10, 16-17.

*podnikatel, který dané obchodní rozhodnutí přijal, a nikoli cestující, kteří je nemohli jakkoli ovlivnit. Na této podstatě věci pak nemůže ničeho změnit, jestliže zkoumané rozhodnutí žalované bylo přijato na pozadí světové pandemie, neboť ani tato pandemie sama o sobě, ani v souvislosti s ní přijímaná rozhodnutí příslušných institucí, realizaci předmětného letu – jak bylo popsáno shora – nijak nebránily.*³⁰⁶ Uzavřeme-li, že příčinou zrušení letu bylo obchodní rozhodnutí žalované, nemůže jít o mimořádnou okolnost podle čl. 5 odst. 3 nařízení, která by leteckého dopravce zbavovala povinnosti náhrady škody dle čl. 7 nařízení.

S výše uvedeným postojem prvoinstančního i odvolacího soudu se lze dle našeho názoru ztotožnit: argumentace žalované totiž skutečně svědčí o tom, že zrušení letu bylo prostým obchodním rozhodnutím žalované, která si uvědomila, že by při tak nízké obsazenosti byl let ztrátový. Aby se zprostila povinnosti k náhradě škody dle čl. 7 nařízení, musela by prokázat, že v důsledku protiepidemických opatření bylo provedení letu nemožné. Skutková situace nespadá ani pod žádný z příkladů uvedených ve výkladových pokynech Komise z 18. 3. 2020 a rozebraných v kapitole 3.2. Lety mezi Prahou a Vídní nebyly orgány veřejné moci zakázány, nebylo ani prokázáno, že by byl pohyb omezen na osoby splňující určitá kritéria (státní příslušnost apod.) a z tohoto důvodu poklesla obsazenost letadla. Letecká společnost pak netvrdila ani neprokázala, že by rozhodnutí o zrušení učinila z důvodu ochrany zdraví své posádky.

³⁰⁶ Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 18. 1. 2023, č.j. 19 Co 363/2022-88, body odůvodnění 12-14.

4. Budoucnost Nařízení 261/2004: role pandemie v debatě o změně nařízení

4.1. Cesta k rozhodnutí novelizovat Nařízení 261/2004 a stručné nastínění průběhu legislativního procesu

Jak vyplynulo z předchozích částí této práce, o Nařízení 261/2004 se rozhodně nedá říci, že by bylo dokonalým dílem evropského normotvůrce, ba naopak: jednotlivých bodů kritiky jsme se dotkli v příslušných částech předchozích kapitol. Shrňme-li obecné poznatky: ačkoli nařízení jistě přispělo k lepší ochraně práv cestujících, ti v praxi při uplatňování svých práv i tak zažívají významné obtíže a setkávají se s nerespektováním nařízení ze strany leteckých společností. Nadto konstrukce Nařízení 261/2004 obsahuje některé méně či více významné nedostatky a šedé zóny, které jeho aplikaci taktéž ztěžují.³⁰⁷ Není proto divu, že když Evropská komise v 13. 3. 2013 přišla s návrhem nařízení novelizujícím Nařízení 261/2004 (dále jen „Návrh EK“), byl tento záměr všeobecně kvitován. Na nutnosti přijetí nové právní úpravy se shodovali v podstatě všichni zainteresovaní aktéři, nicméně s jistou dávkou nadsázky se dá říci, že tam ona shoda končila. Jakmile totiž přišlo na debatu ohledně samotného obsahu návrhu, každý z těchto subjektů prosazoval svůj vlastní postoj: zástupci spotřebitelů požadovali zakomponování závěrů judikatury svědčících ve prospěch cestujících do textu nařízení, letecké společnosti prosazovaly změnu ve prospěch větší vyváženosti vzájemných práv a povinností a ulehčení po ekonomické stránce.³⁰⁸ Zajímavé je, že kromě snahy o posílení ochrany práv cestujících a právní jistoty ve svém návrhu Komise zdůrazňuje jako jeden z motivů reflektovat i vysokou finanční zátěž leteckých dopravců.³⁰⁹ Základní cíle uvedeného Návrhu EK se pak dají shrnout do tří skupin: zaprvé napravit nedostatky a šedé zóny nařízení, zadruhé posílit povinnosti národních subjektů odpovědných za prosazování nařízení a podnitit jejich proaktivní přístup a konečně pak zachovat vysoký standard ochrany práv cestujících.³¹⁰

Samotný řádný legislativní proces byl a bohužel stále je dosti zdlouhavý a plný komplikací, pro které lze jen stěží odhadovat, v jaké podobě a zda se novely vůbec dočkáme. K návrhu EK ze dne 13. 3. 2013 zaujal Evropský parlament dne 5. 2. 2014 stanovisko (dále v této části práce

³⁰⁷ 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*. 2020; 27(2), s. 232, 233. ISSN 1023263X.

³⁰⁸ GASCÓN MARCÉN, Ana. Propuesta de reforma de los derechos de los pasajeros aéreos en la Unión Europea. In: *Actas Congreso Internacional de Turismo de Zaragoza 26-27 jun 2014*. Zaragoza: Escuela de Turismo Universitaria de Zaragoza, 2014, s.129. ISBN 978-84-606-8396-4.

³⁰⁹ Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ze dne 13. 3. 2013, COM (2013) 130 final. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=COM%3A2013%3A0130%3AFIN> [cit. 2023-04-03].

³¹⁰ DRAKE, Sara, op. cit., s. 246.

„stanovisko EP“), v němž navrhl některé změny.³¹¹ V následujícím období se ale bohužel legislativní proces zastavil, a to z důvodu vleklého sporu mezi Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irsku se Španělskem o to, zda má být nařízení v novelizovaném znění aplikovatelné též na Gibraltar. V tomto smyslu pak byl paradoxně vítanou zprávou Brexit v roce 2020, který předznamenal naději v opětovné obnovení legislativního procesu. Pod vedením chorvatského předsednictví v Radě pak skutečně došlo k dalším drobným posunům, neboť vznikl další návrh, o němž Pracovní skupina pro leteckou dopravu Rady EU diskutovala v březnu 2020.³¹² Další ranou pro legislativní práce na novelizaci nařízení byla pandemie covidu-19, která celý proces opět takřka zastavila. I když je tedy obecně novelizace vnímána jako priorita, a to jak v rámci Komise,³¹³ tak v rámci Evropského parlamentu,³¹⁴ je otázkou, jak reálné přijetí novely skutečně je.

4.2. Dílčí aspekty možné novelizace nařízení: (pokus o) vyjasnění některých otázek

Jak bylo uvedeno výše, při pojednání o možné změně nařízení je nutno reflektovat několik dokumentů: zejména jde o Návrh EK z roku 2013 a o stanovisko Evropského parlamentu k němu. Zohledníme však i zmíněný návrh vzniklý na půdě Rady EU (pro zjednodušení dále v této části práce „Návrh Rady“) v rámci chorvatského předsednictví, který je sice menšího významu než první dva dokumenty, i tak nám ale poskytuje zajímavý pohled na to, jak se v rámci diskuzí uvnitř Rady o řešené problematice diskutuje.³¹⁵ V této části nebudeme komplexně analyzovat návrh novely, a to z několika důvodů: zaprvé to není pro účely této práce vhodné ani potřebné, zadruhé to s ohledem na komplexnost návrhu (ať už jde kteroukoli z podob ve zmíněných dokumentech)

³¹¹ Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 5. února 2014 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)). Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A52014AP0092> [cit. 2023-04-03].

³¹² KISS, Monika. Revision of regulation 261/2004 on air passenger rights and of regulation 2027/97 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air. In: *European Parliament: Legislative Train Schedule* [online]. 20. 3. 2023. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-europe-fit-for-the-digital-age/file-common-rules-on-compensation-to-passengers?sid=6801> [cit. 2023-04-01].

³¹³ Tamtéž.

³¹⁴ LANKAŠOVÁ, Markéta. Aerolinky nechtějí platit za zpoždění letu. Kompromis by mohl přinést fond. In: *MF DNES* [online]. 13. 10. 2022. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/cestovani-evropa-let-zpozdenni-letenka-cekani-letiste.A221012_190133_domaci_vapo [cit. 2023-04-01].

³¹⁵ Zpráva o Návrhu Nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ze dne 12. 2. 2020, interinstitucionální dokument č. 2013/0072(COD), č. dokumentu 7615/13. Dostupné z: https://www.politico.eu/wp-content/uploads/2020/02/SKM_C45820021313150-1.pdf?utm_source=POLITICO.EU&utm_campaign=ad4ff6d8cb-EMAIL_CAMPAIGN_2020_02_14_05_59&utm_medium=email&utm_term=0_10959edeb5-ad4ff6d8cb-190504897 [cit. 2023-04-03].

není kvůli rozsahu práce možné a zatřetí je s otazníkem, zda má návrh v některé z podob vůbec naději být přijat. Proto se spíše pokusíme o stručné nastínění některých aspektů návrhu, které mohou být zajímavé, přinášejí něco nového anebo vyjasňují otázky, které dosud zcela vyřešeny nebyly či ke kterým jsme se v průběhu práce kriticky vyjadřovali.

4.2.1. Vyjasnění problematických pojmů

Začneme-li od vyjasnění některých pojmů a sporných otázek, můžeme se úvodem vrátit ke kapitole 2.2.2. této práce, kde jsme se věnovali věcné působnosti a uvedli, že se Nařízení 261/2004 s ohledem na znění čl. 3 odst. 4 v současné podobě nevztahuje na multimodální přepravu a například ani na přepravu vrtulníky. Dle Návrhu EK by již byla multimodální přeprava reflektována: uskutečnila-li by se totiž dle přepravní smlouvy část cesty jiným druhem přepravy anebo právě vrtulníkem, nařízení by bylo aplikovatelné na celou cestu, přičemž pro účely nařízení by byl úsek uskutečněný jiným druhem přepravy považován za navazující let.³¹⁶ Arnold ve vztahu k tomuto ustanovení správně poukazuje na potenciální problém, že dopravci u jiných druhů přepravy se budou muset seznámit s principy regulace letecké přepravy. Navíc si klade otázku, co vede normotvůrce k upřednostnění letecké přepravy před ostatními druhy přepravy.³¹⁷ V kapitole 2.2.3. této práce bylo také upozorněno na jazykovou nejasnost současného znění v souvislosti s čl. 3 odst. 2 písm. a), konkrétně slovního spojení „přihlásit se k přepravě“. Všechny výkladové nejasnosti, jakož i negativní důsledky byly podrobně rozebrány v příslušné kapitole, na tomto místě lze pouze kvitovat nové znění navrhované Komisí. To totiž nahrazuje vágní „přihlášení se k přepravě“ novým kritériem, a to „dostavením se k nástupu na palubu“.³¹⁸ Nově by tedy měl být rozhodující nikoli okamžik *check-inu*, nýbrž dostavení se k odletové bráně, přičemž tato změna by měla výkladové nejasnosti vyřešit. Další vítanou změnou by byla úprava definice „zrušení letu“ v čl. 2 písm. l), která by dle Návrhu EK obsahovala novou větu následujícího znění: „*Let, při němž letadlo vzlétlo, ale z nějakého důvodu bylo následně přinuceno přistát na jiném letišti, než je letiště místa určení, nebo se vrátit na letiště odletu, se považuje za zrušený.*“³¹⁹ Je evidentní, že navrhovaná změna reflektuje relevantní judikaturu Soudního dvora EU, konkrétně rozhodnutí ve věci *Sousa Rodríguez*. Oproti závěrům tohoto rozhodnutí však Návrh EK rozšiřuje definici i o případy, kdy letadlo přistane na jiném letišti, než je letiště místa určení (tedy nikoli pouze návrat na letiště odletu jako ve věci *Sousa Rodríguez*). Arnold proto toto rozšíření kritizuje s poukazem

³¹⁶ Návrh EK, čl. 1 odst. 2 písm. b), s. 17.

³¹⁷ ARNOLD, Kinga. EU Air Passenger Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97. *Air and Space Law*. 2013; 38(6), s. 412. ISSN 0927-3379.

³¹⁸ Návrh EK, čl. 1 odst. 2 písm. a), s. 17.

³¹⁹ Návrh EK, čl. 1 odst. 1 písm. d), s. 16.

na hypotetickou situaci, kdy letadlo přistane namísto na letišti London Gatwick na londýnském Heathrow. Taková situace by dle Arnold neměla být vnímána jako zrušení letu a cestující by neměli mít nárok na náhradu škody dle čl. 7 nařízení. Postačí pokud, v případě potřeby, letecký dopravce zdarma dopraví cestující na místo původně určeného letiště.³²⁰ S tímto závěrem se lze ztotožnit: bylo by záhodno, pokud by Komise definici rozšířila pouze ve smyslu závěrů rozhodnutí Sousa Rodríguez.

4.2.2. Mimořádné okolnosti

Jedním z palčivých témat projednávané novelizace Nařízení 261/2004 je otázka mimořádných okolností. Podíváme-li se na Návrh EK, důležitou novinkou je zakotvení jejich definice: „*okolnosti, jež svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu.*“³²¹ Je evidentní, že definice přebírá závěry rozsudku ve věci Wallentin-Hermann, kromě toho však definice odkazuje na výčet mimořádných okolností stanovených v příloze návrhu. Jak je explicitně uvedeno, jedná se o výčet demonstrativní, kde nalezneme mj. následující situace: „*přírodní katastrofy znemožňující bezpečný provoz letu, rizika spojená s ochranou před protiprávními činy, sabotáž nebo teroristický čin znemožňující bezpečný provoz letu, život ohrožující zdravotní rizika nebo akutní zdravotní problémy, které si vynucují přerušeni nebo odchýlení příslušného letu nebo technické problémy, které nejsou vlastní běžnému provozu letadla, např. zjištění závady během příslušného letu, která brání v jeho normálním pokračování, nebo skrytá výrobní vada odhalená výrobcem či příslušným úřadem, která má dopad na bezpečnost letu*“.³²² Současně Návrh EK obsahuje i příklady dvou situací, které mimořádnou okolnost nepředstavují, a to nedostupnost letové posádky a technické problémy spojené s normálním provozem letadla (např. vada objevená při běžné údržbě nebo předletové prohlídce).³²³ Popsaná koncepce je přijímána nejednoznačně: Prassl např. pochybuje, zda navrhované ustanovení skutečně povede k vyjasnění tohoto pojmu,³²⁴ s čímž lze souhlasit, neboť definice i nadále využívá poměrně abstraktní formulace. Dalším tématem diskuse je otázka uzavřenosti výčtu – v tomto smyslu je zajímavé porovnat Návrh EK se stanoviskem Evropského parlamentu. Ten totiž navrhl, aby byl výčet mimořádných okolností taxativní,³²⁵ se stejnou změnou

³²⁰ ARNOLD, Kinga, op. cit., s. 407.

³²¹ Návrh EK, čl. 1 odst. 1 písm. e), s. 16.

³²² Návrh EK, s. 29.

³²³ Tamtéž.

³²⁴ PRASSL, Jeremias. Reforming Air Passenger Rights in the European Union. *Air and Space law*. 2014; **39**(1), s. 74, 75. ISSN 0927-3379.

³²⁵ Současně, v souladu s logikou uzavřenosti výčtu, EP navrhl vyškrtnutí seznamu událostí, které mimořádnou okolnost nepředstavují – srov. Stanovisko EP, pozměňovací návrh č. 45, s. 8, pozměňovací návrhy č. 160-168, s. 28, 29.

počítá i zmíněný návrh projednávaný v rámci Rady v roce 2020.³²⁶ Každá z alternativ si v najde své zastánce. Defossez kvituje taxativní výčet s ohledem na právní jistotu a mimo jiné předpovídá, že díky snazší orientaci v konceptu mimořádných okolností by cestující nebyli nuceni tak často využívat služeb společností, jimž své pohledávky postupují k jejich uplatnění před soudem.³²⁷ Byť se dá souhlasit, že by taxativní výčet patrně přispěl k většímu vyjasnění a právní jistotě, takové řešení se z několika důvodů nejeví být rozumné. Taxativní výčet s sebou totiž vždy nese riziko opomenutí a nezahrnutí některého z relevantních případů. To platí o to víc ve světě letecké přepravy, kde může být letadlo dotčeno širokým spektrem událostí, s čímž souvisí další důvod svědčící o nevhodnosti uzavřeného výčtu: letecký průmysl se neustále vyvíjí a denně čelí novým výzvám. Je tedy možné, že se objeví událost zcela nová; příkladem ostatně budiž i pandemie covidu-19 a s ní související opatření. K demonstrativnímu výčtu se tak (nejen z uvedených důvodů) příklání i větší část odborné literatury.³²⁸

Dalším aspektem, v němž se Návrh EK liší od stanoviska Evropského parlamentu je samotná definice mimořádných okolností: Evropský parlament totiž navrhuje odstranit kritérium obsažené v testu Wallentin-Herman a namísto toho za mimořádné okolnosti považuje ty, „*kteřé jsou při výkonu činnosti leteckého dopravce mimo jeho skutečnou kontrolu a vymykají se povinností souvisejícím s dodržováním platných bezpečnostních pravidel*“.³²⁹ Na rozdíl od výše rozebraného návrhu uzavřenosti výčtu lze tuto iniciativu Evropského parlamentu kvitovat – minimálně pro účely debaty o definici mimořádných okolností nám totiž poskytuje zajímavou alternativu, a to zejména s ohledem na zahrnutí aspektu dodržování bezpečnostních norem. Byť není jasné, o jaká konkrétní pravidla by se jednalo, můžeme nepochybně ocenit, že definice akcentuje bezpečnost jako jednu z důležitých charakteristik letecké přepravy a umožňuje zohlednit soulad postupu leteckého dopravce s bezpečnostními pravidly.

Jednoznačně pozitivně pak lze hodnotit upřesňující změnu v Návrhu EK, dle které již dopravce neprokazuje, že nebylo možné zabránit mimořádné okolnosti, nýbrž samotné nepravidelnosti (zrušení, zpoždění).³³⁰ Poněkud striktně se však jeví věta druhá čl. 5 odst. 3 nařízení dle Návrhu EK, podle které se lze mimořádných okolností dovolávat jen v případě, že mají vliv na dotčený let nebo předchozí let uskutečněný stejným letadlem, neboť nepravidelná událost se může dotknout i dalších letů, nejen bezprostředně následujícího letu.

³²⁶ Návrh Rady, s. 41.

³²⁷ DEFOSSEZ, Delphine. Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend? *Journal of air transport management*. 2021; Vol. 91, s. 3. ISSN 0969-6997.

³²⁸ Např. FLAQUER RIUTORT, Juan, op. cit. s. 106 nebo ARNOLD, Kinga, op. cit., s. 408.

³²⁹ Stanovisko EP, pozměňovací návrh č. 45, s. 8.

³³⁰ Návrh EK, čl. 1, odst. 4 písm. b), s. 18.

4.2.3. Náhrada škody při významném zpoždění: odpověď na kritiku rozhodnutí Sturgeon?

Návrh EK dále reflektuje také přelomové rozhodnutí Sturgeon, a to tak, že v novém znění čl. 6 odst. 2 zakotvuje právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 v případě významného zpoždění přesahujícího stanovené limity. Zajímavé je si povšimnout toho, že Komise navrhuje změnu hraniční doby zpoždění na 5, 9, respektive 12 hodin v závislosti na délce letu.³³¹ Samotné zakotvení práva na kompenzaci lze kvitovat v tom ohledu, že tím odpadá (alespoň) jeden z bodů kritiky rozhodnutí Sturgeon, a totiž skutečnost, že uvedené právo zakotvil Soudní dvůr EU, a nikoli legislativní orgán.³³² Překvapivě se ale jeví zmíněné zvýšení hraniční doby zpoždění: Prassl tento krok hodnotí jako odchýlení se od vysokého principu ochrany spotřebitelů,³³³ Gascón Marcén odhaduje, že příčinou mohla být snaha zohlednit zvýšené náklady leteckých společností.³³⁴ Komise podle ní měla dvě možnosti: buď rozšířit definici mimořádných okolností, nebo zvýšit hranici relevantního zpoždění tak, aby vznikalo právo na kompenzaci u menšího množství letů – zvolena byla právě druhá z uvedených variant.³³⁵ Evropský Parlament však s uvedeným zvýšením nesouhlasil a svými pozměňovacími návrhy snížil předmětných hraničních hodnot zpoždění na 3, 5 a 7 hodin v závislosti na délce letu.³³⁶ Návrh projednávaný na půdě Rady v roce 2020 nicméně opětovně počítá se zvýšením hranic na hodnoty stanovené v původním Návrhu EK, tedy 5, 9 a 12 hodin.³³⁷ Již na základě popisu postoje jednotlivých návrhů je evidentní, že stanovení hraniční hodnoty zpoždění, od které bude cestujícím vznikat právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7, bude, společně s vymezením mimořádných okolností, jednou z nejsložitějších otázek. Právě zde totiž bude tlak a lobbying ze strany leteckých společností i subjektů zastupujících spotřebitele nejsilnější a právě zde bude nutno pečlivě vyvažovat zájmy obou subjektů.

Evropský parlament se svým stanoviskem také pokusil změnit výši kompenzace, která náleží u nejkratších letů – namísto současných 250 € by mělo cestujícím připadnout 300 €. ³³⁸ Návrh Rady však už s touto změnou nepracuje a vrací se k původní částce.³³⁹ *De lege ferenda* pak lze souhlasit s návrhem Arnold, aby normotvůrce zakotvil lhůtu, ve které má dojít k vyplacení kompenzace – ten by měl být stanoven rozumně tak, aby současně zlepšil pozici cestujícího a

³³¹ Návrh EK, čl. 1 odst. 5, s. 18, 19.

³³² PRASSL, Jeremias, op. cit., s. 63, 64.

³³³ Tamtéž, s. 64.

³³⁴ GASCÓN MARCÉN, Ana, op. cit., 130.

³³⁵ Tamtéž.

³³⁶ Stanovisko EP, pozměňovací návrh č. 74, s. 13.

³³⁷ Návrh Rady, op. cit., s. 14.

³³⁸ Stanovisko EP, pozměňovací návrh č. 81, s. 14.

³³⁹ Návrh Rady, op. cit., s. 18.

současně poskytl leteckým společnostem dostatek času pro vyšetření a posouzení, zda šlo o nepravidelnost způsobenou mimořádnými okolnostmi.³⁴⁰

Závěrem se však ještě sluší krátce poznamenat, že uvedené změny neřeší vytýkaný (možný) nesoulad mezi tímto ustanovením nařízení a Montrealskou úmluvou – kritika popsaná v kapitolách 2.3. a 2.4.3. této práce de facto není zohledněna. Arnold proto odhaduje, že dojde prostřednictvím institutu předběžné otázky k dalšímu pokusu o zpochybnění tohoto souladu před Soudním dvorem EU – je však velice nepravděpodobné, že by jej Soudní dvůr shledal.³⁴¹

4.2.4. Poskytnutí péče

Podstatných změn by dle Návrhu EK doznalo i právo cestujících na poskytnutí péče ve smyslu čl. 9. Letecký dopravce by totiž mohl omezit celkovou cenu za ubytování poskytované cestujícímu podle čl. 9 na 100 € za noc a cestujícího, navíc nejvýše na tři noci, a to v případě, kdy prokáže, že zrušení či zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi a zrušení či zpoždění by nebylo možné zabránit ani přijetím všech přiměřených opatření.³⁴² Uvedeným postojem se Komise de facto odchýlila od závěrů rozhodnutí McDonough popsanych v předcházejících částech této práce, neboť původně neomezenou povinnost poskytnout péči omezila. Zvolená konstrukce se ale nejeví být vhodná: předpokladem omezení poskytnutí péče je totiž prokázání mimořádných okolností, které nepravidelnost letu způsobily. V praxi ale bude vyšetření a zjištění, zda byla nepravidelnost skutečně způsobena mimořádnými okolnostmi, trvat určitou dobu, zdaleka ne vždy půjde o rychlý proces. Naopak poskytnout cestujícím ubytování ve smyslu čl. 9 nařízení bude muset letecký dopravce neprodleně poté, co se nepravidelnost letu vyskytne. V tu dobu patrně nebude schopen určit, natož prokázat, že byla nepravidelnost způsobena mimořádnými okolnostmi – možnost leteckých dopravců omezit poskytnutí péče dle nově navrhovaného ustanovení by tedy byla značně omezená. Evropský parlament pozměňovacím návrhem preferuje omezení péče toliko dny – konkrétně na 5 dnů. V případě, že si cestující zajistí vlastní ubytování, mohl by dopravce omezit náklady na ubytování na 125 € za noc a cestujícího. Výše kritizovaná podmínka mimořádných okolností však zůstává i v případě stanoviska Evropského parlamentu zachována³⁴³ a počítá s ní i Návrh Rady z roku 2020.³⁴⁴

I když lze tedy obecně kvitovat snahu zákonodárce spravedlivěji rozložit finanční zátěž a ulehčit leteckým společnostem, je namístě pochybovat, že by uvedená konstrukce měla až takový

³⁴⁰ ARNOLD, Kinga, op. cit., s. 422.

³⁴¹ Tamtéž, s. 417.

³⁴² Návrh EK, čl. 1. odst. 9 písm. b), s. 21.

³⁴³ Stanovisko EP, op. cit., s. 17.

³⁴⁴ Návrh Rady, s. 22.

efekt. Naopak by bylo záhodno uvažovat o zakotvení finančního limitu ceny ubytování na cestujícího na noc, a to možná nejen v případě nepravidelnosti způsobené mimořádnými okolnostmi – tento krok navrhuje i část odborné literatury.³⁴⁵

Na druhou stranu ale působí poměrně zvláště Komisi navrhované ustanovení, dle něhož by se povinnost nabídnout ubytování neuplatnila v případě letů kratších 250 km nebo naplánovaných letadlem s maximální kapacitou 80 sedadel nebo méně.³⁴⁶ Uvedené ustanovení navrhoval Evropský parlament svým pozměňovacím návrhem vyškrtnout,³⁴⁷ Návrh Rady z roku 2020 s ním ale opět počítá, resp. ponechává možnost takového vynětí této povinnosti na rozhodnutí jednotlivých členských států.³⁴⁸ Uvedené ustanovení – ať už v podobě Návrhu EK nebo Návrhu Rady – se nejeví být rozumné: zaprvé by mohlo vést k nerovnému zacházení s cestujícími. Zadruhé se zdá, že samotné kritérium postrádá smysl: cestující totiž může jen těžko ovlivnit velikost letadla, často o této skutečnosti ani nemusí mít informace. Pokud jde o délku letu, není odůvodnitelné, proč by cestující, jehož (ač krátký) let byl zrušen, a který je proto nucen strávit noc čekáním, neměl mít právo na ubytování.

4.3. Výhled do budoucna

Jak vyplynulo z přechozích částí, návrh na změnu Nařízení 261/2004, ať už v podobě navržené Komisi, nebo ve znění pozměňovacích návrhů Evropského parlamentu či verze diskutovaná na půdě Rady v roce 2020, má svá pozitiva i negativa. Přijetím by se podařilo vyjasnit některé otázky v souladu s dosavadní judikaturou Soudního dvora EU; jako např. definice zrušeného letu nebo podmínka působnosti nařízení vázaná na dostavení se k odletové bráně nahrazující dosud nejasnou formulaci *přihlášení k přepravě*. Ocenit je třeba i snahu zákonodárce vyjasnit koncept mimořádných okolností a zakotvit jeho definici – ohledně jejího přesného znění je ovšem třeba pečlivě zvážit všechny dosud předestřené varianty, přičemž jako vhodné se jeví být zohlednění souladu postupu leteckého dopravce s bezpečnostními pravidly, jak navrhoval Evropský parlament. Kvitovat lze i předestření demonstrativního výčtu mimořádných okolností, jenž nepochybně alespoň částečně přispěje k právní jistotě. Razantně odmítnout je ovšem dle našeho názoru nutné ideu výčtu taxativního, který je pro tyto účely zcela nevhodný – jak bylo rozebráno výše. Jednou z nejvíce diskutovaných otázek pak je (a bude) právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 nařízení: cílem legislativního procesu by mělo být ulehčení finanční zátěže leteckých společností, která je nyní značná, za současného zachování vysokého standardu ochrany

³⁴⁵ ARNOLD, Kinga, op. cit., s. 429.

³⁴⁶ Návrh EK, op. cit., čl. 1 odst. 9 písm. b), s. 21.

³⁴⁷ Legislativní zpráva EP, pozměňovací návrh č. 97, s. 17.

³⁴⁸ Návrh Rady, op. cit., s. 22.

práv cestujících. Řešení je vícero, nejvíce se ale nabízí rozšířit možnost obrany prostřednictvím konceptu mimořádných okolností či zvýšit hraniční hodnoty zpoždění zakládajícího právo na náhradu škody. Druhý jmenovaný způsob je logický, nicméně současně je třeba mít na paměti vysoký standard ochrany práv spotřebitelů a hranici neposouvat příliš: např. hranice pěti, devíti a dvanácti hodin projednávané v roce 2020 v Radě se jeví býti nepřiměřeně vysoké. Současně je jistě na místě diskuse o výši kompenzace dle čl. 7 Nařízení 261/2004 – otázkou je, zda zachovat fixní výši, či se zamyslet nad systémem výpočtu zohledňujícím cenu letenky. V současné době se totiž, zejména u nízkonákladových leteckých společností, v rámci Evropy často setkáme s cenami zpátečních letenek pohybujících se kolem 20 až 40 €. V případě, že je let dotčen nepravidelností zakládající právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení 261/2004, pak cestující obdrží kompenzaci ve výši nejméně 250 €, tedy výši vysoce přesahující nejen cenu letenky, nýbrž patrně i celkový význam, který cestující cestě přikládá. Určení výše kompenzace určitým procentem z ceny letenky by patrně bylo více proporcionální, nicméně zároveň by nepochybně zkomplikovalo srozumitelnost právní úpravy pro cestující, jakož i samotný proces uplatnění nároku u leteckého dopravce.

I z rozborů toliko dílčích aspektů návrhu změny Nařízení 261/2004 vyplynulo, že se nejedná o dokonalou práci, ba naopak: na mnoha místech navrhovaná regulace postrádá smysl či nedostatečně reflektuje povahu a vývoj letecké dopravy. Současně se ale i odborná literatura shoduje na jednom pozitivním závěru: i tak by novelizace vedla k překlenutí nejnvýznamnějších mezer a zlepšení současného stavu a v debatě je třeba každopádně pokračovat.³⁴⁹ Jak ale napovídá i pohled na časovou osu legislativního procesu, samotné přijetí návrhu bude velmi složité. Na jedné straně je totiž třeba mít stále na paměti vysoký standard ochrany cestujících, na straně druhé stojí snaha leteckých společností působit co nejvíce ve prospěch omezení své finanční zátěže v důsledku povinností uložených Nařízením 261/2004. Právě tyto motivy vedly normotvůrce k navržení některých změn popsanych výše, které byly ale velmi nelibě přijaty ze strany spotřebitelů a organizací zastřešujících jejich zájmy – zejména v reakci na návrh projednávaný na půdě Rady v roce 2020.³⁵⁰ Zákonodárce bude muset přijít s návrhem akceptovatelným pro obě tyto zájmové skupiny, představujícím spravedlivé uspořádání povinností.

Do debaty o návrhu na změnu Nařízení 261/2004 razantně promluvil i covid-19: v první řadě zejména tím, že opětovně zastavil, resp. zpomalil veškeré legislativní práce, ale také tím, že odhalil nové otázky a problémy, které byly rozebrány v třetí části této práce. Evropský účetní dvůr na základě auditu shrnul, že právní rámec Nařízení 261/2004 není odolný krizi a vyžaduje novelu

³⁴⁹ DRAKE, Sara, op. cit., s. 249 nebo PRASSL, Jeremias, op. cit., s. 81

³⁵⁰ DEFOSSEZ, Delphine, op. cit., s. 1, 12.

– stejně jako Návrh EK z roku 2014 reagoval na krizi spojenou s výbuchem sopky Eyjafjallajökull, musí nový návrh reflektovat pandemii covidu-19.³⁵¹

³⁵¹ Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora 15/2021, bod 71.

Závěr

Podíváme-li se na historii letectví, je třeba vyzdvihnout jeden aspekt, který je pro tuto oblast charakteristický: během relativně krátké doby v ní totiž došlo k až neuvěřitelnému rozvoji. Od vzniku prvních komerčních leteckých společností ve dvacátých letech 20. století se komerční letectví proměnilo ve světový fenomén a v podstatě rok co rok překonávalo statistiky přepravených cestujících z let minulých. Ruku v ruce s tím se rozvíjela a nadále rozvíjí i regulace vzájemných práv a povinností mezi leteckými dopravci a cestujícími.

Jak jsme si ukázali v druhé části této práce, přijetí Nařízení 261/2004, jehož úprava je hlavním předmětem našeho zkoumání, bylo projevem snahy zákonodárce posílit právní postavení cestujících, zajistit vysoký standard ochrany jejich práv a obecně tento text odpovídá unijním tendencím chránit slabší stranu. Přestože šlo jistě o chvályhodný pokus, z analýzy provedené v této práci zcela zřejmě vyplývá, že toto nařízení není ideálním dílem normotvůrce; ba naopak, lze nalézt mnoho aspektů, které mu je možné vytknout. Prvním z nich je možný nesoulad s Montrealskou úmluvou, který se sice Soudní dvůr EU pokusil překlenout judikaturou, nicméně pochyby i nadále zůstávají. Právě rozhodovací praxe Soudního dvora je další otázkou k zamyšlení. Množství mezer a sporných otázek, které jsou podrobeny soudnímu výkladu, je totiž enormní. V některých případech lze s judikaturou Soudního dvora souhlasit, někdy k ní lze mít dle našeho názoru oprávněné výhrady a někde je rozhodovací činnost vyloženě sporná, a to i s ohledem na základní principy právního státu jako je dělba moci – tak tomu bylo v případě rozhodnutí *Sturgeon*. Každopádně je ale otázkou, zda právní předpis, k jehož správnému a úplnému pochopení je třeba velmi rozsáhlé judikatury Soudního dvora, je vůbec s to plnit svůj účel. Mimo jiné tak paradoxně může dojít k tomu, že cestující, jejichž ochrana byla původně ultimátním cílem přijetí nařízení, nebudou s ohledem na složitou a rozsáhlou judikaturu vůbec schopni pochopit, jaká práva jim nařízení přiznává. V druhé části práce byla poskytnuta velmi podrobná analýza této rozhodovací činnosti Soudního dvora EU, přičemž byla zohledněna i některá recentní rozhodnutí, jež dosud nebyla nikde zpracována, ba dokonce dosud nebyla zveřejněna ve všech jazykových variantách. V tomto smyslu by tedy práce měla přinášet do zkoumané oblasti nový vhled. Zkoumaná rozhodnutí se týkala různých oblastí: od vymezení působnosti, definice pojmů nebo mimořádných okolností. Právě posledně jmenovaného konceptu se týkala značná část analyzovaných rozhodnutí, a to z několika důvodů. Zaprvé, výklad tohoto pojmu patří k otázkám nejčastěji pokládaným Soudnímu dvoru v souvislosti s Nařízením 261/2004. Zadruhé jde o problematiku velmi důležitou, neboť jak vyplývá z autorových pracovních zkušeností, právě argumentace mimořádnými okolnostmi je nejčastějším důvodem, proč, minimálně zpočátku, letecké společnosti odmítají

nároky uplatňované cestujícími. Konečně pak jde dle autorova názoru o otázku velmi zajímavou, která si zaslouží dostatečný prostor. Tam, kde to bylo na místě, autor výklad jednotlivých rozhodnutí Soudního dvora doplnil o kritické hodnocení, a to včetně reflexe relevantní cizojazyčné odborné literatury.

Jak jsme si ukázali (nejen) v třetí části práce, i přes rychlý vývoj a každoroční růst počtu cestujících není pro letecký průmysl vše zcela tak růžové, jak by se mohlo zdát. Je potřeba zmínit výzvy, kterým tato oblast, zejména v posledních letech, postupně čelila a čelí. Tou nejaktuálnější je pandemie covidu-19, která svět letecké přepravy v podstatě ze dne na den zcela ochromila. V části třetí jsme nejprve analyzovali, jaký vliv měla pandemie na svět letecké přepravy – na datech bylo prokázáno, proč se z historického hlediska jedná o zcela bezprecedentní událost. Na základě osobních i pracovních zkušeností jsme stručně popsali první fázi pandemie, jež byla charakterizována parálýzou komunikačních kanálů leteckých dopravců, ale i nejasnostmi ohledně některých ustanovení nařízení. Popsali jsme rovněž, jak byly tyto nejasnosti řešeny a jak k těmto otázkám přistupovaly letecké společnosti, členské státy a Komise. V tomto smyslu stojí za upozornění zejména otázka voucherů, která se v první vlně pandemie řešila takřka denně – autor se na základě reflexe argumentů všech zúčastněných subjektů a odborné literatury přiklonil k názoru, že by bylo vhodné cestovní poukazy v určité, na příslušném místě předestřené podobě akceptovat, a to za účelem ulehčení finanční zátěže leteckých společností v této kritické době a vyvážení vzájemných práv a povinností mezi cestujícími a leteckými dopravci. Tento závěr je paradoxní, neboť autor v rámci své činnosti v advokátní kanceláři hleděl na tuto otázku optikou cestujících, tedy „druhé stranu“ této debaty. Upozorněno bylo také na otázku poskytnutí péče ze strany leteckého dopravce, a to s přihlédnutím k rozhodnutí *McDonaugh* – opětovně tak bylo zdůrazněno, že neexistuje žádná „zvlášť“ mimořádná okolnost umožňující zprostit se povinnosti poskytnout péči. Část třetí pak konečně obsahuje i drobnou studii jednoho případu, na němž měl autor příležitost se podílet a ve kterém již disponuje pravomocným rozsudkem potvrzeným odvolacím soudem. Uvedený příklad totiž ilustruje poměrně typický průběh sporů o kompenzaci z důvodu zrušení letu v době pandemie i argumentaci mimořádnými okolnostmi, včetně zdůraznění důkazního břemena ležícího na provozujícím leteckém dopravci ohledně prokázání příčinné souvislosti mezi epidemiologickými opatřeními a jeho rozhodnutím zrušit let. S ohledem na novost analyzovaného rozhodnutí i skutečnost, že dosud není – alespoň pokud je autorovi práce známo – mnoho pravomocně prosouzených případů z doby pandemie, by i tato část práce mohla poskytnout zajímavý a nový pohled do oblasti zkoumané problematiky.

Kritické poznámky, které jsme na jednotlivých místech práce směřovali vůči právní úpravě nařízení, se snaží reflektovat evropský zákonodárce, a to návrhem na změnu nařízení. Jedná se

nicméně o proces velmi zdoluhavý se značně nejistým koncem, jak bylo popsáno v části čtvrté. V ní jsme zkoumali různé podoby projednávaných návrhů na změnu: původní návrh Komise, změny navrhované Evropským parlamentem a dále také relativně nový návrh z roku 2020 projednávaný na půdě Rady. Při analýze těchto návrhů jsme se věnovali toliko aspektům, které byly jako problematické označeny v předchozích částech práce. Zatímco některé prvky návrhu lze kvitovat – jako např. zpřesnění některých formulací jako „přihlášení se k přepravě“ nebo definice zrušení letu –, jiné návrhy jsou pochopitelné jen stěží, zejména snaha Evropského parlamentu zavést taxativní výčet mimořádných okolností. Další z klíčových otázek bude otázka kompenzace podle čl. 7 nařízení v případě zpoždění letu – jak vyplývá z komparace jednotlivých návrhů, každý k této otázce přistupuje trochu odlišně. Zajímavé je, že nejnovější ze zkoumaných podob návrhů, tj. ten diskutovaný na půdě Rady v roce 2020, pracuje se zvýšením hraniční doby zpoždění, od které by kompenzace náležela. I tento aspekt potvrzuje, že uvedený návrh je celkově orientovaný spíše ve prospěch leteckých společností, čímž se odchyluje od původní pro-spotřebitelské úpravy. V jaké podobě a zda vůbec však návrh na změnu Nařízení 261/2004 bude přijat, je ovšem těžké odhadnout.

Celkově lze shrnout, že ačkoli byl motiv přijetí Nařízení 261/2004 chvályhodný, jeho současná podoba obsahuje mnoho nedostatků, které by bylo záhodno řešit jeho změnou. Kromě toho navíc některé další mezery a nejasnosti, jež by bylo vhodné reflektovat, odhalila i pandemie covidu-19. Právě poslední pandemické roky navíc znovu upozornily na charakteristický rys leteckého průmyslu, totiž nutnost čelit novým výzvám, na něž musí promptně reagovat. Nová právní úprava by všechny tyto faktory měla reflektovat. S ohledem na posledně jmenovaný argument by proto bylo vhodné, kdyby se zákonodárce nesnažil postihnout všechny možné situace, které mohou potenciálně při letecké přepravě nastat (což ostatně takřka není možné), neboť by to vedlo k vytvoření kazuistického a nepřehledného předpisu. Přijetí nové podoby nařízení by každopádně měla předcházet široká debata se všemi zúčastněnými aktéry za současného naslouchání názorům odborníků a zástupců z řad autorů odborné literatury. Výsledná podoba by dle našeho názoru měla, pokud možno, poněkud vyvážit dosud přísné rozložení povinností vůči leteckým dopravcům, avšak za současného zachování ochrany práv cestujících. Závěrem se hodí poznamenat, že nelze opomenout další aspekt, kterému jsme se sice v této práci nevěnovali, ale který do otázky regulace leteckého průmyslu celkově bude stále více promlouvat, totiž otázku ochrany životního prostředí a ekologicky udržitelného cestování. To může být další aspekt, který už tak dlouhé a problematické diskuse související s právní regulací letectví ještě více zkomplikuje.

Seznam použitých zkratk

CITEJA	Technický výbor právních znalců letectví
EU	Evropská unie
Guatemalský protokol	Protokol doplňující Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, sjednanou ve Varšavě a doplněnou Haagským protokolem
Haagský protokol	Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě (Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 15/1966 Sb.)
Chicagská úmluva	Úmluva o mezinárodním civilním letectví č. 147/1947 Sb.
IATA	Mezinárodní společenství leteckých dopravců
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
Komise	Evropská komise
Montrealská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě publikovaná pod č. 123/2003 Sb. m. s.
Narižení 261/2004	Narižení 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 narižení (EHS) č. 295/91
Narižení 295/91	Narižení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě
Pařížská úmluva	Úmluva o úpravě letectví č. 35/1924 Sb.
Rada	Rada Evropské unie
SDEU, Soudní dvůr, Soudní dvůr EU	Soudní dvůr Evropské unie
SFEU	Smlouva o fungování Evropské unie
Varšavská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě č. 15/1935 Sb.
Varšavský systém	Varšavská úmluva ve znění svých novelizací a doplňujících protokolů

Seznam použitých zdrojů

1. Seznam použité literatury

ARNOLD, Kinga. EU Air Passenger Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97. *Air and Space Law*. 2013; **38**(6), s. 403-438. ISSN 0927-3379.

ARNOLD, Kinga a MENDES DE LEON, Pablo. 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*. 2010; **35**(2), s. 91-112. ISSN 0927-3379.

BALFOUR, John. Luxembourg v. Montreal: Time for The Hague to Intervene. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias. *Air passenger rights: ten years on*. Oxford: Hart Publishing, 2015, s. 65-74. ISBN 978-1-84946-824-4.

BALFOUR, John. Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004. *Air and Space Law*. 2010; **35**(1), s. 71-75. ISSN 0927-3379.

BENYON, Frank. Regulation 261: The Passenger Rights Framework. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias. *Air passenger rights: ten years on*. Oxford: Hart Publishing, 2015, s. 47-56. ISBN 978-1-84946-824-4.

CASANOVAS IBÀÑEZ, Òscar. *El transporte aéreo en la Unión Europea: de la liberalización a la protección de los consumidores*. Barcelona: Atelier, 2017. 307 s. ISBN 9788416652730.

CROON, Jochem a VERBEEK, Fina. Regulation (EC) 261/2004 and Internal Strikes Under Article 5.3: 'It's All About Control, Stupid'. *Air and Space Law*. 2019; **44**(6), s. 485-498. ISSN 0927-3379.

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

ČEPELKA, Čestmír a ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2018. 584 s. ISBN 978-80-7400-721-7.

DEMPSEY, Paul Stephen. Competition in the air: European Union regulation of commercial aviation. *The Journal of air law and commerce*. 2001; **66**(3), s. 979-1153. ISSN 0021-8642.

DEFOSSEZ, Delphine. Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend? *Journal of air transport management*. 2021; Vol. 91, 17 s. ISSN 0969-6997.

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*. 2020; **27**(2), s. 230-249. ISSN 1023263X.

EROTOKRITOU, Chrystel a GRIGORIEFF, Cyril-Igor. EU Regulation No 261/2004 on Air Passenger Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances. *Air and Space Law*. 2020; **45**(speciální vydání), s. 123-141. ISSN 0927-3379.

FLAQUER RIUTORT, Juan. *El concepto de "circunstancias extraordinarias" en el transporte aéreo de pasajeros y su interpretación en el marco del Reglamento (CE) núm. 261/2004*. Cizur Menor, Navarra: Thomson Reuters Aranzadi, 2021. 197 s. ISBN 9788413900728.

GARBEN, Sacha. Sky-high controversy and high-flying claims?: the Sturgeon case law in light of judicial activism, euroscepticism and eurolegalism. *Common Market Law Review*. 2013; **50**(1), s. 15-45. ISSN 0165-0750.

GASCÓN MARCÉN, Ana. Propuesta de reforma de los derechos de los pasajeros aéreos en la Unión Europea. In: *Actas Congreso Internacional de Turismo de Zaragoza 26-27 jun 2014*. Zaragoza: Escuela de Turismo Universitaria de Zaragoza, 2014, s.123-134. ISBN 978-84-606-8396-4

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 8. aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2021. 341 s. ISBN 978-80-7380-838-9.

GIEMULLA, Elmar. Article 21 - Compensation in Case of Death or Injury of Passengers. In: SCHMID, Ronald a GIEMULLA, Elmar. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2006, Art. XXI – s. 1-14. ISBN 90-411-2456-X.

GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Boston: Kluwer Law International, 2000. 625 s. ISBN 978-904-1113-641.

KUČERA, Zdeněk, PAUKNEROVÁ, Monika a RŮŽIČKA, Květoslav. *Mezinárodní právo soukromé*. 9. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2022. 448 s. ISBN 978-80-7380-889-1.

KUČKO, Magdalena. The Decision in TUIfly: Are the Ryanair Strikes to Be Seen as Extraordinary Circumstances? *Air and Space Law*. 2019; **44**(3), s. 321-336. ISSN 0927-3379.

MALENOVSKÝ, Jiří. Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias. *Air passenger rights: ten years on*. Oxford: Hart Publishing, 2015, s. 25-45. ISBN 978-1-84946-824-4.

McCLEAN, David. EU Law and the Montreal Convention of 1999. In: BOBEK, Michal a PRASSL, Jeremias. *Air passenger rights: ten years on*. Oxford: Hart Publishing, 2015, s. 57-65. ISBN 978-1-84946-824-4.

MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Third edition. Hague, The Netherlands: Eleven International Publishing, 2016. 449 s. ISBN 978-94-6236-619-0.

MUNARI, Francesco. Lifting the Veil: COVID-19 and the Need to Re-consider Airline Regulation. *European Papers*. 2020; **5**(1), s. 533-559.

PAZOS, Ricardo. The Extraordinary Circumstances Defence in Regulation (EC) 261/2004 *Air and Space Law*. 2021; **46**(6), 739–762, ISSN 0927-3379.

POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I: A. Říční právo, B. Letecké právo*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 386 s. ISBN 978-80-7552-133-0.

PRASSL, Jeremias. Reforming Air Passenger Rights in the European Union. *Air and Space law*. 2014; **39**(1), s. 59-81. ISSN 0927-3379.

ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*. Cham, Switzerland: Springer International Publishing Switzerland, 2015. 363 s. ISBN 978-3-319-08089-5.

SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář*. Praha: 1. VOX a.s., 2018. 444 s. ISBN 978-80-87480-62-5.

TOMPKINS, George N. *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999*. Alphen

aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2010. 432 s. ISBN 978-90-411-2646-7.

TOMPKINS JR., George N. Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure? *Air and Space Law*. 2014; **39**(3), s. 203-214. ISSN 0927-3379.

VAN DAM, Cees. Air Passenger Rights after Sturgeon. *Air and Space Law*. 2011; **36**(4/5), s. 259–274. ISSN 0927-3379.

WEBER, Ludwig. The Chicago Convention. In: DEMPSEY, Paul a S. JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. New York: Routledge, 2017, s. 9-31. ISBN 978-1-138-80773-0.

WEBER, Ludwig a JAKOB, Arie. The Modernization of the Warsaw System: The Montreal Convention of 1999. *Annals of Air and Space Law*. 1999, Vol. 24, s. 333-353. ISSN: 0701-158X.

4. Seznam použitých internetových zdrojů

Britové naplnili sen Jana Tleskače, sestrojili skutečné létající kolo. Zdrojem energie je šlapající člověk. In: *FONETECH* [online]. 25. 11. 2022. Dostupné z: <https://www.fonetech.cz/britove-naplnili-sen-jana-tleskace-sestrojili-skutecne-letajici-kolo-zdrojem-energie-je-slapajici-clovek/> [cit. 2023-04-23].

BUCKLEY, Julia. How the pandemic killed off 64 airlines. In: *CNN: travel* [online]. 11. 2. 2023. Dostupné z: <https://edition.cnn.com/travel/article/pandemic-airline-bankruptcies/index.html> [cit. 2023-03-31].

Croatian Presidency of the Council of the European Union: Presidency Summary of the Informal Videoconference of Transport Ministers. In: *EU2020HR* [online]. 29. 4. 2020. Dostupné z: <https://eu2020.hr/Home/OneNews?id=263> [cit. 2023-04-01].

ČSA – O nás. *ČSA České aerolinie* [online]. Dostupné z: <https://www.csa.cz/cz-cs/o-nas/> [cit. 2022-10-25].

Europe blocks Dutch plan to let airlines give vouchers for canceled flights. *NL#TIMES* [online]. 2. 4. 2020. Dostupné z: <https://nltimes.nl/2020/04/02/europe-blocks-dutch-plan-let-airlines-give-vouchers-canceled-flights> [cit. 2023-04-01].

FERNÁNDEZ CORTÉS, Jaime. COVID-19: non-application of reimbursement obligations under EU Flight Delay Compensation Regulation. In: *International Law Office, Lexology* [online]. 15. 7. 2020. Dostupné z: <https://www.lexology.com/commentary/aviation/european-union/augusta-abogados/covid-19-non-application-of-reimbursement-obligations-under-eu-flight-delay-compensation-regulation> [cit. 2023-04-01].

Great circle route: Navigation. *Encyclopedia Britannica* [online]. 13. 4. 2017. Dostupné z: <https://www.britannica.com/technology/great-circle-route> [cit. 2022-11-30].

History of KLM. *KLM Royal Dutch Airlines* [online]. Dostupné z: <https://www.klm.com/information/corporate/history>. [cit. 2022-10-25].

IATA History – Early days. *IATA* [online]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/about/history/history-early-days/>. [cit. 2022-10-25].

IATA: Current airline members. *IATA* [online]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/about/members/airline-list/> [cit. 2022-10-25].

KISS, Monika. Revision of regulation 261/2004 on air passenger rights and of regulation 2027/97 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by

air. In: *European Parliament: Legislative Train Schedule* [online]. 20. 3. 2023. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-europe-fit-for-the-digital-age/file-common-rules-on-compensation-to-passengers?sid=6801> [cit. 2023-04-01].

LANKAŠOVÁ, Markéta. Aerolinky nechtějí platit za zpoždění letu. Kompromis by mohl přinést fond. In: *MF DNES* [online]. 13. 10. 2022. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/cestovani-evropa-let-zpozdeni-letenka-cekani-letiste.A221012_190133_domaci_vapo [cit. 2023-04-01].

Odbavení: Důležité informace k odbavení. *Ryanair* [online]. Dostupné z: <https://help.ryanair.com/hc/cs/articles/360017682977-Důležité-informace-k-odbaven%C3%AD> [cit. 2022-11-22]

PSARA, Maria a GILL, Joanna. 'Legislation for passengers rights is clear,' says Transport Commissioner. In: *Euronews* [online]. 2. 4. 2020. Dostupné z: <https://www.euronews.com/my-europe/2020/04/02/legislation-for-passengers-rights-is-clear-says-transport-commissioner> [cit. 2023-04-01].

SEYFFERT, Wiebke. EU261: A comment from the courtroom. In: *Airlines for Europe*. [online]. 30. 5. 2022. Dostupné z: <https://a4e.eu/a-comment-from-the-courtroom/>, <https://a4e.eu/eu261-a-comment-from-the-courtroom-part-ii/> [cit. 2023-04-01].

Special Drawing Rights. *International Monetary Fund* [online]. 29.7.2022. Dostupné z: <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR> [cit. 2022-11-01].

STEIERT, Marc. Little Man, what now? How COVID-19, the Commission and EU consumer protection interact. In: *EUIdeas*. [online]. 11. 6. 2020. Dostupné z: <https://euideas.eui.eu/2020/06/11/little-man-what-now-how-covid-19-the-commission-and-eu-consumer-protection-interact/> [cit. 2023-03-31].

2019 Revised Limits of Liability Under the Montreal Convention of 1999. *ICAO* [online]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_1999.aspx [cit. 2022-11-01]

5. Seznam použitých právních předpisů

Úmluva o úpravě letectví č. 35/1924 Sb.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě č. 15/1935 Sb.

Úmluva o mezinárodním civilním letectví č. 147/1947 Sb.

Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, publikovaný jako Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 15/1966 Sb.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděnou jmou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, podepsaná v Guadalajaře 18. září 1961, publikovaná jako Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 27/1968 Sb.

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

Doplňkové protokoly č. 1 až 3 a Montrealský protokol č. 4, kterými se doplňuje Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu nebo Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu a protokolu z Guatemala City, podepsané v Montrealu 25. září 1975.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě publikovaná pod č. 123/2003 Sb. m. s.

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

Nařízení 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.

Smlouva o fungování Evropské unie

Smlouva o Evropské unii

Dohoda o Evropském hospodářském prostoru

Dohoda o letecké dopravě uzavřená mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací

Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům

6. Seznam použité judikatury

Judikatura Soudního dvora Evropské unie

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 10. 7. 2008, Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel, ve věci C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 7. 2018, Wolfgang Wirth a další proti Thomson Airways Ltd, ve věci C-532/17, ECLI:EU:C:2018:527.

Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 17. 9. 2015, Corina van der Lans proti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, ve věci C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618.

Usnesení Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 12. 11. 2020, SP proti KLM Royal Dutch Airlines, ve věci C-367/20, ECLI:EU:C:2020:909.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 11. 6. 2020, LE proti Transportes Aéreos Portugueses SA, ve věci C-74/19, ECLI:EU:C:2020:460.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 24. 2. 2022, Airhelp Ltd. proti Austrian Airlines AG, ve věci C-451/20, ECLI:EU:C:2022:123.

Rozsudek Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 31. 5. 2018, Claudia Wegener proti Royal Air Maroc SA, ve věci C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 11. 7. 2019, CS a další proti Českým aeroliniím a.s., ve věci C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

Usnesení Soudního dvora Evropské unie (devátého senátu) ze dne 11. 10. 2021, YE a další proti Vueling Airlines SA., ve věci C-686/20, ECLI:EU:C:2021:859.

Rozsudek soudního dvora (prvního senátu) ze dne 21. 12. 2021, AD, BE, CF proti Corendon Airlines, JG, LH, MI, NJ proti OP jako likvidátorovi Azurair GmbH, Eurowings GmbH proti flightright GmbH a AG, MG, HG proti Austrian Airlines AG, ve spojených věcech C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, ECLI:EU:C:2021:1038.

Usnesení Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 24. 10. 2019, LC a MD proti easyJet Airline Co. Ltd, ve věci C-756/18, ECLI:EU:C:2019:902.

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 10. 1. 2006, The Queen na žádost IATA a ELFAA proti Department for Transport, ve věci C-344/04, ECLI:EU:C:2006:10.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 17. 2. 2016, Air Baltic Corporation AS proti Lietuvos Respublikos specialiujų tyrimų tarnyba, ve věci C-429/14, ECLI:EU:C:2016:88.

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. 10. 2012, Nelson a další proti Deutsche Lufthansa AG a The Queen na žádost TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd, International Air Transport Association proti Civil Aviation Authority, ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10, ECLI:EU:C:2012:657.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 19. 11. 2009, Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH a Böck, Lepuschitz proti Air France SA, ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 10. 2012, Finnair Oyj proti Timy Lassooy, ve věci C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 10. 2012, Rodríguez Cachafeiro a de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor proti Iberia, Líneas Aéreas de España SA, ve věci C-321/11, ECLI:EU:C:2012:609.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 3. 4. 2020, D.Z. proti Blue Air – Airline Management Solutions SRL, ve věci C-584/18, ECLI:EU:C:2020:324.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 22. 4. 2021, WZ proti Austrian Airlines, AG, ve věci C-826/19, ECLI:EU:C:2021:318.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 13. 10. 2011, Sousa Rodríguez a další proti Air France SA, ve věci C-83/10, ECLI:EU:C:2011:652.

Usnesení Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 5. 10. 2016, Ute Wunderlich a další proti Bulgarian Air Charter Limited, ve věci C-32/16, ECLI:EU:C:2016:753.

Usnesení soudního dvora (devátého senátu) ze dne 6. 10. 2021, FI a RE proti TUIfly GmbH, ve věci C-253/21, ECLI:EU:C:2021:840.

Rozsudek soudního dvora (prvního senátu) ze dne 21. 12. 2021, Airhelp Limited proti Laudamotion GmbH, ve věci C-263/20, ECLI:EU:C:2021:1039.

Rozsudek soudního dvora (prvního senátu) ze dne 21. 12. 2021, EP, GM proti Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş., ve věci C-395/20, ECLI:EU:C:2021:1041.

Rozsudek soudního dvora (osmého senátu) ze dne 12. 9. 2018, Dirk Harms a další proti Vueling Airlines S. A., ve věci C-601/17, ECLI:EU:C:2018:702.

Rozsudek soudního dvora (osmého senátu) ze dne 11. 5. 2017, Bas Jacob Adriaan Krijgsman proti Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV, ve věci C-302/16, ECLI:EU:C:2017:359.

Usnesení Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 18. 4. 2013, Germanwings GmbH proti Thomas Amend, ve věci C-413/11, ECLI:EU:C:2013:246.

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 26. 2. 2013, Air France SA proti Folkerts, ve věci C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 4. 9. 2014, Germanwings GmbH proti Ronnymu Henningovi, ve věci C-452/13, ECLI:EU:C:2014:2141.

Usnesení soudního dvora (osmého senátu) ze dne 1. 10. 2020, FP Passenger Service GmbH proti Austrian Airlines AG, ve věci C-654/19, ECLI:EU:C:2020:770.

Rozsudek Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 7. 9. 2017, Bossen, Gräßmann proti Brussels Airlines SA/NV, ve věci C-559/16, ECLI:EU:C:2017:644.

Usnesení Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 30. 4. 2020, Flightright GmbH proti Eurowings GmbH, ve věci C-939/19, ECLI:EU:C:2020:316.

Usnesení Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 22. 4. 2021, NT a další proti British Airways plc, ve věci C-592/20, ECLI:EU:C:2021:312.

Rozsudek Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 12. 3. 2020, A a další proti Finnair Oyj, ve věci C-832/18, ECLI:EU:C:2020:204.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 22. 12. 2008, Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, ve věci C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 17. 4. 2018, Krüsemann a další proti TUIfly GmbH, ve spojených věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, ECLI:EU:C:2018:258.

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. 3. 2021, Airhelp Ltd. proti Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, ve věci C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 5. 2017, Pešková, Peška proti Travel Service, a.s., ve věci C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 4. 2019, Germanwings GmbH proti Wolfgang Paelsovi, ve věci C-501/17, ECLI:EU:C:2019:288.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 26. 6. 2019, André Moens proti Ryanair Ltd., ve věci C-159/18, ECLI:EU:C:2019:535.

Usnesení Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 14. 1. 2021, Airhelp Limited proti Austrian Airlines AG, ve věci C-264/20, ECLI:EU:C:2021:26.

Usnesení Soudního dvora (pátého senátu) ze dne 14. 11. 2014, Siewert proti Condor Flugdienst GmbH, ve věci C-394/14, ECLI:EU:C:2014:2377.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 11. 6. 2020, LE proti Transportes Aéreos Portugueses SA, ve věci C-74/19, ECLI:EU:C:2020:460.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 31. 1. 2013, Denise McDonagh proti Ryanair Ltd, ve věci C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 12. 5. 2011, Eglītis a Ratnieks proti Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, ve věci C-294/10, ECLI:EU:C:2011:303.

Judikatura českých soudů

Nález Ústavního soudu ze dne 7. února 2022, sp. zn. II. ÚS 2226/21.

Nález Ústavního soudu ze dne 25. října 2022, sp. zn. I. ÚS 1768/22.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. 6. 2021, sp. zn. 25 Cdo 1271/2021-172.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 8. 2021, sp. zn. 25 Cdo 2110/2021-142.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 8. 2022, sp. zn. 25 Cdo 2426/2021-138.
Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 3. 2021, sp. zn. 25 Cdo 2932/2020-125.
Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 22. 9. 2022, č. j. 20 C 115/2021-65.
Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 18. 1. 2023, č.j. 19 Co 363/2022-88.

Judikatura zahraničních soudů

Rozsudek Audiencia Provincial de las Islas Baleares (5^a sección) ze dne 14. 6. 2006 (rozsudek odvolacího soudu č. 147/2006).

Rozsudek Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de Málaga, ze dne 19 března 2009.

Rozsudek Audiencia Provincial de Barcelona, ze dne 14. května 2009.

7. Seznam ostatních zdrojů

Dokument Evropské komise, Generálního ředitelství pro migraci a vnitřní věci ze dne 18. května 2020 nazvaný „Shrnutí opatření na státních hranicích členských států – COVID 19“, dostupné z:

https://www.sepe.es/SiteSepe/contenidos/personas/encontrar_empleo/encontrar_empleo_europa/pdf/2020/mayo/Overview_table_COVID-19_measures_MS.pdf [cit. 2023-03-31].

Doporučení Komise (EU) 2020/648 ze dne 13. 5. 2020 o poukazech nabízených cestujícím jako alternativa k vrácení peněz za zrušené souborné cestovní a přepravní služby a v souvislosti s pandemií COVID-19. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020H0648&from=FR> [cit. 2023-04-01].

ICAO: Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, Year 2020/2021 results: World total passenger traffic, Montréal, Canada, 27. 1. 2023, s. 5. Dostupné z: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf [cit. 2023-03-31].

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 5. února 2014 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)). Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A52014AP0092> [cit. 2023-04-03].

Member States (BE, BG, CY, CZ, EL, FR, IE, LV, MT, NL, PL, PT) joint statement on airline vouchers. 29. 4. 2020. Dostupné z: <https://www.permanentrepresentations.nl/documents/publications/2020/04/29/joint-statement-on-airline-vouchers> [cit. 2023-04-01].

Návrh Komise Evropských společenství ze dne 24. 4. 1991 k Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51990PC0099&from=EN> [cit. 2022-11-10].

Návrh Komise Evropských společenství ze dne 21. 12. 2001 k 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. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52001PC0784> [cit. 2022-11-10].

Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ze dne 13. 3. 2013, COM (2013) 130 final. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=COM%3A2013%3A0130%3AFIN> [cit. 2023-04-03].

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

Sdělení Komise Společenství ze dne 21. 6. 2000, Communication from the Commission to the European Parliament and the Council Protection of air passengers in the European Union, bod 45. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0365&from=EN> [cit. 2022-12-13].

Sdělení Komise 2020/C 89 I/01 ze dne 18. 3. 2020 – Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:52020XC0318\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:52020XC0318(04)) [cit. 2023-03-31].

Stanovisko generálního advokáta Bota ze dne 28. 7. 2016, věc C-315/15, Pešková, Peška proti Travel Service, a.s., ECLI:EU:C:2016:623.

Stanovisko generálního advokáta Pikamäea ze dne 16. 3. 2021, věc C-28/20, Airhelp Ltd proti Scandinavian Airlines System SAS, ECLI:EU:C:2021:203.

Zpráva o Návrhu Nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ze dne 12. 2. 2020, interinstitucionální dokument č. 2013/0072(COD), č. dokumentu 7615/13. Dostupné z: https://www.politico.eu/wp-content/uploads/2020/02/SKM_C45820021313150-1.pdf?utm_source=POLITICO.EU&utm_campaign=ad4ff6d8cb-EMAIL_CAMPAIGN_2020_02_14_05_59&utm_medium=email&utm_term=0_10959edeb5-ad4ff6d8cb-190504897

Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora 15/2021, Práva cestujících v letecké dopravě během pandemie COVID-19: navzdory úsilí Komise není zajištěna ochrana hlavních práv, ISBN 978-92-847-6368-9.

Práva cestujících v mezinárodní letecké přepravě s přihlédnutím k vlivu pandemie COVID-19

Abstrakt

Práce je věnována právní úpravě vztahu mezi cestujícími a leteckými dopravci při letecké přepravě osob. Výklad je zasazen do obecného historického rámce, který ilustruje prudký rozvoj letecké dopravy od 20. let minulého století do současnosti se zvláštním důrazem na moderní dobu. Jedním z cílů je ukázat, jak složité je pro normotvůrce reagovat na rychlý vývoj oboru a také na nečekané události, jakou byla např. pandemie covidu-19. Hlavním tématem je pak analýza Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004, tedy jednoho z nejvýznamnějších pramenů právní úpravy vztahu mezi cestujícími a leteckými dopravci. Práce představuje systém regulace zakotvené tímto nařízením, jeho silné a slabé stránky – a to s přihlédnutím k bohaté judikatuře Soudního dvora Evropské unie – a též ukazuje vliv zmiňované pandemie v této oblasti (rušení letů v důsledku protiepidemických opatření totiž vedlo k časté aplikaci Nařízení 261/2004 a k intenzivním diskusím o některých nově se objevivších sporných otázkách). Práce upozorňuje, že problematických aspektů kritizovaných širokou odbornou veřejností je v úpravě nařízení poměrně mnoho, což může být důsledkem zmíněné složitosti problematiky. V analýze účinné úpravy Nařízení EP a Rady 261/2004 práce vychází nejen ze samotné litery nařízení, ale též z početné judikatury Soudního dvora Evropské unie. Rozhodnutí, z nichž některá jsou recentní a dosud nikde nekomentovaná, autor podrobuje analýze a kritickému hodnocení a přináší nejen názory odborníků převzaté z odborné literatury, ale i vlastní řešení. Samostatná kapitola je věnována vlivu pandemie covidu-19 na řešenou problematiku: zohledněna jsou přitom jednak stanoviska Komise, členských států a leteckých společností, jednak i osobní a pracovní zkušenosti autora (na konkrétním případě je ilustrován přístup českých soudů a poměrně typický průběh soudních sporů o práva dle Nařízení 261/2004 v době pandemie). V závěrečné části práce jsou analyzovány jednotlivé podoby návrhů na změnu nařízení, a to zejména s přihlédnutím k aspektům, které byly v průběhu práce kritizovány.

Klíčová slova v českém jazyce:

práva cestujících, pandemie covidu-19, Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004

Rights of passengers in international air transport and the influence of COVID-19 pandemic

Abstract

The thesis is devoted to the legal regulation of the relationship between passengers and air carriers in air passenger transport. The text is set in a general historical framework, which illustrates the rapid development of air transport from the 1920s to the present day, with special emphasis on the modern era. One of the aims of the study is to show how difficult it is for the legislator to respond to ongoing changes in the industry as well as unexpected events such as the COVID-19 pandemic. The central theme is then the analysis of Regulation 261/2004 of the European Parliament and of the Council, one of the most important pieces of legislation on the relationship between passengers and air carriers. The thesis presents the system of regulation enshrined in this Regulation, its strengths and weaknesses - taking into account the extensive case law of the Court of Justice of the European Union - and shows the impact of the above-mentioned pandemic in this area (the common cancellations of flights due to anti-epidemic measures led to frequent application of Regulation 261/2004 and to heated debates on some of the newly emerging controversial issues). It is pointed out that the problematic aspects of the Regulation criticised by the jurists and general public are quite numerous, which may be a consequence of the complexity of the issue. In the analysis of the current Regulation 261/2004 of the European Parliament and of the Council, the thesis draws not only on the text of the regulation itself, but also on the numerous case law of the Court of Justice of the European Union. The author studies the decisions, some of which are recent and have not been commented on as of yet, and presents not only the opinions of jurists expressed in the literature, but also his own insight. A separate chapter is dedicated to the impact of the COVID-19 pandemic on the issue at hand: the opinions of the Commission, Member States and airlines are each taken into account, as well as the author's personal and professional experience (the approach of the Czech courts and the relatively typical course of litigation over rights under Regulation 261/2004 during the pandemic are illustrated on a specific case). The final part of the thesis analyses various proposals for amending the Regulation, with a particular focus on the aspects that have been criticised in the course of the thesis.

Keywords:

passenger rights, COVID-19 pandemic, Regulation No 261/2004 of the European Parliament and of the Council