

Univerzita Palackého v Olomouci
Právnická fakulta

Lenka Joch

Práva cestujících v letecké dopravě z pohledu EU

Diplomová práce

Olomouc 2022

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „*Práva cestujících v letecké dopravě z pohledu EU*“ vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje. Dále prohlašuji, že vlastní text práce včetně poznámek pod čarou má 96310 znaků včetně mezer.

V Olomouci dne 27. 9. 2022

.....
Lenka Joch

Ráda bych na tomto místě poděkovala doc. et doc. JUDr. Naděždě Šiškové, Ph.D. za její odborné vedení mé práce, cenné rady, konzultace, a především za její lidský přístup. Dále bych chtěla za veškerou podporu a trpělivost poděkovat své rodině, a zvláště mé dceři Natálce.

OBSAH

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	6
ÚVOD	8
1 HISTORICKÝ EXKURZ LETECKÉ DOPRAVY A PRÁV CESTUJÍCÍCH V LETECKÉ DOPRAVĚ	10
1.1 VÝVOJ LETECKÉ DOPRAVY	10
1.2 VÝVOJ PRÁV CESTUJÍCÍCH V LETECKÉ DOPRAVĚ.....	11
2 PRÁVNÍ REGULACE NA VNITROSTÁTNÍ A MEZINÁRODNÍ ÚROVNI	15
2.1 PRÁVNÍ REGULACE NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI	15
2.2 PRÁVNÍ REGULACE NA MEZINÁRODNÍ ÚROVNI	16
2.2.1 <i>Přijetí Montrealské úmluvy</i>	16
2.2.2 <i>Působnost Montrealské úmluvy</i>	17
3 PRÁVNÍ REGULACE NA UNIJNÍ ÚROVNI.....	19
3.1 ODPOVĚDNOST ZA ÚJMU NA ZDRAVÍ A ÚMRTÍ CESTUJÍCÍCH V LETECKÉ DOPRAVĚ..	21
3.2 NAŘÍZENÍ Č. 261/2004.....	22
3.2.1 <i>Působnost Nařízení č. 261/2004</i>	23
3.2.2 <i>Odepření nástupu na palubu</i>	25
3.2.3 <i>Zrušení letu</i>	26
3.2.4 <i>Zpoždění letu</i>	29
3.2.5 <i>Změna třídy na vyšší nebo nižší</i>	31
3.3 VYMAHATELNOST PRÁV DLE NAŘÍZENÍ Č. 261/2004.....	32
4 MIMOŘÁDNÉ OKOLNOSTI A COVID-19	36
4.1 MIMOŘÁDNÉ OKOLNOSTI	36
4.2 PANDEMIE COVID-19 JAKO MIMOŘÁDNÁ OKOLNOST?.....	41
5 PŘIPRAVOVANÁ NOVELA NAŘÍZENÍ (ES) Č. 261/2004	47
ZÁVĚR	52
SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ A LITERATURY	56
ABSTRAKT:.....	64

ABSTRACT:.....	64
KLÍČOVÁ SLOVA:	65
KEY WORDS:	65

Seznam použitých zkratk

ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
ES	Evropské společenství
Guatemalský protokol	Protokol o změně Varšavské úmluvy, jak byla doplněna v Haagu roku 1955, sjednaný 8. března 1971 v Guatemala City
Haagský protokol	Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu podepsaná ve Varšavě 12. října 1929
Chicagská úmluva (ChÚ)	Úmluva o mezinárodním civilním letectví
Montrealská úmluva (MÚ)	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999
Návrh změny nařízení č. 261/2004	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
Nařízení Brusel I bis	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech
Nařízení č. 295/91	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 č. 2027/97	Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

Nařízení č. 889/2002	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod
Nařízení č.261/2004 (Nařízení)	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91
Občanský zákoník (OZ)	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník ve znění pozdějších předpisů
Pařížská úmluva (PÚ)	Úmluva č.35/1924 Sb. o úpravě letectví ze dne 13. října 1919
SDEU	Soudní důr Evropské unie
Smlouva o EHS	Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
Varšavská úmluva (VÚ)	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929
Zákon o civilním letectví	Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů.

Úvod

Civilní letectví je strategicky důležitým odvětvím světové ekonomiky. Zastává zásadní roli při globalizaci, obchodu a podporuje hospodářský růst. Letecká doprava v dnešní době představuje pro svoji rychlost, dostupnost a bezpečnost jeden z nejefektivnějších způsobů dopravy, kterým cestující mohou překonat nemalé vzdálenosti za poměrně krátkou dobu. Letecké společnosti denně přepraví nespočet cestujících, kterým se může stát, že jim ze strany leteckého dopravce bude odepřeno některé z jejich práv, v této situaci pak vyvstává otázka, jaká práva cestujícím náleží a zda jsou cestující v takových případech dostatečně chráněni. Práva cestujících v letecké dopravě se odvíjí především odkud dotyčný letí a jaká je jeho cílová destinace, zda se jedná o vnitrostátní či mezinárodní let. Vztahy mezi dopravcem a cestujícími v letecké dopravě se staly předmětem právní regulace jak na vnitrostátní úrovni, ale také na mezinárodní úrovni či Evropské unie. V rámci Evropské unie je ochrana cestujícího jako slabší strany chráněna především sekundárním právem v podobě nařízení.

Cílem práce je poskytnout ucelený přehled právní úpravy vztahující se k ochraně práv cestujících v letecké dopravě, především pak Nařízení č. 261/2004, které se stalo klíčovým na ochranu práv cestujících na poli Evropské unie.

Diplomová práce bude zaměřena na civilní leteckou dopravu, a to především ochranu cestujících při odepření nástupu na palubu, zpoždění letu, zrušení letu, ale také mimořádné okolnosti a jaké mimořádné okolnosti mohou leteckého dopravce zprostit uhradit náhradu škody cestujícím, zejména z hlediska právní úpravy Evropské unie. Pro pochopení celkového kontextu letecké dopravy bude regulace práv na vnitrostátní a mezinárodní úrovni nastíněna jen okrajově. Předkládaná diplomová práce je zpracována za použití metody analýzy právních předpisů zejména evropského Nařízení č. 261/2004 a související judikatury, dále metody rešerše a deskripce. Autorka zhodnotí, zda přijetí významného Nařízení č. 261/2004 dostatečně posílilo ochranu práv spotřebitele v letecké dopravě.

Text práce se skládá celkem z pěti kapitol. Úvodní kapitola poskytuje nezbytný základ a zaměřuje se na historický vývoj letecké dopravy a práv cestujících. Cílem této kapitoly je podat krátký ucelený přehled událostí v civilní letecké dopravě a práv cestujících.

Byť je práce zaměřena primárně na regulaci obsaženou v právu Evropské unie, je třeba pro úplnost, stručně nastínit i regulaci práv cestujících v letecké dopravě na vnitrostátní a mezinárodní úrovni, která je obsažena v druhé kapitole diplomové práce.

Třetí kapitola diplomové práce se pak zabývá regulací letecké dopravy na unijní úrovni především Nařízením č. 261/2004, tak i za využití rozhodovací praxe Soudního dvora EU, která je pro interpretaci unijních právních předpisů zcela zásadní. V důsledku nejčastějších událostí postihující cestující v letecké dopravě je tato kapitola zaměřena na odepření nástupu cestujících, zpoždění, zrušení letu či změny třídy na vyšší nebo nižší. Stejně tak bude obsahem kapitoly nastíněna vymahatelnost práv dle Nařízením č. 261/2004 a odpovědnost za újmu na zdraví a úmrtí cestujících v letecké dopravě.

Čtvrtá kapitola je věnována mimořádným okolnostem, kdy může být letecký dopravce zproštěn odpovědnosti k náhradě škody cestujícím, jaké případy mohou být za mimořádné okolnosti považovány, které naopak mimořádnými okolnostmi nejsou a letecký dopravce je povinen cestujícímu náhradu škody uhradit. Prostor bude dán také mimořádným okolnostem v kontextu současného dění koronavirové pandemie COVID-19 a dopad této pandemie na leteckou dopravu.

Závěrečná kapitola bude věnována připravované novelizaci Nařízením č. 261/2004, které v praxi ukázalo četné nedostatky a bylo nutné na toto reflektovat revizí tohoto nařízení. Autorkou této diplomové práce budou zmíněny body návrhu nařízení, které považuje k této práci za důležité, současně představí úvahy *de lege ferenda* k návrhu revize nařízení.

1 Historický exkurz letecké dopravy a práv cestujících v letecké dopravě

Vzhledem postupného vývoje v oblasti technologií a letecké dopravy se tato kapitola dotkne i oblasti vývoje právní úpravy. Počáteční vývoj letecké dopravy se odehrával především za hranicemi našeho státu, tak i vývoj právní úpravy v oblasti letecké dopravy a práv cestujících se odehrával v České republice mnohem později a tato kapitola bude zaměřena především na zahraniční vývoj kodifikace práv cestujících.

1.1 Vývoj letecké dopravy

První zmínky o „letectví“ můžeme spatřovat již v dávné historii, kdy snaha lidstva vznést se k oblakům sahá až do 2. tisíciletí př. n. l., které byly zaznamenány na území Číny a Persie. Nejznámější písemnou zmínkou o počátku vznést se na evropském kontinentě je řecká legenda o *Ikarovi*, tato legenda pochází ze 7. století před naším letopočtem.¹

Prvopočátek vzdušné přepravy se datuje do 18. století, bratři Montgolfierové v papírnách svého otce zaznamenali, že horký vzduch nadnáší papírové pytle a roku 1780 sestrojili první horkovzdušný balon², který tehdy urazil vzdálenost okolo sto dvaceti metrů. O pár let později se nedaleko Paříže vznesl horkovzdušný balon navržený bratry Montgolfierovými s lidskou posádkou. Podobných pokusů o vzletnutí poměrně přibývalo, což mohlo představovat rizika pro obyvatele, na tuto skutečnost zareagovala pařížská policie vydáním nařízení o zákazu letů horkovzdušnými balony bez udělení speciální licence.³ Speciální povolení udělované pařížskou policií pro lety horkovzdušných balónů, by mohlo být považováno za první „právní regulaci“ vzdušné přepravy. Vývoj vzdušné přepravy pokročil od horkovzdušných balónů ke vzducholodím a později k prvním letadlům s benzínovými spalovacími motory. První vzlety řízeným motorovým letadlem se uskutečnily roku 1903, sestrojili ho bratři Wrightové z Ohia a započali tím éru létajících strojů.⁴ Průkopníky v letecké dopravě na našem území se stali Ing. Jan Kašpar a Evžen

¹ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. Praha:Galileo CEE Service ČR, 2007, s. 26.

² První zmínka o horkovzdušném balonu na našem území je z roku 1788.

³ BRATSCH, Ronald. *International Aviation Law*. 2. Taylor&Francis, 2018, s. 2-3.

⁴ MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. The Hague: Eleven International Publishing, 2016, s. 6.

Čihák. První samostatný dálkový let se konal na trase z Pardubic do Velké Chuchle roku 1911 a první let uskutečněný s lidskou posádkou na trase z Velké Chuchle do Mělníka.⁵

1.2 Vývoj práv cestujících v letecké dopravě

Postupem času a vývojem čím dál dokonalejších strojů v letecké dopravě, které prokázaly možnost překonávat velké vzdálenosti a pronikat tak do vzdušného prostoru jiných států, začala letecká doprava čelit i otázkám právní regulace v oblasti letecké dopravy. Ukázalo se nutností, definovat ochranu tohoto prostoru před možnými vnějšími zásahy a zajistit bezpečnost v něm. Z důvodu ochrany nejenom na vnitrostátní úrovni vyvstala potřeba řešit problémy týkající se leteckého práva v mezinárodním rozsahu. Podnět k tomu dala Francie, která v roce 1910 uspořádala diplomatickou konferenci v Paříži. Výsledkem konference bylo vypracování návrhu mezinárodní úmluvy o letectví. Samotná konference nedospěla do úspěšného konce, neboť nepanovala shoda řešení vzdušného prostoru. Na jedné straně byly státy prosazující uznání vzdušného prostoru pro všechny, zatímco druhá strana států prosazovala vykonávat úplnou suverenitu nad tímto prostorem nacházejícím se nad územím daného státu.⁶

Prvním významným dokumentem upravující letecké právo byla Pařížská úmluva⁷ (dále také „PÚ“), která byla přijata na mírové konferenci v Paříži roku 1919. Pařížská úmluva⁸ byla převratným dokumentem a díky ní byl položen základ leteckého práva na mezinárodní úrovni. Jako první v sobě zakotvovala princip suverenity každého státu nad jeho vzdušným prostorem (čl. 1 PÚ), státy se touto úmluvou zavázaly k umožnění pokojného přeletu letadel jiných smluvních států nad svým územím v době míru (čl. 2 PÚ).⁹ Na základě ustanovení této úmluvy byla založena Mezinárodní komise pro civilní letectví (International Commission for Air Navigation – ICAN)¹⁰, která disponovala oprávněním řešit případné otázky aplikace úmluvy či provádět změny a doplnění technických příloh (čl. 34 PÚ).¹¹

⁵ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer, 2018, s.37.

⁶ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, s. 11.

⁷ Úmluva č. 35/1924 Sb. o úpravě letectví ze dne 13. října 1919.

⁸ K Pařížské úmluvě přistoupilo 38 především evropských států včetně tehdejší Československé republiky.

⁹ FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*, s. 38.

¹⁰ ICAN se stala první stálou organizací, která se zabývala leteckou dopravou a stala se dnešní předchůdkyní ICAO. Organizace zanikla při okupaci Paříže v období 2. světové války.

¹¹ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*, s.12.

Přeprava osob a nákladu postupem času narůstala a bylo třeba na tuto situaci reflektovat a sjednotit na mezinárodní úrovni odpovědnost provozovatele letadla za způsobenou škodu vůči cestujícím, ale také odesílatelům nebo příjemcům zboží.¹² Potřeba regulovat i tuto oblast vyústilo v podpis dokumentu tzv. Varšavské úmluvy¹³ v roce 1929 ve Varšavě. Varšavská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (dále také „VÚ“) zakotvila konkrétní ustanovení práv a povinností dopravce a cestujících, obzvláště odpovědnost dopravce za škodu, kde došlo ke zranění cestujícího či usmrcení cestujícího¹⁴. Současně VÚ upravuje poškození a zničení nebo také ztrátu přepravovaného nákladu¹⁵, a také odpovědnost dopravce za škodu způsobenou zpožděním při letecké přepravě cestujících a přepravovaného nákladu.¹⁶ Ve VÚ můžeme najít i liberační ustanovení, kdy ze strany dopravce bylo nutné prokázat, že učinil veškerá opatření tak, aby bylo případné škodě zabráněno.¹⁷ Obsahem této úmluvy byla i úprava příslušnosti soudů¹⁸, taktéž lhůty pro podání žaloby¹⁹ a stanovila společnou výši náhrad²⁰ odpovědnosti za škodu způsobenou leteckým dopravcem.

Během 2. světové války došlo k rapidnímu technologickému pokroku v letecké dopravě, což také přispělo k masivnímu rozvoji letecké infrastruktury. Pařížská úmluva z roku 1919 se jevila jako nedostačující dokument upravující mezinárodní letectví a bylo nutné vypracovat novou úmluvu.²¹ Za tímto účelem byla v Chicagu roku 1944 svolána mezinárodní konference o civilním letectví.²² Primárním cílem této konference bylo nalézt společné řešení rozdílných zájmů států, především v otázkách bezpečnosti států a svobody v mezinárodním letectví.²³ Výsledkem této konference byl podpis Chicagské úmluvy (dále také „ChÚ“) dne 7. prosince 1944 dvaapadesáti státy.^{24,25} ChÚ vstoupila v platnost v dubnu

¹² Tamtéž, s. 13.

¹³ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929.

¹⁴ Čl. 17 Varšavské úmluvy.

¹⁵ Čl. 18 Varšavské úmluvy.

¹⁶ Čl. 19 Varšavské úmluvy.

¹⁷ Čl. 20 Varšavské úmluvy.

¹⁸ Čl. 28 Varšavské úmluvy.

¹⁹ Čl. 29 Varšavské úmluvy.

²⁰ Čl. 21 Varšavské úmluvy.

²¹ MILDE, Michael. *International air law and ICAO*, s. 13-15.

²² Československo bylo zastoupeno na této konferenci tehdejší londýnskou exilovou vládou.

²³ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*, s.14.

²⁴International Civil Aviation Organization. *Convention on International Civil Aviation* [online]. Icao.int. [cit.18. prosince 2021]. Dostupné z: <https://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>.

1947, čímž současně zrušila a nahradila tehdejší PÚ a stala se tak klíčovým dokumentem v mezinárodní letecké dopravě.²⁶ První část ChÚ zakotvuje zásady budoucí spolupráce mezi státy v oblasti mezinárodního civilního letectví, ale také tato část obsahuje pravidla vzdušného prostoru.²⁷ Zásadním ustanovením ChÚ je zásada úplné a výlučné suverenity vzdušného prostoru nad svým územím.²⁸ Druhá část obsahuje ustanovení, na jejichž základě je zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation dále také „ICAO“).²⁹

Postupem času, některá z ustanovení tehdejší VÚ již přestala být z důvodu rozvíjejícího se letectví dostačující a bylo nutné ji upravit tak, aby vyhovovala potřebám tehdejší doby. Z tohoto důvodu prošla VÚ během několika let změnami upravující nedostatky a nejasnosti. První revizí VÚ po skončení 2. světové války byl Haagský protokol³⁰ z roku 1955. Hlavním cílem novelizace bylo zvýšení limitu odpovědnosti vůči cestujícím, který byl oproti VÚ stanoven na dvojnásobnou výši limitu.³¹ Dalším důvodem novelizace Varšavské úmluvy byla nevyhovující úprava odpovědnosti dopravce, která neupravovala pravidla v případě, že let je prováděn jinou osobou než smluvním dopravcem. Iniciátorem novelizace byla ICAO a dne 18. září 1961 byla sjednána Guadalajarská úmluva, která vstoupila v platnost 1. května 1964.³² Guadalajarská úmluva zavedla pojmy jako „smluvní dopravce“ a „skutečný dopravce“.³³ V roce 1971 byl sepsán tzv. Guatemalský protokol³⁴, který měl vyřešit stále vyvolávající míru nespokojenosti s VÚ, který mj. upravoval odpovědnost dopravce za zranění či smrt cestujících, ale také zvýšení odpovědnostních limitů dopravce. Přestože Guatemalský protokol představoval určitou snahu o novelizaci v mezinárodní letecké dopravě nebyl ratifikován dostatečným počtem

²⁵ Do doby, než byla ChÚ ratifikována, byla zřízena dočasná mezinárodní organizace pro civilní letectví PICAQ, která fungovala do ratifikace úmluvy 4. dubna 1947.

²⁶ HORNÍK, Jiří, PRUŠA, Jiří. Historie, regulace a právo v letecké dopravě, role letecké dopravy v globálním světě [online]. *Flying-revue.cz*, 24.7.2018. [cit. 19. prosince 2021]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-2>.

²⁷ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*, s.14-15.

²⁸ Čl. 1 Dohody č. 147/1947 Sb., Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

²⁹ MILDE, Michael. *International air law and ICAO*, s. 131-132.

³⁰ Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu podepsaná ve Varšavě 12. října 1929.

³¹ MILDE, Michael. *International air law and ICAO*, s. 295-296.

³² Tamtéž, s. 296-297.

³³ Čl. 1 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem.

³⁴ Protokol o změně Varšavské úmluvy, jak byla doplněna v Haagu roku 1955, sjednaný 8. března 1971 v Guatemala City.

států a do dnešního dne nevstoupil v platnost.³⁵ Po neúspěchu Guatemalského protokolu byla svolána Montrealská konference, výsledkem této konference bylo vypracování čtyř dodatkových protokolů tzv. Montrealské protokoly. Hlavním cílem této diplomatické konference bylo přejít ze zlatých franků „Poincaré“³⁶ k jiné zúčtovací jednotce, která by nebyla natolik ovlivnitelná častým výkyvům hodnoty zlata. Novou měnou přijatou na této diplomatické konferenci se stala zvláštní práva čerpání Mezinárodního měnového fondu.³⁷

³⁵ MILDE, Michael. *International air law and ICAO*, s. 299-301.

³⁶ Franc Poincaré je abstraktní měna nebo zúčtovací jednotku, jejíž hodnota je odvozena od ceny zlata 0.0655g zlata o ryzosti 0,9.

³⁷ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*, s.147.

2 Právní regulace na vnitrostátní a mezinárodní úrovni

Civilní letectví se rozšířilo v první polovině minulého století přes vnitrostátní hranice a s ohledem na jeho vlastnosti se stalo z hlediska ČR především letectvím mezinárodním. Je tedy nutné jeho základy právní úpravy hledat zejména v mezinárodním právu. Vnitrostátní právní úprava v oblasti letecké dopravy má v rámci mezinárodní letecké přepravy spíše doplňkový charakter, ale je nutné mít na vědomí skutečnost, že i vnitrostátní právní normy ČR, jako je letecký zákon v zájmu unifikace a harmonizace do značné míry přebírají.³⁸

2.1 Právní regulace na vnitrostátní úrovni

Základ české právní úpravy leteckého práva na vnitrostátní úrovni, tvoří především zákon o civilním letectví³⁹ a občanský zákoník (dále také „OZ“)⁴⁰.

Občanský zákoník upravuje osobní přepravu cestujících pouze v obecné rovině, kde však není rozlišeno mezi jednotlivými druhy přepravy a z toho vyplívajících práv pro cestující. Za povšimnutí stojí §2553 OZ⁴¹, který odkazuje, v případě porušení povinnosti dopravce dopravit cestujícího včas do místa určení, na přepravní řády.⁴² Domnívám se, že toto řešení je vůči ochraně cestujícího poměrně nešťastné i vzhledem k tomu, že dne 1. ledna 2014 byl letecký přepravní řád⁴³ zrušen. V tomto případě, kdy nadále již přepravní řád není součástí právního řádu České republiky (dále také „ČR“) můžeme vycházet z rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR, které v případě neexistence přepravního řádu, na něhož odkazuje právě §2553 OZ, je nutné vycházet z přepravních podmínek dopravce, jež jsou součástí smlouvy o přepravě mezi dopravcem a cestujícím.⁴⁴ Pokud budeme vycházet z uvedeného judikátu Nejvyššího správního soudu, domnívám se, že ani toto není vůči cestujícímu dostačující ochrana z toho důvodu, že přepravní podmínky stanovuje jednostranně dopravce, cestující tedy nedisponuje možností jakkoliv tyto podmínky měnit

³⁸ Tamtéž. str.9.

³⁹ Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁰ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník ve znění pozdějších předpisů.

⁴¹ §2553 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník ve znění pozdějších předpisů.

⁴² HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. Komentář. Praha:C.H.Beck, 2017, s.39-40.

⁴³ Vyhláška č.17/1966 Sb., Vyhláška ministerstva dopravy o leteckém přepravním řádu.

⁴⁴ Nejvyšší soud: Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26.listopadu 2008, sp. Zn. 33 Cdo 1466/2007.

a ocitá se v pozici slabší strany.⁴⁵ Z uvedeného považují tyto podmínky za znevýhodňující pro cestující při uplatňování práv, a to i za předpokladu, že vzhledem k rozloze ČR nejsou vnitrostátní lety příliš využívány.

Za těžiště úpravy letecké dopravy v právním řádu ČR můžeme považovat zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů⁴⁶ (dále také „zákon o civilním letectví“), který z velké části vychází z Chicagské úmluvy. Zákon o civilním letectví zpracovává příslušné předpisy Evropské unie (dále také „EU“), zejména se jedná o příslušné směrnice a zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy EU, tedy nařízení EU a upravuje především podmínky provozování letadel, zřizování, provozování a osvědčování způsobilosti letišť, podmínky využívání vzdušného prostoru, podmínky poskytování leteckých služeb, podmínky pro činnost personálu.⁴⁷ Zákon o civilním letectví také zřizuje Úřad pro civilní letectví⁴⁸ pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví se sídlem v Praze. Tento úřad je podřízen Ministerstvu dopravy ČR.⁴⁹

2.2 Právní regulace na mezinárodní úrovni

Vývoj právní regulace na mezinárodní úrovni, jak již bylo zmíněno v kapitole 1.2 byl postupný a docházelo k modernizaci právní úpravy v letecké dopravě od Pařížské úmluvy až po tzv. Varšavský systém. Roztříštěnost a složitost právní úpravy na mezinárodní úrovni byla pro cestující poměrně nepohodlná vzhledem ke složitosti vymoci svá práva, což vedlo ke snaze na tuto situaci reagovat a právní úpravu na mezinárodní úrovni sjednotit.

2.2.1 Přijetí Montrealské úmluvy

Navzdory fungování tzv. Varšavského systému bylo zřejmé, že právní úprava civilního letectví na mezinárodní úrovni byla příliš složitá a roztříštěná. Z tohoto důvodu vyvstala snaha jednotlivých států a mezinárodních organizací o sjednocení mezinárodní

⁴⁵ HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*, s.39-40.

⁴⁶ Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁷ §1 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví.

⁴⁸ Úřad pro civilní letectví dohlíží na plnění povinností dopravce v letecké dopravě týkajících se náhrad a také pomoci cestujícím v případech, jako jsou odepření nástupu na palubu, zrušení letu či jeho zpoždění.

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

úpravy letectví.⁵⁰ V důsledku toho byla z podnětu ICAO svolána Montrealská konference⁵¹ a výstupem této konference byla dne 28. května 1999 sjednána tzv. Montrealská úmluva^{52,53} (dále také „MÚ“ nebo také „Úmluva“). Úmluva tak složitý Varšavský systém zmodernizovala a sjednotila do jednoho dokumentu⁵⁴, který má v současné době 137 smluvních stran včetně ČR.⁵⁵ Jedním ze smluvních stran Úmluvy je i Evropské společenství (dále také „ES“), které přistoupilo k 5.dubnu 2001 a tímto se rovněž staly signatáři všechny členské státy ES.⁵⁶ Úmluva se do jisté míry stala náhradou VÚ, ale přijetím MÚ dosud nepozbyla platnost. Vztah Úmluvy k VÚ vyplývá z ustanovení Úmluvy. Státy, které podepsaly VÚ a následně ratifikovaly, také případně některé z doplňujících dokumentů (tzv. Varšavský systém), a tyto státy nepodepsaly a následně neratifikovaly Úmluvu, je VÚ a případně doplňující dokumenty nadále platná.⁵⁷

2.2.2 Působnost Montrealské úmluvy

Působnost Úmluvy je vymezen poměrně široce v jejím čl. 1 odst.1, dle kterého se vztahuje nejen na přepravu osob a zavazadel, ale také na přepravu nákladu, která je prováděna letadlem za úplatu. Do působnosti MÚ náleží také bezúplatná přeprava, jedná se pouze o případy, kdy je tato přeprava prováděna podniky či organizacemi, které se leteckou přepravou zabývají.⁵⁸ Druhý odstavec Úmluvy omezuje přepravu pouze na mezinárodní, přičemž tento výraz definuje jako jakoukoliv přepravu, tedy při níž se místo odletu a místo určení nacházejí na území dvou smluvních států, popřípadě na území jednoho státu, je-li zároveň stanovena mezizastávka na území jiného státu, přičemž není rozhodující, zda se jedná o smluvní stát nebo se nejedná o smluvní stát Úmluvy.⁵⁹ Dále MÚ vymezuje

⁵⁰ POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III*. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s.211-212.

⁵¹ POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III*, s.211-212.

⁵² Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě.

⁵³ Montrealská úmluva vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2003.

⁵⁴ SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva-mezinárodní letecká přeprava*. Komentář. Praha:VOX, 2018, s.11.

⁵⁵ International Civil Aviation Organization. *International Civil Aviation Organization. Current list of parties to multilateral air law treaties* [online]. Icao.int. [cit.3. února 2022]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/mtl99_en.pdf

⁵⁶ Tamtéž.

⁵⁷ SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva-mezinárodní letecká přeprava*, s.302-304.

⁵⁸ Čl. 1, odst. 1 Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m.s., kterým se vyhláší Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě. Podepsaná v Montrealu 28. května 1999 (Montrealská úmluva).

⁵⁹ Tamtéž, Čl. 1, odst. 2 Montrealské úmluvy.

případ přepravy, na který by se Úmluva nevztahovala, pokud by se let uskutečnil s místem odletu a místem příletu v tomtéž státě, který je smluvní stranou Úmluvy, bez mezizastávky v jiném státě, nejedná se o mezinárodní přepravu.⁶⁰ Výjimkou z tohoto pravidla neaplikovatelnosti Úmluvy je případ, kdy se jeví přeprava jako vnitrostátní bez mezizastávky v jiném státě, ale tento stát je členem Evropské unie (dále také „EU“), a to na základě nařízení č. 2027/97, která právě rozšiřuje aplikaci Úmluvy i na vnitrostátní lety členských států EU.⁶¹ Dále Úmluva v čl. 1 odst. 3 vymezuje tzv. nepřerušovanou dopravu, přičemž dle tohoto ustanovení MÚ za nepřerušovanou přepravu považuje přepravu, která je postupně provedena několika dopravci, pokud byla stranami zamýšlena jako jedinou operaci. Není ani podstatné, zda byla přeprava sjednána v rámci jedné smlouvy či několika smluv, nepozbývá z těchto důvodů své mezinárodní povahy pouze jen tím, že jedna nebo více smluv bude plněna na území jednoho státu.⁶²

⁶⁰ Tamtéž.

⁶¹ Čl. 1 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Úř. Věst. L 285, 17. října 1997, s.1-3.

⁶² Čl. 1, odst. 3 Montrealské úmluvy.

3 Právní regulace na unijní úrovni

S postupným nárůstem objemu letecké dopravy a také poskytování služeb v letecké dopravě vyvstala otázka právní regulace nejenom na mezinárodní úrovni, ale také na evropské úrovni. Prameny evropského práva civilního letectví upravující vztahy v letecké dopravě nalezneme v primárním právu, sekundárním právu, v mezinárodních smlouvách mezi členskými státy, ale také v mezinárodních smlouvách upravující vztahy EU navenek.⁶³ V oblasti právní regulace na unijní úrovni v letecké dopravě se můžeme nejčastěji setkat s právním pramenem ve formě nařízení, které by bylo možné nazvat v rámci vnitrostátní terminologie „evropským zákonem“. Nařízení je v členských státech bezprostředně použitelné, což znamená jeho aplikovatelnost již v důsledku jeho existence bez toho, aniž by byla nutná jeho inkorporace či transformace do vnitrostátních právních řádů členských států.⁶⁴

Právní úpravu o letecké dopravě můžeme nalézt již ve Smlouvě o založení Evropského hospodářského společenství (dále také „Smlouva o EHS“)⁶⁵ podepsána dne 25. března 1957 v Římě, kterou bylo založeno Evropské hospodářské společenství (dále také „EHS“). Cílem EHS bylo zavedení spolupráce rovněž v dalších oblastech hospodářství, k čemuž mělo dopomoci vytvoření společného trhu, který je založen na čtyřech základních svobodách, a to volném pohybu zboží, osob, služeb a kapitálu.⁶⁶ Ustanovení upravující leteckou dopravu můžeme najít ve Smlouvě o EHS v hlavě IV, která zaváděla společnou dopravní politiku EHS, konkrétně pak článek 74 Smlouvy o EHS.⁶⁷ Kritickým ustanovením hlavy IV se mohl jevit čl. 84 Smlouvy o EHS, které poněkud překvapivě omezoval dopravu na železniční, silniční a vodní dopravu⁶⁸, na druhou stranu propůjčoval Radě Společenství možnost jednomyslně rozhodovat, zda tomu tak bude a do jaké míry a jakým postupem bude možné stanovit vyhovující ustanovení na dopravu námořní a leteckou.⁶⁹ Z čehož plyne, že použitelnost Smlouvy o EHS v oblasti letecké dopravy nebyla tak snadná, jako

⁶³ COLANGELO, Margherita, ZENO-ZENCOVICH, Vincenzo. *Introduction to Europe Union Transport Law*. Roma: Roma TrE-Press, 2015, s.1-3.

⁶⁴ STEHLÍK, Václav a kol. *Právo Evropské unie. Ústavní základy*. 1.vydání. Praga:Leges, 2017, s. 85.

⁶⁵ Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství.

⁶⁶ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*, s.73-75.

⁶⁷ Čl. 74 Smlouvy o EHS.

⁶⁸ Čl. 84 Smlouvy o EHS.

⁶⁹ Čl. 84, odst. 2 Smlouvy o EHS.

v jiných oblastech a na leteckou dopravu se tak hlava IV Smlouvy o EHS neuplatňovala automaticky.

Trh letecké dopravy v ES byl až do počátku 90. let 20. století zastaralým, uzavřeným a striktně regulovaným režimem za pomoci dvoustranných mezinárodních leteckých dohod. V Evropě to především znamenalo systém založený na monopolu národních dopravců a letiště ve veřejném vlastnictví, s veřejnou správou, což představovalo zásadní překážku dalšího rozvoje evropského civilního letectví. Vzhledem k této situaci bylo nutné realizovat deregulaci a přijmout příslušná opatření v letecké dopravě.⁷⁰ K deregulaci došlo v rámci desetiletého procesu pomoci několika liberalizačních balíčků, které z chráněných vnitrostátních leteckých trhů postupně vytvořily konkurenceschopný jednotný trh s leteckou dopravou. Prvním balíčkem liberalizačních opatření a druhým balíčkem došlo k rozvolnění pravidel pro ceny a kapacity. Třetím balíčkem liberalizačních opatření, konkrétně nařízení Rady EHS byla nařízení č. 240/92, 2408/92 a 2409/92, došlo k uvolnění evropského trhu v letecké dopravě a v podstatě došlo ke vzniku evropského leteckého trhu, který byl rozšířen i o Norsko, Island a Švýcarsko.⁷¹

Prvním a stěžejním právním předpisem ES upravující postavení cestujících v letecké dopravě se stalo Nařízení č. 295/91⁷², které stanovuje společná pravidla pro případy, kdy je cestujícím odepřen let, kteří mají řádně potvrzenou rezervaci na daný let, vlastní platnou letenku a včas se přihlásili k odletu.⁷³ Odepření nástupu na palubu letadla cestujícím se stávalo z důvodu tzv. *overbookingu* či překnihování, kdy letecký dopravce prodal větší množství letenek, než bylo ve skutečnosti k dispozici. Letecký dopravce se tím snažil, vykompenzovat případnou finanční ztrátu, kdyby se cestující nepřihlásil k nástupu na palubu daného letadla.⁷⁴

V souvislosti vývoje práv cestujících v letecké dopravě na evropské úrovni by nemělo být opomenuto ani Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.

⁷⁰ THOMAS, Marc. *Air transport:market rules*. In:europarl.europa.eu. [online]. [cit. 28. února 2022] Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/04A_FT\(2013\)050607](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/04A_FT(2013)050607).

⁷¹BUTCHER, Louise. *Aviation: European liberalisation 1986-2002*. In:*House of commons library*. [online]. [cit. 1.března 2022] Dostupné z: <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN00182/SN00182.pdf>

⁷² 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. Úř. věst. L036, 8.února 1991, s.5-7.

⁷³ Čl. 2 Nařízení č. 295/91.

⁷⁴ Čl. 1 Nařízení č.295/91.

3.1 Odpovědnost za újmu na zdraví a úmrtí cestujících v letecké dopravě

Evropský zákonodárce reagoval na dlouhodobou nespokojenost a nutnou revizi VÚ⁷⁵, která by představovala jednotnější a lépe použitelný dokument v otázkách odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. V důsledku hospodářského a sociálního pokroku byly limity odpovědnosti plynoucí z VÚ příliš nízké a členské státy si tak limity nastavovaly samostatně, což vedlo k rozdílným podmínkám v přepravě na vnitřním leteckém trhu.⁷⁶ Výsledkem bylo přijetí Nařízení č. 2027/97 jehož cílem bylo sjednotit požadavky v oblasti odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, v jejichž důsledku by nastala smrt, zranění či jiné ublížení na zdraví⁷⁷

S přijetím MÚ v květnu 1999 bylo nezbytné novelizovat toto nařízení tak, aby bylo v souladu s ustanoveními MÚ⁷⁸ a nedocházelo k případné duplicitě právních úprav. Z tohoto důvodu byla přijata novela Nařízení č. 2027/97 v podobě Nařízení č. 889/2002⁷⁹, která přispěla k vytvoření jednotného systému odpovědnosti.⁸⁰ Novela nařízení rozšířila působnost MÚ i na vnitrostátní leteckou dopravu čímž odstranila dosavadní rozlišování na vnitrostátní a mezinárodní dopravu.⁸¹

V případě smrti zranění či jiného ublížení na zdraví cestujícího nestanovuje nařízení žádné finanční limity pro odpovědnost leteckého dopravce za náhradu škody.⁸² Nařízení upravuje povinnost dopravce provést zálohové platby poškozeným nejpozději do patnácti dnů, které mohou být požadovány za účelem uspokojení bezprostředních ekonomických potřeb.⁸³ Minimální finanční hodnota zálohové platby v případě smrti cestujícího byla

⁷⁵ V té době limity obsažené ve Varšavské úmluvě z roku 1929 byli poměrně nedostačující a bylo nutné na toto zareagovat.

⁷⁶ Bod 3 preambule Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Úř. věst. L285, 17.10.1997, s.1-3.

⁷⁷ ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU legal framework for safeguarding air passenger rights*. Cham: Springer, 2015, s.86-87.

⁷⁸ Montrealská úmluva byla podepsána ES v prosinci 1999 a poté v dubnu 2001 schválena jeho jménem Radou EU. Pro EU vstoupila v platnost dne 28. června 2004. Od tohoto dne je MÚ nedílnou součástí právního řádu Unie. Bod 19-20 Rozsudku ze dne 12. dubna 2018, Finniaie Oyj v. Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, C-258/16, ECLI:EU:C:2018:252.

⁷⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Úř. věst. L140, 30. května 2002, s.2-5.

⁸⁰ Bod 6 preambule Nařízení č. 889/2002.

⁸¹ Bod 8 preambule Nařízení č. 889/2002.

⁸² Čl. 3 odst. 1 písm. a) Nařízení č. 2027/97 ve znění č. 889/2002.

⁸³ Čl. 5 odst. 1 Nařízení č. 2027/97 ve znění Nařízení č. 889/2002.

stanovena na částku v eurech, která odpovídá 16 000 ZPČ⁸⁴.⁸⁵ Přičemž tato zálohová platba sama o sobě nezakládá uznání odpovědnosti leteckého dopravce.⁸⁶

3.2 Nařízení č. 261/2004

Ochrana cestujících v letecké dopravě na evropské úrovni byla na počátku 21. století v určité míře zajištěna Nařízením č. 295/91, které představovalo základní ochranu cestujících či Nařízením č. 2027/97⁸⁷. Přesto i v těchto právních předpisech se začaly vyskytovat trhliny a mezery a neodpovídaly tehdejšími potřebám k ochraně cestujících. Proto tento stav vedl k diskuzi o potřebě přijetí nového právního předpisu, který bude odpovídat potřebám cestujících v letecké dopravě a posílí tak jejich práva.⁸⁸ Z tohoto důvodu posílení práv cestujících v letecké dopravě s ohledem na požadavky ochrany spotřebitele vedlo k přijetí Nařízení č. 261/2004⁸⁹, které tak nahradilo Nařízení č. 295/91 a vytvořilo jakýsi základní kodex na ochranu práv cestujících.

Nové Nařízení č. 261/2004 v komunitárním právu upravuje situace cestujících v letecké dopravě, které byly poměrně čím dál víc časté, a které způsobovaly cestujícím – spotřebitelům značné obtíže, jako odepření nástupu na palubu, zrušení a zpoždění letu.⁹⁰ Ještě před nabytím účinnosti Nařízení č. 261/2004 se začala objevovat problematičnost tohoto nařízení⁹¹ ⁹² a ihned po jeho přijetí bylo patrné, že nezaplnilo všechny mezery a trhliny dosavadní právní úpravy.

⁸⁴ „ZPČ“ jsou zvláštní práva čerpání podle definice MMF.

⁸⁵ Čl. 5 odst. 2 Nařízení č. 2027/97 ve znění Nařízení č. 889/2002.

⁸⁶ Čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 2027/97 ve znění Nařízení č. 889/2002.

⁸⁷ Později Nařízení č. 889/2002.

⁸⁸ ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU legal framework for safeguarding air passenger rights*, s.144-148.

⁸⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91. Úř. Věst. L046, 17. února 2004, s.1-8.

⁹⁰ Čl. 1, odst. 1 Nařízení č. 889/2002.

⁹¹ Před nabytím účinnosti byla podána předběžná otázka v rámci sporu mezi IATA a ELFAA (C-344/04) o platnosti Nařízení č. 261/2004 s odkazem na rozpor s Montrealskou úmluvou, jednalo se především o články 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy. SDEU neshledal rozpor mezi Nařízením č. 261/2004 a Montrealskou úmluvou a konstatoval, že náhrada škody vyplývající z Montrealské úmluvy představuje individuální náhradu škody tedy, že se náprava posuzuje případ od případu dle rozsahu způsobených škod. Kdežto Nařízení 261/2004 umožňuje cestujícím v případě významného zpoždění letu, představují standardizovaná a okamžitá opatření k nápravě újmy.

⁹² Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 10. ledna 2006, *The Queen v. Department for Transport*, C-344/04, ECLI:EU:C:2006:10.

3.2.1 Působnost Nařízení č. 261/2004

Z hlediska věcné působnosti Nařízení č. 261/2004 (dále také „Nařízení“) stanovuje minimální práva cestujících, jestliže:

- „je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli“,
- „je jejich let zrušen“,
- „je jejich let zpožděn“.⁹³

Tato minimální práva jsou následně přiznána Nařízením v závislosti na okolnostech nastalé situace, a to:

- „právo na náhradu škody“,⁹⁴
- „právo na proplacení výdajů nebo přesměrování“,⁹⁵
- „právo na poskytnutí péče“.⁹⁶

Osobní vymezení působnosti Nařízení stanovuje čl. 3 odst.1⁹⁷, který se vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu EU⁹⁸, na které se vztahuje Smlouva⁹⁹. Navíc se Nařízení vztahuje i na cestující odlétající z letiště umístěné ve třetí zemi na letiště nacházející se na území členského státu EU v případě, že cestující ve třetí zemi již neobdrželi náhradu či odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc a jestliže je tento let provozován leteckým dopravcem¹⁰⁰ EU.¹⁰¹ Z Nařízení lze dovodit, že se vztahuje dle čl. 3. odst 1 a) i na lety vnitrostátní, není tedy podstatné, zda cestující využije letecké přepravy mezi dvěma letišti v rámci jednoho členského státu EU.¹⁰²

⁹³ Čl. 1, odst. 1 Nařízení 261/2004.

⁹⁴ Čl. 7 Nařízení č.261/2004.

⁹⁵ Čl. 8 Nařízení č.261/2004.

⁹⁶ Čl. 9 Nařízení č.261/2004.

⁹⁷ Čl. 3 odst. 1 Nařízení č.261/2004.

⁹⁸ Členským státem ve smyslu Nařízení č. 261/2004 jsou považovány také Švýcarsko (dle rozhodnutí č. 1/2016) a také Norsko a Island (dle Dohody o Evropském hospodářském prostoru).

⁹⁹ Čl. 3 odst. 1 a) Nařízení č. 261/2004.

¹⁰⁰ Pojem „provozující letecký dopravce“ ve smyslu Nařízení č. 261/2004 zejména čl. 2 písm. b), kde je „provozující letecký dopravce“ definován, jako dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let dle smlouvy s cestujícími nebo v zastoupení právnické či fyzické osoby, která má s tímto cestujícím smlouvu. Tento pojem objasnil SDEU v souvislosti s případem C-532/17 Wirth v. Thomson Airways Ltd a to tak, že pojem „provozující letecký dopravce“ „musí být vykládán v tom smyslu, že se nevztahuje na leteckého dopravce, který, jako letecký dopravce dotčený v původním řízení, pronajme jinému leteckému dopravci letadlo a posádku v rámci smlouvy o pronájmu letadla s posádkou („wet lease“), ale nenese provozní odpovědnost za lety, a to ani tehdy, když potvrzení o rezervaci místa na letu vydané cestujícím uvádí, že tento let provozuje právě uvedený dopravce“. Rozsudek ze dne 4. července.2018 ve věci C-532/17, ECLI:EU:C:2018:527, bod 27.

¹⁰¹ Čl. 3 odst. 1 b) Nařízení č.261/2004.

¹⁰² FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*, s.83.

Jedním ze skrytých problémů čl. 3 Nařízení, který není na první pohled patrný, ale způsoboval značné problémy v interpretaci¹⁰³, je pojem „let“. Tento pojem není v Nařízení blíže definovaný, ač se v Nařízení vyskytuje vícekrát. Definici podal Soudní dvůr Evropské unie (dále také „SDEU“) ve věci *Emirates Airlines v. Dieter Schenkel*¹⁰⁴, pojem „let“ ve smyslu Nařízení je třeba vykládat tak, že „se v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy, a tak určitým způsobem představuje „jednotku“ této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje svůj letový řád“.¹⁰⁵ Zpáteční let tedy nemůže být považován za jeden a tentýž let, ale je nutné jej posuzovat samostatně. „Naopak pojem „cesta“ se váže k osobě cestujícího, který si zvolí místo určení a přepraví se tam s použitím leteckých spojů zajišťovaných leteckými dopravci. Cesta, která obvykle zahrnuje části „cesta tam“ a „zpáteční cesta“, je určována především osobním a individuálním cílem přemístění se.“¹⁰⁶

Obdobně jako v Nařízení č. 295/91, abychom mohli Nařízení použít, je třeba splnit podmínky a to, že cestující již mají potvrzenou rezervaci s výjimkou zrušení letu a přihlásí se k přepravě¹⁰⁷, a to v čase, který je předem stanovený od leteckého dopravce, provozovatelem souborných služeb pro cesty, zájezdy a pobyty, ale také oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu. Jestliže by čas pro přihlášení k přepravě nebyl stanoven, musí se cestující dle Nařízení přihlásit k přepravě nejpozději do čtyřiceti pěti minut před zveřejněným časem odletu.¹⁰⁸ Nebo v případě, že jsou cestující převedeni z letu, který měli rezervovaný, na jiný let.¹⁰⁹

¹⁰³ Jednalo se například o problém zpátečního letu, který byl rezervovaný u jednoho leteckého dopravce, a to v jedné rezervaci. Jedná se o tento let jako celek nebo se jedná o dva lety?

¹⁰⁴ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 10. července 2008, *Emirates v. Diether Schenkel*, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

¹⁰⁵ Bod 40 Rozsudku C-173/07.

¹⁰⁶ Bod 41 Rozsudku C-173/07.

¹⁰⁷ Aby se cestující mohl domoci svých práv na odškodnění, je jednou z podmínek přihlásit se k přepravě. Ve většině případů dostane cestující ke své letence pokyny, aby se dostavil na letiště minimálně dvě hodiny před odletem. V tomto případě se jedná o předem písemně stanovený čas uvedený leteckým dopravcem, který je nutné dodržet pro úspěšné uplatnění svých práv. Však termín „přihlášení se k přepravě“ není v Nařízení nijak specifikováno a bylo by vhodné upřesnit tento pojem například v připravované novele Nařízení č. 261/2004. Některé letecké společnosti již v dnešní době nabízí provést online odbavení s velkým časovým předstihem. Pokud by se cestující přihlásil k přepravě tímto způsobem, dle Nařízení by tedy byl přihlášen, vztahuje se na něho možné odškodnění? Dle názoru autorky by se v tomto případě „online odbavení“ odškodnění na cestujícího nemělo vztahovat, pokud se cestující z vlastní vůle na palubu letadla rozhodne nenastoupit.

¹⁰⁸ Čl. 3 odst. 2 a) Nařízení č. 261/2004.

¹⁰⁹ Čl. 3 odst. 2 b) Nařízení č. 261/2004.

V rámci působnosti Nařízení je nutné zmínit výjimky, na které se nevztahuje. Nařízení nebude možné použít na případ cestujících, kteří cestují bezúplatně či za snížené ceny z přepravy, které ovšem nejsou veřejnosti dostupné ať už přímo nebo nepřímo.¹¹⁰ Tyto výjimky se nevztahují na cestující, jenž byla letenka vydána na základě věrnostního programu pro často cestující zákazníky nebo na základě jiných obchodních programů, jako například zakoupenou letenku ve slevě.¹¹¹

Další případ, který Nařízení vylučuje z působnosti, se týká dopravního prostředku, který slouží k přepravě cestujících a stanovuje, že Nařízení se vztahuje pouze na motorová letadla s pevnými křídly. Z čehož vyplývá, že Nařízení nebude možné použít v situaci, kdy by byli cestující přepravováni například kluzáky nebo by byla k přepravě využita helikoptéra.¹¹²

3.2.2 Odepření nástupu na palubu

Odepřením nástupu na palubu se dle Nařízení rozumí odepření práva cestujícím k nástupu na palubu proti své vůli, kteří měli potvrzenou rezervaci letu, dostavili se k odbavení v uvedeném čase leteckým dopravcem. Jestliže čas pro přihlášení k přepravě stanoven nebyl, musí se cestující dostavit nejpozději do čtyřiceti pěti minut před zveřejněným časem odletu.¹¹³ Výjimkou z odepření nástupu cestujícího na palubu, může být situace, kdy letecký dopravce odmítne přepravit cestujícího s ohledem na dané přiměřené důvody. Přiměřené důvody, které umožňují leteckému dopravci odepřít nástup cestujícího proti jeho vůli jsou kupříkladu zdravotní důvody cestujícího, bezpečnostní důvody či situace, kdy cestující nedisponuje dostatečnými doklady k přepravě.¹¹⁴

Postupem doby bylo nutné položit otázku, co lze pod pojem „odepření nástupu na palubu“ podřadit. Bylo zřejmé, že je třeba rozšířit výklad nejenom na situace tzv. „*overbooking*“, kdy letecký dopravce umožňuje cestujícím zakoupení většího počtu letenek, nežli je kapacita letadla. K situacím, kdy je odepřen cestujícím nástup na palubu může docházet právě i z technických závad systému či selhání lidského faktoru. Dle rozhodnutí SDEU v řízení o předběžné otázce je pojem „odepření nástupu na palubu“

¹¹⁰ Čl. 3 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

¹¹¹ Tamtéž.

¹¹² Čl. 3 odst. 5 Nařízení č. 261/2004.

¹¹³ ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU legal framework for safeguarding air passenger rights*, s.158-163.

¹¹⁴ Čl. 2 písm. j) Nařízení č. 261/2004.

nutné vykládat extenzivně, nežli ho omezit jen na případy odepření nástupu na palubu v důsledku většího počtu rezervací tzv. překnihování, ale rozšířit tento výklad i na situace odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody. Příkladem může být změna letu z důsledku stávky na letišti.¹¹⁵¹¹⁶ Obdobně SDEU interpretuje pojem odepření nástupu na palubu v dalším rozsudku ze stejného dne, kde navíc konstatuje, že odepření nástupu na palubu zahrnuje i situace, kdy si cestující zakoupí několik rezervací na lety přímo na sebe navazující v rámci jedné rezervace, přičemž tyto rezervace na lety jsou odbaveny současně a letecký dopravce odepře cestujícímu nástup na palubu navazujícího letu z důvodu, zpoždění předchozího letu, jelikož nesprávně předpokládal, že se tento cestující nedostaví včas k nástupu na palubu navazujícího letu.¹¹⁷

3.2.3 Zrušení letu

Kromě rizika odepření nástupu na palubu může cestujícím v letecké dopravě hrozit také to, že z důvodu zrušení nebude let cestujících v podstatě uskutečněn a na rozdíl od odepření nástupu na palubu se to netýká pouze jednotlivých cestujících, ale všech cestujících daného letu. Zrušení letu je definováno dle Nařízení v čl. 2 písm. l), kde uvádí, že „zrušením letu“ se rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na tento let bylo rezervováno alespoň jedno místo.¹¹⁸ Není tedy podmínkou, aby dopravce výslovně rozhodl o zrušení letu, postačující skutečností je, že let nebyl uskutečněn.¹¹⁹

Uskutečnění a neuskutečnění letu se může jevit pojmem poměrně snadno rozlišitelným, ale ne vždy tomu tak je. Dle SDEU lze považovat za uskutečněný let za podmínky, jestliže letadlo vzlétne v souladu s letovým řádem a dosáhlo místa určení.¹²⁰ Z čehož vyplývá, že let naopak nebude uskutečněn v případě, kdy letadlo vůbec nevzlétne

¹¹⁵ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 4. října 2012, Finnair Oyj v. Timy Lassooy, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604, bod 41.

¹¹⁶ Co se týče mimořádných okolností, které leteckého dopravce vedly k reorganizaci letů, SDEU rozhodl, že: „čl. 2 písm. j) a čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány tak, 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.“ (Tamtéž, bod 41).

¹¹⁷ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 4. října 2012, Germán Rodríguez Cachafeiro v. Iberia, C-321/11, ECLI:EU:C:2012:609, bod 37.

¹¹⁸ Čl. 2 písm. l) Nařízení č. 261/2004.

¹¹⁹ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 13. října 2011, Aurora Sousa Rodríguez v. Air France SA, C-83/10, ECLI:EU:C:2011:652, bod 29.

¹²⁰ Tamtéž, bod 28.

a cestující bude proto převeden na jiný let.¹²¹ Mohou však nastat jiné okolnosti neuskutečnění letu, kdy letadlo vzlétne, ale vrátí se následně zpět na letiště odletu¹²² nebo dojde k odklonění letu. Výjimkou, kdy odklonění nepředstavuje zrušení letu, jsou případy, kdy cestujícímu bylo nabídnuto ze strany provozujícího dopravce přeměrování na cílové místo určení prostřednictvím odklonění letu na obsluhující stejné místo, město nebo region a dopravce uhradí náklady na přepravu z tohoto letiště na cílové letiště uvedené v původní rezervaci nebo na jiné nedaleké místo určení po dohodě s cestujícím.¹²³ Let je rovněž považován za „zrušený“, jestliže provozující letecký dopravce uspíší tento let o více než jednu hodinu.¹²⁴

Samotné zrušení letu a práva cestujících v letecké dopravě jsou upravena v čl. 5 Nařízení, kde jsou také stanoveny povinnosti dopravce v případě zrušení letu. Dotčeným cestujícím v souladu s čl. 8 Nařízení je provozujícím leteckým dopravcem nabídnuta volba mezi poskytnutím náhrady pořizovací ceny letenky nebo přeměrováním¹²⁵ do cílového místa určení za srovnatelných podmínek.¹²⁶ Pokud je cestujícím nabídnut let do jiného letiště, než bylo uvedeno v původní rezervaci, nese náklady na přepravu cestujícího z tohoto letiště provozující letecký dopravce.¹²⁷ Provozující letecký dopravce mnohdy dotčeným cestujícím zrušeného letu mohou nabízet namísto náhrady pořizovací letenky ve formě vrácení peněžních prostředků (hotově nebo skrze prostředky bezhotovostního styku) vouchery nebo jiné služby. Volba náleží dotčeným cestujícím zrušeného letu a pokud bude cestujícímu nabídnuta tato alternativní volba ve formě poukazu, musí s tímto cestujícím souhlasit.¹²⁸ V případě, že by za cestujícího rozhodl provozující dopravce a nedal mu na výběr, jakou formu náhrady je pro cestujícího

¹²¹ Rozsudek SDEU C-83/10, bod 35.

¹²² Tamtéž, bod 28.

¹²³ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 22. dubna 2021, WZ v. Austria Airlines AG, C-826/19, ECLI:EU:C:2021:318.

¹²⁴ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 21. prosince 2021 ve spojené věci, AD a další v. Corendon Airlines a další, C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, ECLI:EU:C:2021:1038., bod 4.

¹²⁵ Přeměrování letu je možné po dohodě s cestujícím buď na nejbližší let nebo na let pozdější s výhradou dostupnosti míst.

¹²⁶ DVOŘÁKOVÁ, Klára, KRÁLOVÁ Renata. *Cestovní právo*. Praha:C.H.Beck, 2015, s.354.

¹²⁷ Čl. 8 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

¹²⁸ Čl. 7 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

vyhovující a byl by cestujícím jako náhrada zvolen leteckým dopravcem voucher, jedná se o porušení Nařízení ze strany dopravce a cestujícím náleží právo odškodnění.¹²⁹

Dotčení cestující zrušeného letu mají také právo na poskytnutí péče podle čl. 9 Nařízení, a to na poskytnutí občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době, ubytování v hotelu, pokud se pobyt na jednu noc či více nocí stane v této situaci nezbytným a přepravu z letiště do ubytovacího zařízení. Spolu s těmito nároky má dotčený cestující též nárok na možnost kontaktovat své blízké a jsou mu nabídnuty dva telefonní hovory, podání dvou zpráv elektronickou poštou, telexem nebo faxem. Zvláštní pozornost by měla být ze strany provozujícího leteckého dopravce věnována potřebám dětem bez doprovodu, stejně jako potřebám osob s omezenou pohyblivostí a jejich doprovodu.¹³⁰

Při zrušení letu mají dotčení cestující právo na paušální náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce. Náhrada škody se pak odvíjí od toho, kdy byl cestující o zrušení letu informován, a případně jaká alternativa přesměrování jim byla nabídnuta. Nařízení rozeznává tři možnosti přiznávající cestujícím paušalizované náhrady škody, rozdělené dle časových intervalů a to:

- pokud dotčený cestující není informován provozujícím dopravcem alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu,
- pokud není informován od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a zároveň mu není nabídnuto přesměrování letu s časem odletu nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a časem příletu do cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, který byl původně naplánovaný,
- pokud není cestující informován ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnut náhradní let, který by jim umožnil odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu zrušeného letu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu letu původního.¹³¹

¹²⁹ Jak již vyplývá z Nařízení, letecký dopravce je povinen dát cestujícím na výběr, pokud tak neučiní a vydá cestujícím voucher, měl by se cestující, pokud s touto formou není spokojen a leteckého dopravce o tomto informuje, obrátit na příslušný orgán se stížností na tohoto dopravce.

¹³⁰ Čl. 9 Nařízení č. 261/2004.

¹³¹ Čl. 5 odst. 1 c) Nařízení č. 261/2004.

Okolnosti, které mohou leteckého dopravce zprostit z povinnosti náhrady škody mohou být mimořádné okolnosti. Mimořádné okolnosti budou autorkou této práce analyzovány v kapitole 4.1.

3.2.4 Zpoždění letu

Pojem zpoždění letu a zrušení letu nelze zaměňovat. Zpožděné lety a lety zrušené představují dvě úplně odlišné kategorie letů. Zpoždění letu se v mnoha ohledech může podobat zrušení letu. Na rozdíl od odepření nástupu jednotlivým cestujícím se zpoždění letu či zrušení letu týká všech cestujících daného letu, na který si rezervovali místa. Zpožděný let není možné považovat za zrušený, nehledě na dobu trvání zpoždění. Může nastat situace, kdy má let tak významné zpoždění, že je někdy na první pohled složité rozlišit zpožděný let od zrušeného letu.¹³²

Definice zpoždění letu v textu Nařízení absentuje, nicméně definici nám poskytl SDEU, který judikoval ve věci *Sturgeon*, že ke zpoždění letu dojde, jestliže je let uskutečněn v souladu s původním stanoveným plánem a pokud je skutečný čas odletu oproti původně plánovanému času odletu opožděn.¹³³ Na první pohled by se mohlo zdát, že zpoždění letu dle pojmu „čas odletu“¹³⁴, se považuje za zpožděný v případě, že čas odletu bude zpožděn a není tedy rozhodující, zda letadlo dorazí do místa určení v souladu s letovým řádem. SDEU však rozlišuje dva druhy zpoždění letu, a to zpoždění při odletu a druhým typem zpoždění je zpoždění při příletu.¹³⁵

Určení skutečného času zpoždění letu druhého typu, tedy pojem „čas příletu“ používaný k určení rozsahu zpoždění, které postihlo cestující v letecké dopravě vymezil SDEU jako situaci, kdy jsou otevřeny alespoň jedny dveře letadla a cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit. Za čas příletu není tudíž považováno to, že se letadlo dotkne koly přistávací dráhy letiště v místě určení a dosáhne svého parkovacího stanoviště a brzdy letadla jsou v tento okamžik zataženy ani v okamžiku, kdy jsou umístěny parkovací

¹³² Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon a další v. Condor Flugdienst GmbH a další*, spojené věci C-402/07 a C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, bod 30-36.

¹³³ Tamtéž, bod 32.

¹³⁴ Čl. 6 odst.1 Nařízení č. 261/2004.

¹³⁵ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 26. února 2013, *Air France v. Heinz-Gerke Folkerts a Luz-Tereza Folkerts*, C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106, bod 27-30.

klíny, neboť cestující nejsou oprávněni v tento okamžik opustit letadlo a nadále podléhají různým omezením v uzavřeném prostoru letadla, v němž se nacházejí.¹³⁶

Cestujícím náleží dle čl. 6 Nařízení poskytnutí pomoci při zpoždění letu, které se odvíjí od délky letu a také doby zpoždění. U odletu, který je zpožděn o dvě a více hodin o délce nejvýše do 1500 kilometrů nebo o tři hodiny či více v rámci EU delších než 1500 kilometrů, a všech ostatních letů od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo u odletu zpožděného nejméně o čtyři hodiny nebo více v případě ostatních letů, mají cestující právo od provozujícího leteckého dopravce na stravu a občerstvení, dva telefonní hovory a podání dvou zpráv elektronickou poštou, telexem nebo faxem. Pokud je to nezbytné, je dotčeným cestujícím zpožděného letu poskytnuto též ubytování v hotelu či jiném zařízení na jednu noc nebo více nocí. V rámci kompenzace a jeli očekáváno, že se odlet uskuteční o den později či více než se uskutečnit měl, poskytne letecký dopravce cestujícím přepravu mezi letištěm a ubytováním. Cestujícím zpožděného letu v délce alespoň pěti hodin náleží právo na proplacení pořizovací ceny letenky a popřípadě i zpáteční let do původního místa odletu.¹³⁷

Ačkoliv uplatnění práva cestujících na paušální náhrady v Nařízení upraveno není, jako je tomu u zrušení letu nebo odepření nástupu na palubu, toto právo dovodil SDEU ve své judikatuře ve věci *Sturgeon*.¹³⁸ SDEU došel k závěru, že v případě, kdy je let zpožděný nejméně tři a více hodin, mají cestující, jejichž let měl takto významné zpoždění, nárok na náhradu škody stanovené v čl. 7 Nařízení. SDEU konstatoval, že pro účely náhrady škody stanovené v čl. 7 Nařízení se zpoždění letu musí posuzovat dle plánovaného času příletu do cílového místa určení. Nárok cestujícím na náhradu škody tedy vzniká, jestliže dosáhnou cílového místa určení nejméně o tři hodiny nebo více hodin, než je čas příletu původně plánovaným leteckým dopravcem.¹³⁹ Rozhodnutí SDEU v této věci vyvolalo, jak vlnu kritiky, tak se setkalo se souhlasnými názory, tento rozsudek je jeden z nejvýznamnějších rozsudků SDEU v rámci letecké dopravy, který rozšiřuje práva cestujících v letecké dopravě a dosahuje tak vysoké ochrany spotřebitele. Ze strany

¹³⁶ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 4. září 2014, *Germanwings GmbH v. Ronny Henningve*, věci C-452/13, ECLI:EU:C:2014:2141, bod 27-30.

¹³⁷ Čl. 6 Nařízení č. 261/2004 odst.1 ve spojení čl. 9 odst.1 písm. a) a c) a odst. 2 Nařízení č.261/2004 a čl. 8 odst.1 písm. a) Nařízení č.261/2004.

¹³⁸ MENDES DE LEON, Pablo. *EU Regulation 261/04 in the Light of Recent Decisions of the European Court of Justice – Time for a Change? Air & Space Law*. 2010, vol. 35, s. 149.

¹³⁹ Rozsudek SDEU, spojené věci C-402/07 a C-432/07, bod 61 až 63

dopraců se vznesla spíše kritika z důvodu navýšení možných nákladů při zpoždění letu a za stanovených podmínek přiznání náhrady škody cestujícím dle čl. 7 Nařízení.

Později své rozhodnutí SDEU potvrdil a blíže rozvinul ve věci *Nelson*, cestujícím náleží právo na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení za stanovené podmínky, v případě že je let zpožděný o tři a více hodin, neboť jsou cestující vystavení podobnému nepohodlí, jako u cestujících, jejichž let byl zrušen.¹⁴⁰

3.2.5 Změna třídy na vyšší nebo nižší

Cestující se v letecké dopravě mohou setkat kromě výše uvedeného také s možnou změnou třídy na vyšší nebo nižší¹⁴¹, nežli byla cestujícím zakoupena letenka na plánovaný let.

V případě, že provozující dopravce přemístí cestující do třídy vyšší, než pro kterou měl cestující původně zakoupenou letenku, byť už z jakéhokoliv důvodu¹⁴², nesmí letecký dopravce požadovat po cestujícím z důvodu přemístění do vyšší třídy žádnou dodatečnou platbu.¹⁴³ Méně příjemná je pro cestující změna třídy z vyšší třídy na nižší třídu, než pro kterou byla zakoupena letenka. Těmto cestujícím v důsledku změny z vyšší třídy na nižší třídu může způsobovat určité nepohodlí, které souvisí s tím, že dotčeným cestujícím není během tohoto letu poskytnut komfort odpovídající třídě uvedené na letence.¹⁴⁴ Jestliže dojde ze strany provozujícího dopravce k přemístění cestujícího do třídy nižší, než byla cestujícím zakoupena letenka na plánovaný let, má provozující dopravce povinnost do sedmi dnů cestujícím poskytnout náhradu škody, a to proplacením určitého procentuálního podílu z původně zakoupené letenky. Výše podílu se pak odvíjí v závislosti na délce letu, přičemž u letů o délce nejvýše 1500 kilometrů činí tento podíl pro náhradu škody 30 % ceny letenky. U všech letů v rámci EU delších 1500 kilometrů, s výjimkou letů mezi evropským územím členských států EU a francouzskými departementy, a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, činí výše kompenzace 50 % ceny letenky. Kompenzace

¹⁴⁰ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 23. října 2012, *Emeka Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc a další v. Civil Aviation Authority*, spojené věci C-581/10 a C-629/10, ECLI:EU:C:2012:657, bod 95.

¹⁴¹ Přemístění cestujícího z vyšší třídy do nižší kategorie může být například z obchodní třídy do první třídy.

¹⁴² K změně letecké třídy na nižší nebo vyšší třídu může dojít z důvodu tzv. *overbookingu*, zrušení původního letu nebo z jiných důvodů na straně provozujícího dopravce.

¹⁴³ Čl. 6 odst.1 Nařízení č. 261/2004.

¹⁴⁴ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 22. června 2016, *Steeff Mennens v. Emirates* *Direktion für Deutschland*, C-255/15, ECLI:EU:C:2016:472, bod 27.

u všech ostatních letů, včetně letů mezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departmenty činí 75 % ceny letenky.¹⁴⁵

3.3 Vymahatelnost práv dle Nařízení č. 261/2004

Právo EU tvoří právní systém, který je odlišný nejenom od práva vnitrostátního, ale i práva mezinárodního a tvoří tak samostatný systém *sui generis*, přičemž právní normy EU jsou pro členské státy závazné. Pro právní normy EU v případě kolize mezi ustanoveními evropského a vnitrostátního práva platí zásada aplikační přednosti. Zásada aplikační přednosti či nadřazenosti práva EU, která zaručuje jeho nadřazenost nad vnitrostátními předpisy členských států, byla formulována v judikatuře SDEU ve věci *Costa v. Enel*. Stěžejní zásadou zajišťující působení práva EU v národním právu členských států je zásada přímé použitelnosti práva EU, základním rozhodnutím, kde byla hájena zásada bezprostřední použitelnosti je rozsudek ve věci *Van Gend en Loos*. Zásada přímé použitelnosti dle SDEU znamená nutnost úplné a jednotné aplikace ustanovení práva EU ve všech členských státech po celou dobu své platnosti.¹⁴⁶ Další zásadou práva EU je přímý účinek, který je důsledkem povahy práva EU jako autonomního právního řádu, platného nejenom mezi EU a členskými státy, ale i uvnitř členských států vedle vnitrostátního práva. Přímý účinek právních norem EU lze vymezit tak, že na základě ustanovení práva EU mohou vznikat práva a povinnosti subjektům členského státu EU. Z práva Unie tedy vyplývají nejen povinnosti pro členské státy EU, ale také práva pro jednotlivce, jednotlivci tedy mohou využít těchto práv a přímo se dovolávat práva EU. Díky přímému účinku se prameny práva EU stávají přímým zdrojem práv a povinností subjektů práva na vnitrostátní úrovni a jsou aplikovatelným právem v řízeních před vnitrostátními soudy a správními orgány. V případě nařízení se jedná o obecně závazný, přímo použitelný akt, uplatňuje se automaticky a jednotně ve všech zemích EU, a to okamžitě po jeho vstupu v platnost, aniž by se muselo provádět do vnitrostátního práva. Nařízení je závazné v celém svém rozsahu pro všechny členské státy EU.¹⁴⁷ Z judikatury SDEU plyne, že „nařízení mají přímý účinek a jako taková mohou vytvářet individuální práva, která musí vnitrostátní soudy

¹⁴⁵ Čl. 10 odst. 2 písm. a), b), c) Nařízení č. 261/2004.

¹⁴⁶ TICHÝ, Luboš a kol. *Evropské právo*. 5. přepracované vydání. Praha: C.H.Beck, 2014, s. 245-247.

¹⁴⁷ HOLMES, Matthew. *EU Law Nutshell*. Round Hall Press, 2017, s. 33-35.

*chránit*¹⁴⁸. Z výše uvedeného vyplývá, že Nařízení č. 261/2004 je od vstupu v platnost přímo použitelné a závazné ve všech členských státech a všechny vnitrostátní orgány jsou od tohoto okamžiku povinny se tímto nařízením řídit. Dále z výše uvedeného plyne, že Nařízení č. 261/2004 má přímý účinek a jednotlivci se mohou přímo dovolávat práv EU.

Cestující se mohou ocitnout v situaci, kdy letecký dopravce poruší některé ze svých povinností a cestujícím upře některé právo, které by měl letecký dopravce cestujícím poskytnout například náhradu škody, volbu náhrady škody (například kdy letecký dopravce nedá cestujícímu na výběr a jako náhradu škody zvolí za něj formu poukázky).

Prosazování práv cestujících dle Nařízení č. 261/2004 v případě porušení předpisů ze strany leteckého dopravce zakotvuje povinnost členským státům určit subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení.¹⁴⁹ Nařízení však neupravuje lhůty, ve kterých by měla být stížnost podána ze strany cestujících či vyřízena, ani promlčecí lhůty pro podání stížností, kdy cestující má nárok uplatnit svá práva plynoucí z nařízení.

Nařízení neupravuje otázku příslušnosti soudů k rozhodování o nárocích vyplývajících v případě porušení práv cestujících a vyvstává tak otázka, jakým rozhodným právem se bude řídit smlouva o přepravě mezi cestujícím a leteckým dopravcem v případě porušení práva. Pro určení sudiště je schůdným řešením použití nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech¹⁵⁰ (dále také „Nařízení Brusel I bis“). Dle Nařízení Brusel I bis je místem plnění závazku, „*v případě poskytování služeb místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytnuty*“.¹⁵¹ K otázce místa sudiště se vyjádřil i SDEU ve věci *Rehder*¹⁵² a došel k závěru, že je nutné upřesnit, „*jakým způsobem je třeba v kontextu návrhu na náhradu škody založeného na nařízení č. 261/2004 vykládat slovní spojení „místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytovány“ obsažené*

¹⁴⁸ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 14. prosince 1971, *Politi s.a.s. v. Ministero delle Finanze della Repubblica Italiana*, C-43/71, ECLI:EU:C:1971:122.

¹⁴⁹ Čl. 16 Nařízení č. 261/2004.

¹⁵⁰ Dříve Nařízení Brusel I.

¹⁵¹ Čl. 7 odst. 1 písm. b) druhá odrážka Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech. Úř. věst. L 351, 20. prosince 2012, s. 1-32.

¹⁵² Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 9. července 2009, *Peter Rehder v. Air Baltic Corporation*, C-204/08, ECLI:EU:C:2009:439.

v čl. 5 bodě 1 písm. b) druhé odrážce nařízení č. 44/2001 v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do druhého členského státu“.¹⁵³

Cestující, kterému byla upřena jeho některá z práv vyplývající z Nařízení č. 261/2004 musí nejdříve kontaktovat leteckého dopravce o zjednání nápravy. Letecký dopravce ve lhůtě dvou měsíců poskytne cestujícímu odpověď.¹⁵⁴ Pokud by letecký dopravce na stížnost ze strany cestujícího nerefletoval nebo by nepodal uspokojivou odpověď, náleží cestujícímu právo dle čl. 16 odst. 2 Nařízení č. 261/2004 na podání stížnosti z důvodu porušení tohoto nařízení, „ke kterému došlo na letišti nacházejícím se na území členského státu nebo které se týká letu z třetí země na letišti nacházejícím se na uvedeném území“.¹⁵⁵ Tuto stížnost podá u vnitrostátního dozorového orgánu, který je dle čl. 16 odst. 1 Nařízení č. 261/2004 určen každým členským státem a tento subjekt je odpovědný k přijímání stížností od cestujících.¹⁵⁶ Dozorovým orgánem ve smyslu čl. 16 odst. 1 Nařízení č. 261/2004 v ČR je Úřad pro civilní letectví (dále také „ÚCL“). Cestující musí vyplnit formulář¹⁵⁷, který zašle na ÚCL. ÚCL následně kontaktuje leteckého dopravce a požádá ho o jeho stanovisko. Letecký dopravce má na vyjádření lhůtu šesti týdnů, přičemž se tato lhůta vzhledem k vyvstalým okolnostem¹⁵⁸ může opakovaně prodlužovat.¹⁵⁹ Po obdržení stanoviska od leteckého dopravce úřadem, vyhodnotí toto stanovisko a kontaktuje cestujícího o výsledku šetření.¹⁶⁰ ÚCL za rok 2021 zaevidovala 1473 stížností na porušení Nařízení č. 261/2004.¹⁶¹

Pokud nedojde k nápravě a letecký dopravce odmítne uhradit škodu cestujícímu dle Nařízení č. 261/2004 a cestující se nespokojí s výsledkem šetření ÚCL, může se obrátit

¹⁵³ Tamtéž, b.29.

¹⁵⁴ Úřad pro civilní letectví. *Práva cestujících v letecké dopravě – formulář stížnosti* [online]. caa.cz, [cit. 6. července 2022]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/dokumenty/formulare/formulare-sekce-spravni-a-bezpecnostni/prava-cestujících-v-letecke-doprave-formular-stiznosti/>.

¹⁵⁵ Čl. 16 odst. 2 Nařízení č. 261/2004.

¹⁵⁶ Čl. 16 odst. 1 Nařízení č. 261/2004.

¹⁵⁷ Tento formulář je dostupný na webových stránkách ÚCL v českém a anglickém jazyce.

¹⁵⁸ Může se jednat například o vyžádání doplňujících dokumentů nebo tato lhůta může záviset na ochotě spolupráce leteckého dopravce.

¹⁵⁹ Bod 5 Postupu stěžovatele u Úřadu pro civilní letectví. [online]. caa.cz, [cit. 6. července 2022]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/dokumenty/formulare/formulare-sekce-spravni-a-bezpecnostni/prava-cestujících-v-letecke-doprave-formular-stiznosti/>.

¹⁶⁰ Tamtéž, bod 6 a 7.

¹⁶¹ Úřad pro civilní letectví. *Výroční zpráva 2021* [online]. caa.cz, [cit. 6. července 2022]. Dostupné z: [Vyrocni-zprava-UCL2021_FINAL_screen.pdf \(caa.cz\)](https://www.caa.cz/vyrocnizprava-ucl2021-final-screen.pdf).

na příslušný soud. Vymáhání nároků vyplývajících z uvedeného nařízení bývá nejčastěji zahájeno podáním žaloby či podáním návrhu na vydání platebního rozkazu.¹⁶²

V rámci EU v oblasti letecké dopravy nelze opomenout zřízení Evropských spotřebitelských center (dále také „ESC“). V případě, že cestující se nemůže domoci svých práv vůči leteckému dopravci z jiné země EU, Norska či Islandu, může se bezplatně obrátit na ESC, které se snaží nalézt smírné mimosoudní řešení tohoto přeshraničního sporu.¹⁶³

¹⁶² BOBEK, Michal; PRASSL, Jeremias. *Air Passenger Rights: Ten Years On*. Oxford:Hart Publishing, 2016, s. 133.

¹⁶³ Evropské spotřebitelské centrum. *Bezplatná právní pomoc síť ESC*. [online]. evropskyspotrebitel.cz., [cit. 6. července 2022]. Dostupné z: <https://evropskyspotrebitel.cz/bezplatna-pravni-pomoc-site-esc/>

4 Mimořádné okolnosti a COVID-19

Nařízení č. 261/2004 připouští možnost, zproštění leteckého dopravce nahradit cestujícím škodu v případě tzv. mimořádných okolností. Tato kapitola se bude zabývat tím, jak Nařízení č. 261/2004 mimořádné okolnosti vymezuje, co musí být splněno ze strany leteckého dopravce, aby mohl být zproštěn poskytnout cestujícím náhradu škody. Jaké případy by podle judikatury SDEU mohly být považovány za mimořádné okolnosti a jaké naopak nemohou být považovány za mimořádné okolnosti. Následující řádky budou z části věnované i koronavirové pandemii. Zda se v této situaci jedná o mimořádnou okolnost a jak na tuto situaci EU reflektovala ve spojitosti s leteckou dopravou.

4.1 Mimořádné okolnosti

Samotné Nařízení, jehož cílem je poskytnout vysokou úroveň ochrany cestujícím v letecké dopravě, připouští výjimku z povinnosti uhradit náhradu škody cestujícím, pokud může letecký dopravce prokázat, že zrušení letu¹⁶⁴ bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi.¹⁶⁵ Dle Nařízení č. 261/2004 je letecký dopravce zproštěn povinnosti hradit náhradu škody dle čl. 7¹⁶⁶ tohoto nařízení, „*jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.*“¹⁶⁷ Demonstrativní výčet mimořádných okolností je uveden v preambuli Nařízení č. 261/2004 v bodech 14¹⁶⁸ a 15:

¹⁶⁴ Rozsudek soudního dvora ve věci *Sturgeon* ze dne 19. listopadu 2009, spojené věci C-402/07 a C-432/07, bod 69. V tomto ohledu je nutné připomenout, že ESD v tomto rozsudku, který je dovolují si říct revoluční v letecké dopravě, rozhodl, že i u zpožděných letů (jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tří nebo více hodin) lze na cestující nahlížet, jako by byl let zrušený, přičemž se mohou cestující dovolávat náhrady škody dle článku 7 Nařízení 261/2004. Stejně tak u zrušeného letu mohou mimořádné okolnosti zbavit povinnosti leteckého dopravce hradit náhrady dle čl. 7, „*jestliže letecký dopravce může prokázat, že významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce*“.

¹⁶⁵ Čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

¹⁶⁶ Čl. 7 Nařízení č. 261/2004.

¹⁶⁷ Čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

¹⁶⁸ Mimořádné okolnosti uvedené v bodě 14 preambule Nařízení 261/2004 je nutné vykládat restriktivně, jak uvedl SDEU v rozsudku soudního dvora ze dne 22. prosince 2008 ve věci C 549/07, bod 22 – všechny mimořádné okolnosti uvedené v Nařízení 261/2004, nemusí být nutně ve všech případech považovány za takové mimořádné okolnosti, které by leteckého dopravce zprostily odpovědnosti uhradit náhradu cestujícím dle čl. 5 odst. 1 písm. c) uvedeného nařízení.

- „okolnosti, které se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability“,
- „povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu“,
- „bezpečnostních rizik“,
- „neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce“.¹⁶⁹

Bod 15 preambule stanoví, že „za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.“¹⁷⁰

Mimořádné okolnosti v nařízení nejsou blíže specifikované, nenajdeme zde ani vysvětlení pojmu přiměřená opatření, což mělo za následek vyvstávající otázky a nejasnosti při výkladu mimořádných okolností. Výklad poskytl SDEU ve svých rozhodnutích. Dle názoru autorky i k přihlédnutí připravované novely Nařízení č. 261/2004, není možné vzhledem už k významu pojmu „mimořádná okolnost“¹⁷¹ podat v nařízení ucelený seznam situací a SDEU zde bude i nadále plnit funkci orgánu, který vyvstalou situaci objasní, zda se o mimořádnou okolnost jedná či ne.

Soudní dvůr poskytl definici mimořádné okolnosti v rozhodnutí ve věci *Wallentin-Hermann* proti *Alitalia*, kde konstatoval, že za mimořádné okolnosti lze považovat takové okolnosti, které „nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymykají jeho účinné kontrole“.¹⁷² Tuto definici později potvrdil i v rozhodnutí ve věci *McDonagh*.¹⁷³

V souladu s výše uvedeným je letecký dopravce povinen přijmout veškerá přiměřená opatření, která by zabránila zrušení či zpoždění daného letu. Podmínku přijetí veškerých

¹⁶⁹ Preambule Nařízení č. 261/2004, bod 14.

¹⁷⁰ Preambule Nařízení č. 261/2004, bod 15.

¹⁷¹ Dle názoru autorky této práce není možné podat taxativní výčet mimořádných okolností. Už jen slovo „mimořádný“ od toho vyvozují něco mimořádného, co nelze očekávat, situace, která nenastala, ale nastat může a není zatím nijak upravena, jako například pandemie COVID-19.

¹⁷² Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA., C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771, bod 23.

¹⁷³ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 31. ledna 2013, Denise McDonagh v. Ryanair Ltd, C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43, bod 29.

přiměřených opatření je možné považovat za splněnou, pokud „opatření, která v okamžiku, kdy nastaly dané mimořádné okolnosti, odpovídala zejména podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro dotčeného leteckého dopravce“.¹⁷⁴ Aby byla také splněna podmínka přijetí veškerých přiměřených opatření, měl by letecký dopravce již ve fázi plánování letu přihlídnout i k možnému riziku spojenému s případným výskytem mimořádných okolností. Letecký dopravce by tedy měl reagovat a včas naplánovat své možnosti a prostředky, aby byl schopen vytvořit časovou rezervu v takovém rozsahu, který by byl pro leteckého dopravce přijatelný a byl by schopen let uskutečnit, jakmile mimořádné okolnosti pominou. Pokud by letecký dopravce takto neučinil a časovou rezervu by nenaplánoval, nelze mít za to, že by vynaložil úsilí přijmout veškerá přiměřená opatření, která by vzniklým mimořádným okolnostem zabránila.¹⁷⁵

Mezi nejčastěji vyskytující se faktor, který může v letecké dopravě zapříčinit zpoždění nebo zrušení letu, je výskyt technických závad na letadle. SDEU ve své judikatuře odpovídal na otázku, zda technická závada způsobená nedostatkem údržby letadla může být považována za mimořádnou okolnost. SDEU stanovil, že technické závady odhalené leteckým dopravcem při údržbě letadla či technické závady, které vznikly v důsledku nedostatečné údržby letadla nemohou být považovány za mimořádnou okolnost. Nevyloučil však, že by technické závady neměly být posuzovány za mimořádné okolnosti, a to za předpokladu, že „vyplývají z událostí, které nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole“. O technickou závadu letadla¹⁷⁶ by se tedy mohlo jednat v případě skryté výrobní vady.¹⁷⁷ SDEU se zabýval i otázkou technického problému v souvislosti s nárazem mobilních nástupních schůdků do letadla ve věci *Siewert*. Tato odpověď byla záporná a není takovou událost možné kvalifikovat za mimořádnou okolnost. Letištní schůdky či můstky nutně slouží k nástupu a výstupu cestujících, letečtí dopravci tedy pravidelně čelí situacím používání mobilních schůdků či můstků a srážka letadla s tímto zařízením je považována „za událost vlastní

¹⁷⁴ Rozsudek SDEU, C-549/07, b.40

¹⁷⁵ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 12. května 2011, Andrejs Eglītis and Edvards Ratnieks v. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10, ECLI:EU:C:2011:303, bod 27 až 29.

¹⁷⁶ „Tak je tomu například v situaci, kdy konstruktér letadel, která tvoří flotilu dotčeného leteckého dopravce, nebo příslušný orgán odhalí, že daná letadla, ačkoliv jsou již v provozu, mají skrytou výrobní vadu ohrožující letovou bezpečnost.“ Rozsudek soudního dvora ze dne 22.12.2008, C-549/07, b.25

¹⁷⁷ Rozsudek SDEU, C-549/07, b.25 a 26.

běžnému výkonu činnosti“.¹⁷⁸ Oproti tomu v rozsudku *Pauels* SDEU dospěl k jinému pohledu na věc. V tomto případě se jednalo o poškození pneumatiky letadla způsobené šroubem, který se nacházel na letištní dráze. Okresní soud v Kolíně nad Rýnem, na tuto událost pohlížel jako okolnost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a kterou by mohl mít pod kontrolou a přikláněl se, jak bylo rozhodnuto ve věci *Siewert*, k tomu, že se o mimořádnou okolnost nejedná. Soudní dvůr zaujal opačný postoj a kvalifikoval tuto událost za mimořádnou okolnost, která zprošťuje leteckého dopravce náhrady dle čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004.¹⁷⁹

SDEU se rovněž zabýval situací, kdy došlo v roce 2010 k výbuchu islandské sopky Eyjafjallajökull, který vedl k uzavření části evropského vzdušného prostoru. SDEU se vyjádřil k takové situaci ve věci *McDonagh* a jednoznačně uvedl, že výbuch sopky a následné uzavření části vzdušného prostoru nad EU představuje mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004. Rovněž potvrdil, že mimořádné okolnosti nezbavují leteckého dopravce povinnosti poskytnout cestujícím péči dle čl. 5 odst. 1 písm. b) uvedeného nařízení.¹⁸⁰

Bez povšimnutí by nemělo zůstat ani rozhodnutí SDEU ve věci *Pešková*, kdy bylo posuzované, zda střet letadla s ptákem představuje mimořádnou okolnost, SDEU se zabýval předběžnou otázkou položenou právě ze strany ČR¹⁸¹. SDEU se v projednávaném případě vyslovil, že střet letadla s ptákem a ani případné poškození letadla v důsledku střetu není „*vnitřně spjat se systémem fungování letounu, a tudíž nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole*“. Z tohoto důvodu musí být střet letadla s ptákem kvalifikován jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.¹⁸² Autorka této práce se v souvislosti tohoto případu zabývala i myšlenkou, kdy by mohlo být letadlo zasáhnuto bleskem, zda i tato okolnost by byla ze strany SDEU uznána, jako mimořádná okolnost. Ke dni sepsání této práce nebyl zatím vydán v této souvislosti rozsudek SDEU, ale byla položena

¹⁷⁸ Soudní dvůr EU: Usnesení soudního dvora ze dne 14. listopadu 2014, *Sandy Siewert a další v. Condor Flugdienst GmbH*, ve věci C-394/14, ECLI:EU:C:2014:2377, bod 19 a 20.

¹⁷⁹ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 4. dubna 2019, *Germanwings GmbH v. Wolfgang Pauels*, C-501/17, ECLI:EU:C:2019:288, bod 21 až 23.

¹⁸⁰ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 31. ledna 2013, *Denise McDonagh v. Ryanair Ltd*, C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43, bod 34.

¹⁸¹ Předběžnou otázku tehdy podal Obvodní soud pro Prahu 6.

¹⁸² Soudní dvůr EU: Rozsudek soudního dvora ze dne 4. května 2017, *Marcela Pešková a Jiří Peška v. Travel Service a.s.*, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342, bod 24.

předběžná otázka od zemského soudu Korneuburgu v Rakousku v květnu 2021.¹⁸³ Ke dni sepsání této práce zatím SDEU rozhodnutí nevydal. Autorka se přiklání v souvislosti v případě Pešková, kde bylo rozhodnuto, že tato událost představuje „mimořádné okolnosti“, i v tomto případě by se mohlo jednat o mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

Specifickou událostí, se kterou se může letecký dopravce setkat, je stávka¹⁸⁴. Je nutno rozlišit, zda se jedná o stávku zaměstnanců leteckého dopravce či jestli se jedná o stávku externí. Soudní dvůr se zabýval případem *Krüsemann*. Společnost TUIfly oznámila svým zaměstnancům plány na restrukturalizaci podniku což mělo za následek, že poměrně velká část zaměstnanců se následující dny nedostavili do zaměstnání z důvodu nemoci. V důsledku toho byly některé lety této společnosti zpožděny o tři hodiny či více nebo byly zrušeny. Ač tato stávka byla stávkou neorganizovanou a mohla by být považována za mimořádnou událost, SDEU rozhodl jinak. Ačkoliv míra nepřítomnosti není charakteristická pro běžnou činnost leteckého dopravce. Nepřítomnost zaměstnanců dotyčného leteckého dopravce nepocházela oficiálně od odborové organizace a v tomto případě je třeba jej kvalifikovat jako tzv. „divokou stávku“. SDEU poukázal právě na skutečnost, že letecký dopravce potenciálně přispěl ke vzniku nepřítomnosti svých zaměstnanců oznámením opatření na restrukturalizaci podniku z čehož plyne, že tato mimořádná okolnost byla pod jeho účinnou kontrolou. Z tohoto důvodu se o mimořádnou okolnost nejedná a letecký dopravce nemůže být zbaven povinnosti náhrady dle čl. 5 odst., 3 Nařízení č. 261/2004.¹⁸⁵

V souvislosti s mimořádnými okolnostmi stojí za zmínku, dle autorky průlomový rozsudek SDEU z nedávné doby ve věci *Airhelp*. Základem sporu byla stávka pilotů letecké společnosti SAS z důvodu vyjednávání nové kolektivní smlouvy. Piloty společnosti SAS zastupovaly ve věci vyjednávání této smlouvy odborové svazy pilotů, které považovaly tato vyjednávání o nové smlouvě za neúspěšná a vyzvaly piloty ke stávce. Tato stávka měla

¹⁸³ Soudní dvůr EU: Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landesgericht Korneuburg (Rakousko) dne 27. května 2021 – L GmbH v. F GmbH, BW, SW, C-336/21, ECLI:EU:C:2021:838.

¹⁸⁴ Právo na stávku, je základním právem zakotveným v čl. 28 Listiny základních práv Evropské unie.

¹⁸⁵ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 17. dubna 2018, Helga Krüsemann a další v. TUIfly GmbH, ve spojených věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/19, ECLI:EU:C:2018:258, bod 36 až 43.

za následek zrušení více než čtyři tisíce letů ze strany letecké společnosti SAS.¹⁸⁶ Společnost SAS měla za to, že se v této věci jedná o mimořádné okolnosti, kterým nebylo možné zabránit i za předpokladu, že by byla přijata všechna přiměřená opatření.¹⁸⁷ SDEU ve věci rozhodl, že stávka organizovaná odborovou organizací zaměstnanců leteckého dopravce, jejímž cílem je zejména zajistit zvýšení platů, nespadá pod pojem mimořádných okolností, které by mohly zprostit leteckou společnost povinnosti zaplatit náhradu za zrušení nebo významné zpoždění v souvislosti s dotyčnými lety, i když je stávka organizována v souladu s podmínkami stanovenými vnitrostátními právními předpisy.¹⁸⁸

4.2 Pandemie COVID-19 jako mimořádná okolnost?

Na počátku roku 2020 zasáhla svět pandemie onemocnění COVID-19, koronavirus se poprvé objevil v čínském Wu-chanu ke konci roku 2019, nový virus se začal velmi rychle přenášet do celého světa.¹⁸⁹ Dle názoru autorky, právě globální letecká doprava a podcenění včasných protiepidemických zásahů napomohla k tak enormnímu rozšiřování onemocnění COVID-19.

Pandemie COVID-19 je výzvou téměř pro celý svět, nejenom že ovlivnila zdraví lidské populace, ale způsobila nejzávažnější narušení světové ekonomiky od druhé světové války. První důkazy o dopadech na leteckou dopravu a jiné oblasti byly zničující.¹⁹⁰ Letecká doprava, která je celosvětově velmi významným odvětvím se v podstatě zastavila ze dne na den, z důvodu přijímání restriktivních protiepidemických opatření prochází letecká doprava největší krizí za svou stoletou historii. Očekávání návratu do normálu je více než optimistická, jelikož v leteckém odvětví panuje nejistota a také z počátku nedůvěra cestujících z možné nákazy a řešení následných problémů s ní spojenou. Pokles zaměstnanosti se nevyhnul žádnému segmentu tohoto odvětví¹⁹¹

¹⁸⁶ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 23. března 2021, *Airhelp Ltd v. Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226, bod 9-10.

¹⁸⁷ Tamtéž, bod 13.

¹⁸⁸ Rozsudek SDEU, C-28/20, bod 51 a 52.

¹⁸⁹ World Health Organization. *COVID-19 - China* [online]. Who.int, 5. 1. 2020. [cit. 24. července 2022]. Dostupné z: <https://www.who.int/emergencies/disease-outbreak-news/item/2020-DON229>

¹⁹⁰ Gössling S., Scott D., Hall C.M. *Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19*. [online]. *Journal of Sustainable Tourism*. 2020, s.1–20 [cit. 24. července 2022]. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8139276/#bib28>

¹⁹¹ A Message from the Board of Editors COVID-19. *Air & Space Law*. 2020, s.1-2.

EU byla mezi prvními přímo zasaženou pandemií COVID-19, v důsledku vnitrostátních restrikcí ve své podstatě pandemie znemožnila či omezila cestování, což vedlo k nezanedbatelnému počtu zrušených rezervací ze strany dopravců, ale i ze strany cestujících. Vzhledem k situaci nebylo možné přepravujícím dopravcem poskytnout náhradní let tak, aby se cestující dostal do zamýšleného místa určení během co nejkratší doby.

Z počátku nebylo jasné, jak k této situaci přistupovat. Zda se v případě zrušení letu v souvislosti s onemocněním COVID-19 jedná o mimořádnou událost, která by provozujícího dopravce mohla zbavit k povinnosti náhrady škody¹⁹², neboť rozšíření tohoto onemocnění v takovém rozsahu nemohl nikdo předvídat¹⁹³ nebo zda se opravdu o mimořádnou situaci nejedná a dopravci by vyvstala povinnost plnit náhrady škody cestujícím.

V rámci zmírnění ekonomických dopadů pandemie COVID-19 zveřejnila Evropská Komise (dále také „Komise“) dne 18.3.2022 pokyny pro zajištění jednotného uplatňování práv cestujících v letecké dopravě v celé EU, zejména pokud se jedná o zpoždění letu nebo jeho zrušení. Komise poukazuje i na skutečnost, že její stanovisko není a ani nemůže být vyčerpávající, což je logické vzhledem k době vydání a k počátku pandemie v EU.¹⁹⁴ Poskytuje tedy vodítko pro vyjasnění způsobu, jakým se uplatní na některá ustanovení právních předpisů vydaných orgány EU týkajících se v souvislosti s nákazou Covid-19 práv cestujících v letecké dopravě. Komise s ohledem na koronavirovou krizi spatřuje problematiku „přesměrování při nejbližší příležitosti“, jež může být v důsledku uzavření hranic jednotlivých členských států EU a s ním spojené omezení volného pohybu osob na území EU, poměrně složitá a v době pandemie velmi nejisté. Proto by mohlo být pro cestující vhodnější zvolit náhradu nebo „přesměrování v pozdější době“.¹⁹⁵ Právo na poskytnutí péče ve smyslu čl. 9 Nařízení č. 261/2004 trvá po dobu koronavirové krize bez omezení, cestující mají tedy v případě odepření nástupu na palubu právo na poskytnutí

¹⁹² Čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

¹⁹³ dTest. *Na co máte právo při zrušení letu v době onemocnění COVID-19*. [online]. dTest.cz, 28.4. 2020. [cit. 29. července 2022]. Dostupné z: <https://www.dtest.cz/clanek-8029/na-co-mate-pravo-pri-zruseni-letu-v-dobe-onemocneni-covid-19>

¹⁹⁴ Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19, byly vydány v počátku šíření pandemie v Evropě v roce 2020.

¹⁹⁵ Sdělení Komise. Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19 (2020/C 89 1/01). Úř. věst. C 89I, 18. března 2020, s.1-8. Bod 2.1.

péče¹⁹⁶ a za stanovených podmínek toto právo náleží i cestujícím v případě zrušení letu nebo zpožděného letu.¹⁹⁷ Cestujícím je přiznáno právo na péči i v případě, kdy je let zrušen či zpožděn, které je způsobeno mimořádnou okolností. Cestujícím tedy případně náleží poskytnutí péče ze strany dopravce po celou dobu mimořádných okolností bez ohledu na cenu, kterou za ni cestující uhradil. V případě, že byl let zrušen a cestující například stále čekají na přesměrování, které v tu dobu není možné z důvodu restrikcí, mohou cestující po dobu čekání požadovat po dopravci zajištění občerstvení či ubytování v hotelu. Doba čekání na přesměrování je vzhledem ke koronavirové krizi těžko předvídatelná a povinnost provozujícího dopravce poskytnout v této době péči cestujícím i časově neomezená, a tedy pro provozující dopravce dost nákladná, což bylo kritizováno i ze strany Mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA.¹⁹⁸ Zde se z pozice spotřebitele autorka této práce přiklání na stranu Mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA a domnívá se, že by měla být nastolena alespoň částečná rovnováha, jak cestující, tak ani provozující dopravci za koronavirovou pandemii nemohou, nezpůsobili ji a nebylo ani v jejich silách nastalou situaci jakkoliv ovlivnit.

Provozující dopravce může v souvislosti s koronavirovým onemocněním odepřít cestujícímu nástup na palubu za určitých podmínek. Odepření nástupu na palubu může být ze strany dopravce uplatněno jen za přiměřených důvodů, například zdravotní důvody. Tato situace může v době pandemie být poměrně častá, některá letiště zavedla opatření, jako například měření teploty cestujícím, která mohla odhalit možné onemocnění.¹⁹⁹ Nejenom letiště zaváděla opatření, s cílem omezit šíření onemocnění COVID- 19, ale i členské státy přijaly různá opatření, která ovlivnila právo občanů EU pohybovat se mezi členskými státy. Právě mezi taková opatření mohou náležet požadavky členského státu, aby letecké společnosti odmítly nástup na palubu cestujícím, kteří nedisponovali osvědčením o testu na COVID- 19, o očkování nebo o prodělání nemoci a jeho zotavení nebo vyplnění formuláře při vstupu do daného členského státu, který toto podmiňoval.

¹⁹⁶ Právo na poskytnutí péče ve smyslu čl. 9 Nařízení zaniká v případě, že se cestující rozhodně pro náhradu celé letenky nebo když si cestující zvolí možnost „přesměrování v pozdější době“ dle přání cestujícího.

¹⁹⁷ Sdělení Komise. Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19 (2020/C 89 1/01), bod 3.3.

¹⁹⁸ KOČAŘ, T., KOBLEROVÁ, M. COVID-19: Vliv koronavirové krize na práva cestujících v letecké, železniční a autobusové dopravě. [online] *Právní prostor*. 17.4.2020 [cit. 30. července 2022]. <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/covid-19-vliv-koronavirove-krize-na-prava-cestujících-v-letecke-zeleznicni-a-autobusove-doprave>

¹⁹⁹ Vysoká teplota je jeden z příznaků koronavirového onemocnění COVID- 19.

Taková opatření mohou představovat přiměřený důvod dopravce a odepřít těmto cestujícím nástup na palubu.²⁰⁰

Právo na odškodnění ve formě paušální kompenzace cestujícím dle čl. 7 Nařízení za určitých okolností, se nebude vztahovat na provozující dopravce v případě, že státy přijmou v souvislosti s koronavirovou krizí opatření, kterým přímo zakáží určité lety nebo volný pohyb osob, který fakticky neumožní let uskutečnit. Taková opatření je možné označit za mimořádnou okolnost, která zbavuje provozujícího dopravce povinnosti náhrady škody. Tato podmínka by provozujícího dopravce mohla zbavovat i v případě zrušení letu, kdy nedojde k úplnému zákazu volného pohybu osob, ale je až na výjimky omezen. Stejně tak by mělo být považováno za mimořádnou okolnost rozhodnutí dopravce zrušit let, a to za předpokladu, že toto rozhodnutí bylo oprávněné z důvodu ochrany zdraví posádky letadla.²⁰¹ Bohužel v době sepsání diplomové práce nebylo k dispozici žádné rozhodnutí SDEU, které by se zabývalo dopadem pandemie COVID-19 a práv cestujících v letecké dopravě.

Od zrušení letu provozujícím dopravcem v době koronavirové pandemie je nutno odlišit zrušení letu ze strany cestujícího z důvodu obav z možné nákazy koronavirovým onemocněním. Právním cestujících, kteří zruší let z vlastní vůle, se Nařízení č. 261/2004 nezabývá. Cestující se tedy musí řídit obchodními podmínkami, jak je uvedeno v podmínkách dopravce.²⁰²

Letecká doprava utrpěla koronavirovou pandemií v prvním a druhém čtvrtletí roku 2020 velké snížení v počtu rezervací v rozmezí 60-90 % oproti předešlému roku 2019. Počet žádostí cestujících o vrácení peněz z důvodu zrušených letů výrazně překročil počet nových rezervací letů.²⁰³ Dopravci čelí prudkému poklesu svého podnikání a někteří letečtí dopravci k této situaci přistoupili z důvodu finančních ztrát formou nabízení cestujícím vouchery namísto proplacení pořizovací ceny letenky. Mnohdy provozující dopravce ani jinou formu

²⁰⁰ European Commission. *Travel during the coronavirus pandemic*. [online] ec.europa.eu. [cit. 30. července 2022]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/travel-during-coronavirus-pandemic_cs

²⁰¹ Sdělení Komise. Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19 (2020/C 89 1/01), bod 3.4.

²⁰² Sdělení Komise. Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19 (2020/C 89 1/01), bod 2.2.

²⁰³ Doporučení Komise (EU) 2020/648 ze dne 13.5. 2020 o poukazech nabízených cestujícím jako alternativa k vrácení peněz za zrušené souborné cestování a přepravní služby a v souvislosti s pandemií COVID-19. Úř. věst. L 151, 14. května 2020, s.10-16.

kompenzace nežli voucher, cestujícím neposkytl. V letecké dopravě má cestující právo v takovém případě si zvolit možnost mezi voucherem nebo vrácením pořizovací ceny letenky. Komise dne 13. května 2020 vydala doporučení, kdy potvrzuje toto právo výběru cestujícím, ale poukazuje i na možnost, aby sami dopravci motivovali cestující, tak aby byl pro cestující zajímavější variantou voucher než vrácení ceny pořizovací letenky. Stále je zdůrazněno, že je pouze na cestujícím, jakou možnost si zvolí a ze strany dopravce mu voucher nemůže být vnučen. Velké množství požadovaných refundací cestujícími by mohlo leteckým dopravcům způsobit potíže s likviditou. Doporučení Komise navrhuje, aby doba platnosti voucheru byla po dobu 12 měsíců, a pokud by nebyl využit, letecký dopravce po uplynutí této doby voucher proplatí.²⁰⁴

Problematiku rušených letů a nedodržování práv cestujících v letecké dopravě v době pandemie nezůstal ani mimo pozornost Komise a Consumer Protection Cooperation²⁰⁵ (dále jen „CPC“). Letečtí dopravci, jak již bylo uvedeno výše, mnohdy nedávali cestujícím na výběr a byl jim za zrušený let poskytnut, jako náhrada, voucher. Některé letecké společnosti vynaložily snahu, aby jejich postupy byly slučitelné s Nařízením č. 261/2004, ale ani tyto letecké společnosti pak nebyly schopny dodržovat krátké lhůty vrácení peněz. Letečtí dopravci přistupovali v nesouladu s jejich povinnostmi vůči cestujícím, čímž se snažili odvrátit možné likvidační důsledky pandemie. Komise obdržela nemalé množství stížností ze strany spotřebitelů, na které reagovala a společně s CPC vedla počátkem roku 2021 dialogy s šestnácti leteckými společnostmi s cílem shromáždit informace, zda letecké společnosti poskytují cestujícím dostatečné informace o jejich právech a jakým způsobem reagují na stížnosti spotřebitelů.²⁰⁶ Na základě vypracované zprávy Komise a v rámci dialogu v roce 2021 se letecké společnosti zavázaly přijmout opatření, která uvedou jejich postupy do souladu s právními předpisy EU. Tyto závazky zahrnovaly vypořádání nevyřízených úhrad vůči cestujícím a včasné proplacení nákladů, lepší informovanost cestujících o jejich právech a nabídnutí cestujícím výměnu voucherů za peníze. Podle tiskové zprávy Komise ze dne 8. července 2022, letecké

²⁰⁴ Břenková, A. Koronavirus & nároky cestujících v letecké dopravě. [online] *Právní prostor*. 17.6.2020 [cit. 5. srpna 2022]. <https://www.pravniprostor.cz/clanky/mezinarodni-a-evropske-pravo/koronavirus-naroky-cestujicich-v-letecke>.

²⁰⁵ Síť pro spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele.

²⁰⁶ European Commission. *Commission and consumer authorities call on airlines to improve handling of flight cancellations*. [online] ec.europa.eu, 28.6.2021 [cit. 11. srpna 2022]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/mex_21_3283#4

společnosti splnily většinu svých závazků na základě dialogů z roku 2021. Letecké společnosti proplatily více než 500 000 voucherů, které uložily spotřebitelům za zrušené lety v době koronavirové pandemie.²⁰⁷

Zmírnění koronavirové pandemie a s ní spojené uvolnění restrikcí zvýšil zájem cestujících o služby leteckých společností. Pandemie zasáhla leteckou dopravu natolik, že většina leteckých společností musela zavést opatření, která se týkala především propouštění personálu z důvodu úspor a snahy odvrátit likvidační důsledky pandemie. Dopadem těchto opatření leteckých společností a nedostatkem personálu dochází k markantnímu rušení letů nebo jejich zpoždění. Na evropských letištích zavládl v letních měsících doslova chaos, cestující se potýkají s mnohahodinovým zpožděním letů nebo jejich zrušením.²⁰⁸

²⁰⁷ European Commission. *Airlines reimburse over 500,500 flight vouchers as result of Commission and consumer authorities action in COVID-19 pandemic*. [online] ec.europa.eu, 8.7.2022 [cit. 11. srpna 2022]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_4383

²⁰⁸ Bloomberg. *How Europe became the epicenter for this summer's travel chaos*. [online] Bloomberg.com, 1.7.2022 [cit. 15. srpna 2022]. <https://www.bloomberg.com/news/features/2022-07-01/record-flight-delays-cancellations-make-europe-2022-s-worst-place-to-travel?sref=SCKvL4TY>

5 Připravovaná novela nařízení (ES) č. 261/2004

Cílem Nařízení č. 261/2004 bylo dosáhnout vyšší úrovně ochrany cestujících, než jakou předpokládají stávající mezinárodní úmluvy. Zatímco Varšavská úmluva z roku 1929 a Montrealská úmluva z roku 1999 směřovaly především ke stanovení kompromisu mezi hospodářskými zájmy leteckého průmyslu na jedné straně a právy cestujících na straně druhé. Unijní normotvůrce měl za to, že cestující si zaslouží větší ochranu, než jim mohou poskytnout dvě stávající celosvětové úmluvy. To pak vedlo k přijetí nařízení, které bylo speciálně navrženo tak, aby chránilo práva cestujících.²⁰⁹ Autorka se shoduje s názorem J. Prassla, že úprava práv cestujících Nařízením č. 261/2004 je poměrně silná a dobře zakotvená a je jednou z nejúspěšnějších akcí v této oblasti.²¹⁰ Na druhou stranu se již na počátku Nařízení č. 261/2004 shledalo s vlnou kritiky, ať už ze strany cestujících pro jeho nejasnost nebo ze strany leteckých dopravců kritizováno za přílišnou nakloněnost cestujícím a nepřiměřené finanční zátěže na letecké dopravce.²¹¹

Evropská komise reagovala na nedostatky vyplývající z Nařízení č. 261/2004 a vnímala nutnost revize stávající úpravy. Návrh změny nařízení představila v první polovině roku 2013. Cílem tohoto návrhu²¹² bylo podpořit zájmy cestujících a zajistit dodržování vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě ze strany leteckých dopravců, ale také zohlednit finanční důsledky pro odvětví letecké dopravy.²¹³ Jeden z prvních kroků vedoucích ke změnám v nařízení, bylo provedení veřejné konzultace, která probíhala koncem roku 2011 až do března roku 2012. Na konzultaci se podíleli, jak zástupci ze strany spotřebitelů a cestujících, tak ze strany leteckých společností a jejich

²⁰⁹ MENDES DE LEON, Pablo. *Introduction to Air Law*, Kluwer Law International B.V., 2017, s. 259.

²¹⁰ BOBEK, Michal; PRASSL, Jeremias. *Air Passenger Rights: Ten Years On*. Oxford:Hart Publishing, 2016, s. 324-326.

²¹¹ Tamtéž.

²¹² Autorkou této diplomové práce budou zmíněny body Návrhu nařízení, které považuje k této práci za důležité.

²¹³ 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*. [online] 23.6.2022, Legislative Train Schedule European Parliament. [cit. 27. srpna 2022]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-europe-fit-for-the-digital-age/file-common-rules-on-compensation-to-passengers>

asociace, letiště, cestovní kanceláře či vnitrostátní orgány na celostátní a nižší úrovni.²¹⁴ Přípravovaný návrh reflektuje na efektivní a jednotné prosazování práv cestujících v letecké dopravě a jeho snahou je upřesnění hlavní zásady a práv cestujících, které byly v minulosti důvodem mnoha sporů, a ke kterým se také v minulosti vyjadřoval SDEU²¹⁵ na základě podaných předběžných otázek.²¹⁶

SDEU se musel vypořádat s jedním ze zásadních problémů Nařízení č. 261/2004, kterým byla absence některých pojmů a definovat je. Návrh nařízení se s ohledem na judikaturu SDEU v letecké dopravě právě touto problematikou zabývá a cílem je doplnit tyto pojmy a legislativně ukotvit, například definice pojmu „mimořádné okolnosti“, „let“, „cesta“, „čas odletu“ či „čas příletu“.²¹⁷ Návrhem změn v Nařízení č. 261/2004 je implikace některých skutečností z rozhodnutí SDEU. Jedním z takových je právo na náhradu škody v případě významného zpoždění, jak o něm bylo rozhodnuto SDEU ve spojených věcech *Sturgeon*²¹⁸, přičemž byl brán ohled na kritiku leteckých dopravců tohoto rozsudku z důvodu velké finanční zátěže pro letecké společnosti. Návrhem je zvýšení mezních lhůt, po kterých vzniká cestujícím právo na náhradu, a to ze tří hodin na pět hodin u všech cest v rámci EU. Ovšem u cest mimo EU do třetích zemí a ze třetích zemí²¹⁹ bude mezní lhůta stanovena v závislosti na cestovní vzdálenosti.²²⁰ Dle názoru autorky je tento návrh vyvážený a citlivý k cestujícím, ale i k leteckým společnostem.

Návrh reaguje i na rozhodnutí SDEU ve věci *Wallentin-Hermann* a problematičtějšího definování pojmu „mimořádné okolnosti“. Mimořádné okolnosti jsou v návrhu jasněji definované oproti původnímu Nařízení č. 261/2004 a pro větší právní jistoty také návrh zavádí seznam konkrétních okolností, které mají či nemají být považovány

²¹⁴ 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. In: EUR-LEX [online]. [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 27. srpna 2022] Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A52013PC0130>

²¹⁵ Jak již bylo pojednáno v předešlých kapitolách, ku příkladu v kapitole 4.1 mimořádné okolnosti.

²¹⁶ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení /ES) č. 261/2004. s. 6.

²¹⁷ Čl. 1 písm. e) Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení /ES) č. 261/2004.

²¹⁸ Rozsudek SDEU, C-407/07.

²¹⁹ Mezní lhůty u cest mimo EU stanoveny v závislosti na vzdálenosti cesty: pět hodin u cest na vzdálenost do 3500 kilometrů, devět hodin by se jednalo u cest na vzdálenost od 3500 kilometrů do 6000 kilometrů a u vzdáleností nad 6000 kilometrů by se mělo jednat od zpoždění dvanáct hodin. Bod 3.3.2 Návrh nařízení č. 261/2004.

²²⁰ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení /ES) č. 261/2004. Bod 3.3.1.1.

za mimořádné.²²¹ Autorka kladně hodnotí vyjasnění definice „mimořádných okolností“, která dává vyšší právní jistotu cestujícím i leteckým společnostem. Rozšířený a ucelenější demonstrativní výčet mimořádných okolností s návazností na judikaturu SDEU je velkým přínosem, který přispěje k jednotnému výkladu, na druhou stranu se autorka domnívá, že vyčerpávající (jak uvádí návrh nařízení) do jisté míry není. Autorka zastává názor, že SDEU zde nadále bude sehrávat důležitou roli, neboť nepředvídatelných situací, které mohou nastat a mohly by být považovány za mimořádnou okolnost nejsou stále vyčerpány (jak již bylo v práci uvedeno například zasáhnutí letadla bleskem). Z tohoto důvodu by nebylo řešením ani taxativní výčet událostí.

Další změnou a lepší zohlednění finanční způsobilosti leteckých dopravců je u zrušených či zpožděných letů z důvodu mimořádných okolností omezení práva na ubytování. Což by mělo být omezeno na tři noci a ubytování by mělo být za jednoho cestujícího na nejvýše 100 EUR za noc.²²² Dopad na cestující by mohl zmírnit návrh, který poukazuje na právo přesměrování v případě, že letecký dopravce nemůže cestujícího přesměrovat na jiný let do dvanácti hodin za využití vlastních služeb, měl by tak zvážit i možnosti přesměrovat cestující přes jiné dopravce.²²³ Autorka této práce hodnotí toto omezení vůči leteckým dopravcům celkem kladně, například jak bylo uvedeno v podkapitole 4.2 doba čekání na přesměrování může být vzhledem u některých mimořádných událostí a povinnost provozujícího dopravce poskytnout v této době péči cestujícím i časově neomezená, z čehož vyplývá nákladnost pro provozující dopravce. Na druhou stranu, by mohla nastat situace, kdy mimořádná okolnost, jako byla v případě koronavirové krize a vzhledem k opatřením členských států a nemožnosti cestovat, je tato omezená doba třech nocí vůči cestujícím poměrně krátká a mohla by být finančně nákladná pro spotřebitele. Z tohoto důvodu bych navrhovala prodloužit tuto dobu alespoň na čtyři až pět nocí.

Informovanost o právech cestujících se jeví také poměrně problematické. Mnoho cestujících nemá stále dostatečné povědomí o tom, jaká práva mají a od leteckých společností tyto informace mnohdy chybí. Jako příklad můžeme uvést situaci, kdy letecký dopravce nedá cestujícímu na výběr a automaticky předloží cestujícímu voucher.

²²¹ Tamtéž.

²²² Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení /ES) č. 261/2004. Bod 3.3.2, s. 8.

²²³ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení /ES) č. 261/2004. Bod 3.3.1.1, s.7.

Cestující má vždy právo si zvolit formu náhrady. Z průzkumu Eurobarometru vyplývá, že cestující v EU nejsou dostatečně informováni o svých právech a tyto výsledky by měly být podkladem pro připravovaný návrh nařízení.²²⁴ Novela návrhu nařízení se snaží nedostatečnou informovanost cestujících vyřešit povinností informovat cestující písemně o jejich právech v případě zrušení letu či odepření nástupu na palubu.²²⁵ Dle autorky této práce by jako doplňující mohl být informační leták pro cestující od letecké společnosti, kde by byly shrnuty práva cestujících v případě zpoždění letu, zrušení letu či odepření nástupu na palubu.

Návrh nařízení také reaguje na situace, kdy letecký dopravce odepře nástup cestujícímu, který využil letenku jen pro cestu zpět a nedostavil se k prvnímu odletu tzv. „no show“. Novelizace nařízení navrhuje částečný zákaz omezení pro cestující, kteří se nedostaví právě k prvnímu odletu a již by cestujícím neměl být odepřen nástup na palubu se stejnou letenkou proto, že ji cestující nevyužili pro cestu tam.²²⁶

SDEU ve svém rozsudku *Germanwings* upřesnil definici „čas příletu“, čas příletu je dle SDEU okamžik, kdy se otevřou alespoň jedny dveře letadla a cestující jsou v tento okamžik oprávněni letadlo opustit.²²⁷ Dle připravovaného návrhu a doplnění nových definic je „časem příletu“ „čas kdy letadlo dosáhne příletového stání a kdy jsou zataženy jeho parkovací brzdy“.²²⁸ Vzhledem k době vydání rozsudku a k době, kdy byl návrh vydán, nebylo možné tento judikát v návrhu zohlednit²²⁹ Dle názoru autorky by bylo vhodné tuto definici v návrhu přepracovat a pojem „čas příletu“ definovat dle rozsudku *Germanwings*. Domnívám se, že v případě zachování definice dle původního návrhu, by mohlo dojít ke snížení ochrany cestujících. Pokud by se jednalo o „čas příletu“ v okamžiku, kdy jsou zataženy parkovací brzdy letadla a nejednalo by se o okamžik dle SDEU, kdy jsou otevřeny první dveře pro výstup cestujících, mohlo by tedy dojít ke snížení doby zpoždění a tím snížení ochrany cestujících.

²²⁴ European Commission. *Less than half of EU travellers aware of EU Passenger Rights*. [online] ec.europa.eu, 13.1.2020[cit. 27.srpna 2022]. Dso tupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_19_6814

²²⁵ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení /ES) č. 261/2004. Čl. 14 - 16 a.

²²⁶ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení /ES) č. 261/2004. Bod 3.3.1.1, s.7.

²²⁷ Rozsudek SDEU, C-452/13, bod 27-30.

²²⁸ Čl. 1 písm. v) návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení /ES) č. 261/2004

²²⁹ Rozsudek SDEU ve věci *Germanwings* byl vydán 4.9.2014 a Návrh nařízení byl vydán 13.3.2013

Návrh nařízení z roku 2013 nebyl doposud přijat. Evropský parlament navrhl několik změn ve prospěch cestujících. Rada vede s Komisí rozpravy o návrhu nařízení již od října 2013, celý proces se zpomalil nejenom kvůli sporům s Parlamentem EU v otázkách týkajících se například právě mimořádných okolností, na částkách pro odškodnění v případě zrušení a zpoždění, ale dlouhá léta se řešil spor mezi Španělskem a Velkou Británií²³⁰ ohledně zahrnutí letiště v Gibraltaru do navrhovaného nařízení. Jednání o revizi nařízení byla obnovena v listopadu 2019, v lednu 2020 Rada předložila Komisi nové návrhy.²³¹ Komise v říjnu 2021 zveřejnila svůj pracovní program na rok 2022, v přílohách uvádí návrh nařízení v rámci priority „Zelená dohoda pro Evropu“.²³²

²³⁰ Vzhledem k Brexitu by již tato situace nemusela bránit k pokroku novelizace Nařízení č. 261/2004.

²³¹ Úřad pro publikace Evropské unie. *Document 52014AP0092, Follow the steps of procedures 2013/0072/COD*. In:EUR-LEX [online]. [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 28.srpna 2022] Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=CELEX%3A52014AP0092#2020-01-13_DIS_byCONCIL

²³² European Commission. *2022 Commission Work Programme*. [online] ec.europa.eu. 13.1.2020[cit. 28. srpna 2022]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/publications/2022-commission-work-programme-key-documents_cs

Závěr

Letecká doprava je bezesporu, jak již bylo uvedeno v úvodu této práce, rozmanitá a vzhledem ke své dostupnosti a rychlosti i jeden z nejefektivnějších způsobů dopravy a patří k nejvíce využívané dopravě ve světě. Z důvodu větší dostupnosti a nárůstu přepravy cestujících v letecké dopravě a nárůstu uskutečněných letů je zapotřebí, aby práva cestujících byla co nejvíce chráněna. V případě, že dojde k porušení některých z práv cestujících v letecké dopravě, je nutné zajistit účinná a vyvážená pravidla, která budou na tyto situace reflektovat.

V první části diplomové práce bylo autorkou nejprve rozebrán historický exkurz letecké dopravy spolu s vývojem práv cestujících v letecké dopravě. V rámci historického exkurzu se autorka snažila nastínit důležité milníky právní úpravy, které postupně tuto oblast formovaly od Pařížské úmluvy z roku 1919 až po tzv. Varšavský systém. Byť je diplomová práce zaměřena především na práva cestujících z pohledu EU, byla v následující kapitole zohledněna i právní úprava na vnitrostátní a mezinárodní úrovni především přijetí Montrealské úmluvy, která měla za cíl nahradit a sjednotit dosavadní Varšavskou úmluvu společně s dodatky a pozměňujícími protokoly, která tvořila tzv. Varšavský systém, přičemž se autorka vzhledem k tématu věnovala této oblasti pouze okrajově.

Za stěžejní považuje autorka této práce následující kapitoly, které se věnují právní regulaci na unijní úrovni.

Angažmá Evropské unie v oblasti ochrany práv cestujících ve vztahu s leteckým dopravcem se bez pochyb významně zlepšuje. Snaha EU chránit spotřebitele jakožto slabší stranu můžeme vidět nejenom vydáním jednotnějšího a lépe použitelného dokumentu v případech odpovědnosti leteckého dopravce za újmu na zdraví a úmrtí cestujících v letecké dopravě, ale především v Nařízení č. 261/2004, které je dle autorky z pohledu práv cestujících v letecké dopravě na úrovni EU klíčové. Byť toto nařízení již po vydání vykazuje značné nedostatky je škála práv, které Nařízení č. 261/2004 upravuje, poměrně bohatá. V této práci se autorka zaměřila ve třetí kapitole především na odepření nástupu na palubu, zrušení letu, zpoždění či změny třídy na vyšší nebo nižší. Tyto zmíněné situace byly zasazeny do kontextu judikatury Soudního dvora Evropské unie, která vyplňovala vzniklé mezery tohoto nařízení.

Další část této práce byla věnována mimořádným okolnostem, které by mohly zprostit leteckého dopravce uhradit náhradu škody cestujícím, a kterým nebylo možné ze strany leteckého dopravce zabránit, za předpokladu, že byla přijata všechna přiměřená opatření. V této části se autorka snažila pracovat především s judikaturou SDEU, která v této oblasti bylo poměrně bohatá a doplnila tak chybějící definici mimořádných okolností a objasnila situace, které je možno za mimořádné okolnosti považovat nebo naopak, které nezprošťují leteckého dopravce na základě této výjimky k náhradě škody cestujícím. V této kapitole bylo zohledněno i aktuální dění v letecké dopravě v podobě koronavirové pandemie, které tuto oblast velmi zasáhlo. Především pak, jak Komise reagovala na tuto situaci a jaký zaujala postoj v souvislosti mimořádných okolností a koronavirové pandemie.

V závěru práce se autorka zaměřila na připravovanou novelu nařízení č. 261/2004, která má vyřešit nedostatky vyplývající ze stávajícího nařízení. Autorka se zabývala především důležitými body novelizace, které považovala k této práci za důležité společně s úvahami *de lege ferenda*.

Těžištěm unijní úpravy v oblasti ochrany spotřebitele v letecké dopravě považuje autorka Nařízení č. 261/2004, čemuž byla věnována velká část práce. Dle názoru autorky současné znění tohoto nařízení bylo bezesporu velkým krokem vpřed k ochraně práv cestujících v letecké dopravě a je jednou z nejúspěšnějších akcí v této oblasti. Na druhou stranu vykazuje značné mezery, které se snažila vyplnit především judikatura SDEU. Díky SDEU došlo k vyjasnění určitých pojmů a zaplnění trhlin, vzhledem k cestujícím jako slabší strany, nicméně pro „laickou veřejnost“ si dovoluji konstatovat, že musí být orientace jak v samotném nařízení i v judikatuře SDEU v případě vymáhání svých práv značně komplikovaná a nepřehledná.

Efektivním řešením pro sjednocení a přehlednost by mohla být jediné revize tohoto nařízení, které by reflektovalo na současný vývoj. Nadějí se stalo vyjádření Komise a následný návrh revize tohoto nařízení, které představila v roce 2013. Bohužel do dnešního dne Návrh nařízení č. 261/2004 nebyl přijat. Byť snahy Komise zakomponovat do návrhu problematické části i s ohledem na judikaturu SDEU, domnívám se, že je to nedostačující z důvodu, kdy byl návrh na revizi vydán. Postupem času došlo ze strany SDEU k vyjasnění dalších situací jako například „čas příletu“ ve věci *Germanwings*²³³ a v přídě nezohlednění

²³³ Rozsudek SDEU, C-452/13, bod 27-30.

a ponechání definice, jak je tomu v návrhu, by po přijetí bylo v rozporu s dosavadní judikaturou SDEU, což považuji za nešťastné. I když by snad v budoucnu k jeho přijetí mělo dojít, čemuž nasvědčuje zveřejnění pracovního programu Komise na rok 2022, který uvádí návrh nařízení v rámci priorit obávám se, že nebude tento návrh reflektovat na vývoj, ke kterému od roku 2013 do dnešní doby došlo.

Co se týče zhodnocení právní úpravy práv cestujících na úrovni EU, hodnotím především kladně Nařízení č. 261/2004 z hlediska ochrany spotřebitele jako slabší strany ve vztahu s leteckým dopravcem. Dle autorky je forma nařízení zvolena vůči ochraně spotřebitele velmi vhodně, na rozdíl od směrnic je nařízení přímo použitelné a přímo účinné. Díky této formě má jednotlivec možnost přímo se domáhat svých práv. Zakládá tak soudně vymahatelná práva pro jednotlivce. Cílem samotného nařízení bylo poskytnout vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě, toto nařízení bylo bezesporu velkým krokem vpřed a přínosem pro ochranu spotřebitele. Nařízení nabídlo širokou škálu ochrany spotřebitele, a to především ochranu cestujících při odepření nástupu na palubu, zpoždění letu, zrušení letu, ale také mimořádných okolností. Stalo se tak nejvýznamnějším právním aktem v oblasti ochrany práv cestujících v letecké dopravě v EU. Jak již bylo poukázáno výše, samotné nařízení vykazuje i nedostatky, pro „laickou veřejnost“ se může jevit jako nepřehledné a komplikované v případě vymáhání svých práv. V praxi se začaly objevovat mezery tohoto nařízení, vyvstávají i nové problémy a právní otázky které, vzhledem k tak rozvíjející se oblasti, jako je ochrana práv cestujících v letecké dopravě, normotvůrce při přijímání legislativy mohl jen těžko předvídat. V případě, že by se podařilo novelu Nařízení č. 261/2004 přijmout navrhovala bych zapracovat, i vzhledem k vývoji letecké dopravy, v případě zpoždění letů přehodnotit navrhované omezení poskytnutí ubytování cestujícím ze tří nocí, na alespoň čtyři až pět nocí. Dle autorky by to poskytlo vyšší ochranu cestujícím a s ohledem na letecké společnosti, by tento návrh nemusel být finančně zatěžující na rozdíl od nynější úpravy, která nikterak neomezuje dobu, po kterou má být ubytování cestujícím poskytnuto. Dalším návrhem na zlepšení a ochranu cestujících by mohla být lepší forma informovanosti ze strany leteckého dopravce. Na tuto skutečnost novela částečně myslí, a to v případě zrušení letu či odepření nástupu na palubu má letecký dopravce cestující písemně informovat. Dle autorky by bylo vhodné cestujícím nabídnout informační leták již při nástupu na palubu, cestující by měl možnost lépe se seznámit se svými právy v případě vzniklých komplikací, jako je zpoždění letu, změny třídy z vyšší na nižší či z nižší na vyšší a podobně. Jedna z nepodstatnějších změn, které návrh nařízení postrádá, které bylo uvedeno výše, je definice „čas příletu“. Čas příletu by měla být

v novele přehodnocena dle dosavadní judikatury SDEU, při ponechání stávající definice „času příletu“ by mohlo dojít k oslabení ochrany práv cestujících.

Seznam použitých pramenů a literatury

Odborná literatura:

1. A Message from the Board of Editors COVID-19. *Air & Space Law*. 2020, s.1-2.
2. BOBEK, Michal; PRASSL, Jeremias. *Air Passenger Rights: Ten Years On*. Oxford:Hart Publishing, 2016, 380 s.
3. BRATSCH, Ronald. *International Aviation Law*. 2. Taylor&Francis, 2018, 424 s.
4. Břenková, A. Koronavirus & nároky cestujících v letecké dopravě. [online] *Právní prostor*. 17.6.2020 [cit. 5. srpna 2022]. <https://www.pravniprostor.cz/clanky/mezinarodni-a-evropske-pravo/koronavirus-naroky-cestujicich-v-letecke>.
5. COLANGELO, Margherita, ZENO-ZENCOVICH, Vincenzo. *Introduction to Europe Union Transport Law*. Roma: Roma TrE-Press, 2015, 556 s.
6. ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha:LexisNexis CZ, 2005, 362 s.
7. DVOŘÁKOVÁ, Klára, KRÁLOVÁ Renata. *Cestovní právo*. Praha:C.H.Beck, 2015, 474 s.
8. FRINTA, Ondřej. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha:Wolters Kluwer, 2018, 286 s.
9. Gössling S., Scott D., Hall C.M. Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. [online]. *Journal of Sustainable Tourism*. 2020, s.1–20 [cit. 24. července 2022]. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8139276/#bib28>.
10. HOLMES, Matthew. *EU Law Nutshell*. Round Hall Press, 2017, 150 s.
11. HORNÍK, Jiří, PRUŠA, Jiří. Historie, regulace a právo v letecké dopravě, role letecké dopravy v globálním světě [online]. *Flying-revue.cz*, 24.7.2018. [cit. 19. prosince 2021]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-2>.

12. HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. Komentář. Praha:C.H.Beck, 2017, 227 s.
13. KOČAŘ, T., KOBLEROVÁ, M. COVID-19: Vliv koronavirové krize na práva cestujících v letecké, železniční a autobusové dopravě. [online] *Právní prostor*. 17.4.2020 [cit. 30. července 2022]. <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/covid-19-vliv-koronavirove-krize-na-prava-cestujicich-v-letecke-zeleznicni-a-autobusove-dopraver>.
14. MENDES DE LEON, Pablo. *Introduction to Air Law*, Kluwer Law International B.V., 2017, 568 s.
15. MENDES DE LEON, Pablo. EU Regulation 261/04 in the Light of Recent Decisions of the European Court of Justice – Time for a Change? *Air & Space Law*. 2010, vol. 35
16. MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. The Hague: Eleven International Publishing, 2016, 449 s.
17. POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III*. Praha: Wolters Kluwer, 2017, 445 s.
18. PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. Praha:Galileo CEE Service ČR, 2007, 315s.
19. ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU legal framework for safeguarding air passenger rights*. Cham: Springer, 2015, 373 s.
20. SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva-mezinárodní letecká přeprava*. Komentář. Praha:VOX, 2018, 444 s.
21. STEHLÍK, Václav a kol. *Právo Evropské unie. Ústavní základy*. 1.vydání. Praga: Leges, 2017, 356 s.
22. TICHÝ, Luboš a kol. *Evropské právo*. 5. přepracované vydání. Praha: C.H.Beck, 2014, 758 s.

Dokumenty:

1. Dohoda č. 147/1947 Sb., Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.
2. Doporučení Komise (EU) 2020/648 ze dne 13.5. 2020 o poukazech nabízených cestujícím jako alternativa k vrácení peněz za zrušené souborné cestování a přepravní služby a v souvislosti s pandemií COVID-19. Úř. věst. L 151, 14. května 2020, s.10-16.
3. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91. Úř. věst. L046, 17. února 2004, s.1-8.
4. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Úř. věst. L140, 30. května 2002, s.2-5.
5. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech. Úř. věst. L 351, 20. prosince 2012, s. 1-32.
6. 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. Úř. věst. L036, 8.února 1991, s.5-7.
7. Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Úř. Věst. L 285, 17. října 1997, s.1-3.
8. 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.
9. Protokol o změně Varšavské úmluvy, jak byla doplněna v Haagu roku 1955, sjednaný 8. března 1971 v Guatemala City.
10. Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu podepsaná ve Varšavě 12. října 1929.

11. Sdělení Komise. Pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy Covid-19 (2020/C 89 1/01). Úř. věst. C 89I, 18. března 2020, s.1-8.
12. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m.s., kterým se vyhláší Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě. Podepsaná v Montrealu 28. května 1999 (Montrealská úmluva).
13. Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství.
14. Úmluva č. 35/1924 Sb. o úpravě letectví ze dne 13. října 1919.
15. Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929.
16. Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem.
17. Vyhláška č.17/1966 Sb., Vyhláška ministerstva dopravy o leteckém přepravním řádu.
18. Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.
19. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník ve znění pozdějších předpisů.

Judikatura:

1. Nejvyšší soud: Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26.listopadu 2008, sp. Zn. 33 Cdo 1466/2007.
2. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 10. ledna 2006, The Queen v. Department for Transport, C-344/04, ECLI:EU:C:2006:10.
3. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 4. července.2018 ve věci C-532/17, ECLI:EU:C:2018:527.
4. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates v. Diether Schenkel, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.
5. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 4. října 2012, Finnair Oyj v. Timy Lassooy, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

6. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 4. října 2012, Germán Rodríguez Cachafeiro v. Iberia, C-321/11, ECLI:EU:C:2012:609.
7. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 13. října 2011, Aurora Sousa Rodríguez v. Air France SA, C-83/10, ECLI:EU:C:2011:652.
8. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 22. dubna 2021, WZ v. Austria Airlines AG, C-826/19, ECLI:EU:C:2021:318.
9. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 21. prosince 2021 ve spojené věci, AD a další v. Corendon Airlines a další, C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, ECLI:EU:C:2021:1038.
10. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další v. Condor Flugdienst GmbH a další, spojené věci C-402/07 a C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716
11. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 26. února 2013, Air France v. Heinz-Gerke Folkerts a Luz-Tereza Folkerts, C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.
12. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 4. září 2014, Germanwings GmbH v. Ronny Henningve, věci C-452/13, ECLI:EU:C:2014:2141.
13. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 23. října 2012, Emeka Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc a další v. Civil Aviation Authority, spojené věci C-581/10 a C-629/10, ECLI:EU:C:2012:657.
14. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 22. června 2016, Steef Mennens v. Emirates Direktion für Deutschland, C-255/15, ECLI:EU:C:2016:472.
15. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA., C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.
16. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 31. ledna 2013, Denise McDonagh v. Ryanair Ltd, C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43.
17. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 12. května 2011, Andrejs Eglītis and Edvards Ratnieks v. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10, ECLI:EU:C:2011:303.
18. Soudní dvůr EU: Usnesení soudního dvora ze dne 14. listopadu 2014, Sandy Siewert a další v. Condor Flugdienst GmbH, ve věci C-394/14, ECLI:EU:C:2014:2377.
19. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings GmbH v. Wolfgang Pauels, C-501/17, ECLI:EU:C:2019:288.
20. Soudní dvůr EU: Rozsudek soudního dvora ze dne 4. května 2017, Marcela Pešková a Jiří Peška v. Travel Service a.s., C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342.

21. Soudní dvůr EU: Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landesgericht Korneuburg (Rakousko) dne 27. května 2021 – L GmbH v. F GmbH, BW, SW, C-336/21, ECLI:EU:C:2021:838.
22. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 17. dubna 2018, Helga Krüsemann a další v. TUIfly GmbH, ve spojených věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/19, ECLI:EU:C:2018:258.
23. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp Ltd v. Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.
24. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 9. července 2009, Peter Rehder v. Air Baltic Corporation, C-204/08, ECLI:EU:C:2009:439.
25. Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 14. prosince 1971, Politi s.a.s. v. Ministero delle Finanze della Repubblica Italiana, C-43/71, ECLI:EU:C:1971:122.

Ostatní:

1. International Civil Aviation Organization. *Convention on International Civil Aviation* [online]. Icao.int. [cit. 18. prosince 2021]. Dostupné z: <https://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>
2. International Civil Aviation Organization. *International Civil Aviation Organization. Current list of parties to multilateral air law treaties* [online]. Icao.int. [cit. 3. února 2022]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/mtl99_en.pdf
3. THOMAS, Marc. *Air transport:market rules*. In:europarl.europa.eu. [online]. [cit. 28. února 2022] Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/04A_FT\(2013\)050607](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/04A_FT(2013)050607)
4. World Health Organization. *COVID-19 - China* [online]. Who.int, 5. 1. 2020. [cit. 24. června 2022]. Dostupné z: <https://www.who.int/emergencies/disease-outbreak-news/item/2020-DON229>
5. dTest. *Na co máte právo při zrušení letu v době onemocnění COVID-19*. [online]. dTest.cz, 28.4. 2020. [cit. 29. června 2022]. Dostupné z: <https://www.dtest.cz/clanek-8029/na-co-mate-pravo-pri-zruseni-letu-v-dobe-onemocneni-covid-19>

6. 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*. [online] 23.6.2022, Legislative Train Schedule European Parliament. [cit. 27. srpna 2022]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-europe-fit-for-the-digital-age/file-common-rules-on-compensation-to-passengers>.
7. European Commission. *Travel during the coronavirus pandemic*. [online] ec.europa.eu. [cit. 30. července 2022]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/travel-during-coronavirus-pandemic_cs.
8. European Commission. *Commission and consumer authorities call on airlines to improve handling of flight cancellations*. [online] ec.europa.eu, 28.6.2021 [cit. 11. srpna 2022]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/mex_21_3283#4.
9. European Commission. *Airlines reimburse over 500,500 flight vouchers as result of Commission and consumer authorities action in COVID-19 pandemic*. [online] ec.europa.eu, 8.7.2022 [cit. 11. srpna 2022]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_4383.
10. *Bloomberg*. *How Europe became the epicenter for this summer's travel chaos*. [online] Bloomberg.com, 1.7.2022 [cit. 15. srpna 2022]. <https://www.bloomberg.com/news/features/2022-07-01/record-flight-delays-cancellations-make-europe-2022-s-worst-place-to-travel?sref=SCKvL4TY>
11. European Commission. *Less than half of EU travellers aware of EU Passenger Rights*. [online] ec.europa.eu, 13.1.2020 [cit. 27. srpna 2022]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_19_6814.
12. Úřad pro publikace Evropské unie. *Document 52014AP0092, Follow the steps of procedures 2013/0072/COD*. In: EUR-LEX [online]. [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 28. srpna 2022] Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=CELEX%3A52014AP0092#2020-01-13_DIS_byCONSIL.
13. European Commission. *2022 Commission Work Programme*. [online] ec.europa.eu, 13.1.2020 [cit. 28. srpna 2022]. Dostupné z:

https://ec.europa.eu/info/publications/2022-commission-work-programme-key-documents_cs.

14. Úřad pro civilní letectví. *Práva cestujících v letecké dopravě – formulář stížnosti*. [online]. caa.cz, [cit. 6. července 2022]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/dokumenty/formulare/formulare-sekce-spravni-a-bezpecnostni/prava-cestujicich-v-letecke-doprave-formular-stiznosti>.
15. Úřad pro civilní letectví. *Výroční zpráva 2021* [online]. caa.cz, [cit. 6. července 2022]. Dostupné z: [Vyrocni-zprava-UCL2021_FINAL_screen.pdf \(caa.cz\)](#).
16. Evropské spotřebitelské centrum. *Bezplatná právní pomoc síť ESC*. [online]. evropejskyspotrebitel.cz., [cit. 6. července 2022]. Dostupné z: <https://evropejskyspotrebitel.cz/bezplatna-pravni-pomoc-site-esc/>.

Abstrakt:

Diplomová práce se zabývá problematikou ochrany práv cestujících v civilní letecké dopravě zejména z hlediska právní úpravy Evropské unie. Úvodní kapitola poskytuje čtenáři nezbytný základ a zaměřuje se na historický vývoj letecké dopravy a práv cestujících. Okrajově je v této práci nastíněna i regulace práv cestujících v letecké dopravě na vnitrostátní a mezinárodní úrovni. Významná část práce je věnována rozboru regulaci práv cestujících na unijní úrovni se zvláštním zřetelem na Nařízení č. 261/2004. Práce klade důraz i na významnou judikaturu Soudního dvora EU. Rozebrán je též i pojem mimořádná okolnost a reflektuje i na aktuální otázky koronavirové pandemie COVID-19. Závěr práce je věnován připravované novele Nařízení č. 261/2004 a úvahám de lege ferenda.

Abstract:

The Master's thesis deals with the topic of protection of passenger rights in civil aviation, especially from the perspective of the European Union legislation. The introductory chapter provides the necessary background and focuses on the historical development of air transport and passenger rights. The regulation of air passenger rights at national and international level is also outlined in the thesis. A significant part of the paper is devoted to an analysis of the regulation of passenger rights at EU level, with particular reference to Regulation No. 261/2004. The thesis also emphasises the important case law of the Court of Justice of the EU. It also discusses the concept of extraordinary circumstances and reflects on the current issues of the COVID-19 pandemic. The thesis concludes with the forthcoming amendment to Regulation No. 261/2004 and de lege ferenda considerations.

Klíčová slova:

Letecká doprava, práva cestujících v letecké dopravě, Nařízení č. 261/2004, zpožděný let, zrušený let, odepření nástupu, mimořádné okolnosti, COVID-19.

Key words:

Air transport, air passenger rights, the Regulation No 261/2004, delayed flight, cancelled flight, denied boarding, extraordinary circumstances, COVID-19.