

**Univerzita Palackého v Olomouci**  
**Právnická fakulta**

**Kristýna Beníčková**

**Odpovědnost leteckého dopravce v mezinárodní letecké přepravě**

**Diplomová práce**

**Olomouc 2020**

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma *Odpovědnost leteckého dopravce v mezinárodní přepravě* vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje.“

V Olomouci dne 16. dubna 2020

Podpis

### **Poděkování a věnování**

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce JUDr. Pavlu Petrovi, Ph.D., LL.M., za odborné vedení, ochotu a cenné rady při zpracování diplomové práce. Chtěla bych také poděkovat za podporu i své rodině a přátelům a zároveň bych ráda tuto diplomovou práci věnovala svému zesnulému partnerovi Petru Zoubkovi, který byl nejen výborným studentem Právnické fakulty Univerzity Palackého, ale také skvělým člověkem, jehož nadšení pro právo mě motivovalo v průběhu celého studia.

# Obsah

<b>Seznam použitých zkratk</b> .....	<b>6</b>
<b>Úvod</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Základní pojmy</b> .....	<b>10</b>
1.1 Odpovědnost v letecké dopravě .....	10
1.1.1 Odpovědnost z hlediska vnitrostátního práva .....	10
1.1.2 Odpovědnost dle mezinárodního práva .....	12
1.2 Přeprava vs. doprava .....	13
1.3 Letecký dopravce .....	14
1.4 Cestující .....	15
1.5 Civilní letectví .....	15
1.6 Újma vs. škoda ve světle mezinárodních a vnitrostátních předpisů .....	16
<b>2 Právní úprava</b> .....	<b>18</b>
2.1 Mezinárodní právo .....	18
2.1.1 Varšavský systém .....	18
2.1.2 Montrealská úmluva .....	21
2.2 Právo Evropské unie .....	23
2.3 Vnitrostátní právo .....	25
2.3.1 Občanský zákoník .....	25
2.3.2 Letecký zákon .....	26
<b>3 Jednotlivé odpovědnostní případy</b> .....	<b>27</b>
3.1 Odpovědnost dopravce za ztrátu, poškození a zničení zavazadel .....	27
3.2 Odpovědnost dopravce za zranění a smrt cestujícího .....	30
3.3 Nároky cestujících dle Nařízení č. 261/2004 .....	35
3.3.1 Působnost nařízení .....	36
3.3.2 Zrušení letu .....	37

3.3.3	Zpoždění letu .....	40
3.3.4	Odepření nástupu na palubu .....	41
3.3.5	Limity náhrady škody .....	43
3.3.6	Přemístění cestujícího z vyšší letecké třídy do nižší .....	44
<b>4</b>	<b>Soudní pravomoc.....</b>	<b>46</b>
4.1	Mezinárodní příslušnost dle Nařízení č. 261/2004 .....	47
4.2	Mezinárodní příslušnost dle Montrealské úmluvy.....	48
4.3	Soudní příslušnost v případě kombinace nároků .....	50
	<b>Závěr .....</b>	<b>51</b>
	<b>Seznam použitých zdrojů.....</b>	<b>53</b>
	<b>Abstrakt.....</b>	<b>59</b>
	<b>Klíčová slova .....</b>	<b>59</b>
	<b>Abstract .....</b>	<b>59</b>
	<b>Key Words.....</b>	<b>60</b>

## Seznam použitých zkratek

<b>Brusel I bis</b>	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
<b>Brusel</b>	Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech
<b>ČSA</b>	České aerolinie
<b>Úřad</b>	Úřad pro civilní letectví
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>Guadalajarská úmluva, GÚ</b>	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem
<b>Haagský protokol, HP</b>	Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě
<b>Letecký zákon, LZ</b>	Zákon č. 49/1997 Sb., zákon o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů
<b>Montrealská úmluva, MÚ, Úmluva</b>	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999
<b>Nařízení č. 295/91</b>	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
<b>Nařízení č. 261/2004</b>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91

<b>NOLD</b>	Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002
<b>NOZ</b>	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
<b>SDEU, ESD</b>	Soudní dvůr Evropské unie
<b>SDR</b>	Special Drawing Rights (Zvláštní práva čerpání)
<b>SFEU</b>	Smlouva o fungování Evropské unie
<b>TWA</b>	Trans World Airlines
<b>USA</b>	United States of America (Spojené státy americké)
<b>Varšavská úmluva, VÚ</b>	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě
<b>VS</b>	Varšavský systém

# Úvod

Každý den vzlétnou na světě tisíce letadel. Například největší letiště na světě Hartsfield-Jackson v Atlantě denně odbaví okolo 300.000 pasažérů.<sup>1</sup> Letectví se stalo nejen koníčkem, ale také důležitým nástrojem kooperace a integrace států. Přestože je letecká přeprava jedním z nejrychlejších a nejbezpečnějších způsobů přepravy, stále dochází k zásahům do práv cestujících, kterým v důsledku toho vznikají újmy. Bohužel povědomí cestujících o jejich vlastních právech v oblasti letecké přepravy je i nadále velice chabé. Tato skutečnost pramení na jedné straně z komplikovanosti mezinárodní úpravy, která je na úrovni Evropské unie prováděna a doplněna unijními předpisy a na úrovni jednotlivých států také vnitrostátními předpisy. Na druhé straně pak z nedostatku srozumitelných a přehledných informací poskytovaných cestujícím. Uvědomuji si, že téma odpovědnosti leteckého dopravce v mezinárodní přepravě je poměrně široké, a proto jsem jej po konzultaci s vedoucím práce zúžila pouze na odpovědnost dopravce vůči cestujícím. Nároky třetích osob vůči dopravci nebudou předmětem práce. Cílem mé práce je analýza právní úpravy odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké přepravě vůči cestujícím a zhodnocení, zda představuje efektivní nástroj ochrany práv cestujících. V této souvislosti dojde taktéž k zodpovězení následujících výzkumných otázek:

- 1) *jaký je vztah Montrealské úmluvy a Nařízení č. 261/2004, když oba tyto právní předpisy upravují oblast odpovědnosti dopravce za zpoždění letu rozdílně,*
- 2) *jakou roli hrají vnitrostátní předpisy v otázce odpovědnosti leteckého dopravce.*

Práce je zaměřena především na analýzu hmotněprávní úpravy a okrajově také na analýzu procesních otázek. Primárně se budu soustředit na nároky cestujících na náhradu škody, okrajově potom budou zmíněny i jiné nároky (např. nárok na poskytnutí péče). Důvodnost výběru tohoto tématu spatřuji zejména v jeho aktuálnosti a zároveň se jedná o téma, které dosud nebylo v českých publikacích detailněji zpracováno.

V této práci bude čerpáno z odborných článků a monografií, přičemž důležitou roli hrají především publikace zahraničních autorů. Za významný zdroj však považuji zejména texty mezinárodních právních předpisů a judikaturu Evropského soudního dvora, které je věnovaná zvláštní pozornost. Pro správné pochopení právní úpravy jsem taktéž vycházela z důvodových zpráv a pokynů pro výklad právních předpisů. Podpůrně využívám rovněž

---

<sup>1</sup> MUMM, Josie. *8 fascinating facts about the busiest airport in the world, which sees 107 million passengers a year and employs 63,000 people* [online]. businessinsider.com, 2. června 2019 [cit. 2. února 2020]. Dostupné na <<https://www.businessinsider.com/atlanta-airport-facts-busiest-in-world-2019-5>>.

internetové zdroje. Co se týče interpretace práva, bude užita zejména výkladová metoda jazyková, teleologická a logická.

Pro lepší orientaci následuje stručné shrnutí struktury diplomové práce. Práci rozdělují do čtyř kapitol. Z důvodu správného uchopení tématu se v úvodní kapitole budu zabývat vymezením základních pojmů. Druhá kapitola se zaměřuje na historický vývoj právních předpisů týkajících se odpovědnosti leteckého dopravce vůči cestujícím, kdy vrcholem unifikace mezinárodního práva bylo přijetí Montrealské úmluvy, která modernizuje a stabilizuje 70 let starý Varšavský systém. V této kapitole se zároveň zaměřím na unijní úpravu dané problematiky, zejména na kontroverzní nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 a na jeho slučitelnost s Montrealskou úmluvou. Stejně tak bude obsahem kapitoly nastínění vnitrostátní právní úpravy se zřetelem na smlouvu o přepravě dle §2550 a násl. občanského zákoníku. Třetí kapitola představuje stěžejní část diplomové práce, ve které analyzuji jednotlivé škodní události. Závěrečná kapitola je pak věnována soudní pravomoci, respektive mezinárodní příslušnosti soudů k uplatnění nároků cestujících plynoucích z Montrealské úmluvy a Nařízení č. 261/2004. Tato diplomová práce vychází z právního stavu ke dni 16.4.2020.

# 1 Základní pojmy

Pro pochopení a lepší orientaci v daném tématu diplomové práce považuji za důležité první kapitole věnovat definování základních pojmů, jako jsou odpovědnost v letecké dopravě, přeprava, a to s poukazem na odlišení od termínu doprava, dvojice subjektů letecký dopravce a cestující, dále vymezení civilní letectví a v neposlední řadě také újmu a škodu, a to jak z vnitrostátního, tak i mezinárodního pohledu.

## 1.1 Odpovědnost v letecké dopravě

### 1.1.1 Odpovědnost z hlediska vnitrostátního práva

Nejprve se podívejme na koncepci odpovědnosti, jak ji stanovuje české soukromé právo. Dle základního ustanovení o odpovědnosti, a to dle § 24 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále také „**NOZ**“) *„každý člověk odpovídá za své jednání, je-li s to posoudit je a ovládnout. Kdo se vlastní vinou přivede do stavu, v němž by jinak za své jednání odpovědný nebyl, odpovídá za jednání v tomto stavu učiněná“*.<sup>2</sup> Nový občanský zákoník podle důvodové zprávy nahrazuje přes 40 let trvající koncepci odpovědnosti jako sekundárního následku či jinak řečeno hrozby sankcí, jež nastupuje teprve dodatečně porušením zákonné povinnosti, a hlásí se s odkazem na antické a křesťanské tradice k primární odpovědnosti, kdy každý odpovídá za to, že bude jednat od počátku v souladu s právem a že dodrží všechny uložené povinnosti. Přestože by bylo vhodnější používat pojem povinnost,<sup>3</sup> monografie i jiné zdroje nadále často operují s vžitým termínem odpovědnost.

Způsobnost k odpovědnosti za protiprávní jednání je v právu označována jako deliktní způsobnost, jež náleží nejenom fyzickým osobám, ale i právnickým osobám a státu. V závislosti na tom, jestli je třeba k nastoupení odpovědnosti zavinění, či nikoli, se v teorii rozlišuje subjektivní a objektivní odpovědnost. V prvním případě je předpokladem úmyslné či nedbalostní zavinění škůdce, naopak k nastoupení odpovědnosti objektivní se zavinění nevyžaduje, tudíž není třeba jej ani prokazovat.

---

<sup>2</sup> § 24 NOZ.

<sup>3</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, str. 47-48.

Na první pohled se může zdát, že odpovědná osoba je v tomto případě značně znevýhodněná, avšak zákonodárce tak reaguje na skutečnost, že bývá zpravidla nositelem prospěchu z jisté vykonávané činnosti, která je způsobilá ohrozit druhé, a měla by tudíž nést případné právní následky z ní nastalé. I tak ale případy striktní odpovědnosti musí být dány výslovným zákonným ustanovením.<sup>4</sup>

Obecně stojí povinnost nahradit újmu na zavinění škůdce. Jeho jednání, které může spočívat v konání či opomenutí, je jistým způsobem vadou vůle, neboť se odklání od požadované míry péče, jaká se očekává od každého průměrného člověka. V některých specifických případech je uvedený požadavek zostřen a k tomu, aby se škůdce vyvinil, je nutné dodržet veškerou možnou péči či úsilí. Nedbalostní zavinění občanský zákoník presumuje, tudíž důkazní břemeno k exkulpací leží na škůdci. Naopak povinnost nahradit újmu bez ohledu na zavinění se na základě vzniklé poruchy nebo ohrožení ukládá tomu, kdo se nachází v takovém postavení, které dokáže nejlépe škodě předejít nebo které je schopné zmírnit případné dopady. Objektivní odpovědnost se v zákoně pozná tak, že předpis uvádí důvody, jež liberaci připouští, nebo ji na druhou stranu znemožňují.<sup>5</sup> Nemožnost škůdce zprostit se odpovědnosti obecně známe pod pojmem absolutní objektivní odpovědnost.

Co se týče odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravy nebo provozem dopravního prostředku stanové v § 2927 NOZ, koncipuje ji zákonodárce jako odpovědnost objektivní, neboť k nastoupení této odpovědnosti se vyžaduje škodná událost vyvolaná zvláštní povahou tohoto provozu, a nikoli protiprávní jednání. Výklad zvláštní povahy provozu byl ponechán na judikatuře, jež dovodila, že se nemusí vztahovat pouze na motorem poháněná vozidla, plavidla a letadla, ale i na lyžařské vleky či eskalátory. Extenzivnost výkladu dokládá i skutečnost, že za provoz jsou považovány i úkony bezprostředně předcházející samotné jízdě. Podstatné je posouzení, zda provoz dopravního prostředku představuje jisté riziko. Zmíněné ustanovení ve druhém odstavci uvádí, že odpovědnosti se nelze zprostit, pokud byla způsobena okolnostmi mající původ v provozu. Odpovědnosti se naopak provozovatel zprostit, pokud prokáže, že vynaložil veškeré úsilí k jejímu zabránění, které lze od něj očekávat, tudíž se nejedná o případ odpovědnosti absolutní. Provozovatel nebude rovněž odpovědný plně či částečně, pokud byla škoda vyvolána jednáním nebo

---

<sup>4</sup> DVOŘÁK, Jan a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek 1. Díl první: Obecná část*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 227-228.

<sup>5</sup> BEZOUŠKA, Petr. In HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1500-1502.

okolnostmi na straně poškozeného, neboť nedojde k naplnění příčinné souvislosti mezi škodou a zvláštní povahou provozu.<sup>6</sup>

### 1.1.2 Odpovědnost dle mezinárodního práva

Stěžejním právním předpisem upravujícím odpovědnost leteckého dopravce v mezinárodní přepravě je Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (dále také „**Montrealská úmluva**“ nebo „**MÚ**“ nebo „**Úmluva**“). Její historický kontext bude nastíněn v následující kapitole a zároveň její ustanovení budou zásadním zdrojem pro celou tuto práci. Montrealská úmluva stejně jako české právo rozlišuje odpovědnost na subjektivní a objektivní. Například stanovuje objektivní odpovědnost dopravce za škodu nastalou usmrcením nebo zraněním cestujícího. Rovněž se objektivní odpovědnost dopravce vztahuje i na škody způsobené na zavazadle jeho poškozením, ztrátou či zničením.<sup>7</sup>

Za škodnou událost je dle MÚ také považováno zpoždění letecké dopravy cestujících a jejich zavazadel. Dopravce však nebude odpovědný, pokud prokáže, že spolu se svými zaměstnanci nebo agenty učinil všechna nezbytná opatření k odvrácení škody.<sup>8</sup> Na rozdíl od předchozích škodných událostí se zde objevuje odpovědnost subjektivní s výslovným uvedením možnosti exkulpace. Stejně tak MÚ dovoluje dopravci se pro všechny škodné události, tj. i v případě úmrtí nebo zranění cestujícího, zprostit odpovědnosti za situace, pokud prokáže, že škoda spočívala zcela nebo zčásti v nedbalostním či protiprávním jednání nebo opomenutí samotného cestujícího nebo osoby požadující náhradu.<sup>9</sup>

V Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (dále jen „**Varšavská úmluva**“ nebo „**VÚ**“), která představuje vůbec první úmluvu sjednocující právní ukotvení odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou cestujícím,<sup>10</sup> je pojetí odpovědnosti vystaveno narozdíl od MÚ na odpovědnosti subjektivní, kdy zavinění dopravce se presumuje, avšak se stanovenou možností exkulpace.<sup>11</sup> Pokud srovnáme výše uvedené úmluvy a jejich úpravu odpovědnosti leteckého dopravce za škodu, dospějeme k závěru, že

---

<sup>6</sup> VOTŘELOVÁ, Simona. *Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku* [online]. epravo.cz, 21. března 2016 [cit. 5. dubna 2020]. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/top/clanky/odpovednost-za-skodu-zpusobenou-provozem-dopravniho-prostredku-100858.html>>.

<sup>7</sup> Čl. 17 odst. 1, 2 MÚ.

<sup>8</sup> Čl. 19 MÚ.

<sup>9</sup> Viz čl. 20 MÚ.

<sup>10</sup> K tomu více viz kapitola 2.

<sup>11</sup> Čl. 20 odst. 1 VÚ.

postupem času se koncepce odpovědnosti vyvinula ze subjektivní odpovědnosti (až na výjimky) na odpovědnost objektivní.

Z pohledu evropského práva jsou zásadní pro leteckou dopravu především přímo aplikovatelná evropská nařízení. Odpovědnost dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení č. 295/91 (dále jen „**Nařízení č. 261/2004**“), lze dovést jazykovým výkladem jejích ustanovení a jedná se o odpovědnost objektivní. Navíc s ohledem na nutnost jednotného výkladu komunitárního práva s MÚ lze souhrnně říci, že dle evropských nařízení se bude jednat rovněž o koncepci odpovědnosti objektivní.

## 1.2 Přeprava vs. doprava

V rámci vnitrostátního práva nalezneme právní úpravu přepravy, tedy konkrétně závazků ze smluv o přepravě, v ustanovení § 2550 a násl. NOZ. Přepravu NOZ dělí na přepravu osob a věcí. Kritérium pro rozlišení přepravy představuje i povaha dopravního prostředku, kdy rozeznáváme (pro tuto práci stěžejní) leteckou, železniční, silniční, vodní, námořní a lanovou přepravu. V rámci jedné přepravy je samozřejmě možné dopravní prostředky libovolně kombinovat. Dále lze třídit přepravu na základě způsobu jejího provedení na pravidelnou, upravenou v nějaké formě jízdního řádu anebo nepravidelnou přepravu ve formě sjednání ad hoc.<sup>12</sup>

Legální definice přepravy jako takové však chybí, a tudíž bychom si v tomto případě mohli dopomoci judikaturou. Výkladem výrazu přeprava se zabýval v rámci své rozhodovací činnosti jako první Vrchní soud v Praze, jenž podotýká, že od tohoto pojmu bychom měli rozlišovat termín doprava, i když se v běžném i právním jazyce užívají někdy tato slova jako synonyma. Zmiňuje, že dle jednoho pojetí bychom přepravou měli rozumět veškeré nezbytné úkony předcházející a následující po dopravě jako samotné činnosti spočívající v přemístování. Z hlediska právních předpisů by přicházel v úvahu již zrušený zákon č. 68/1979 Sb., o silniční dopravě, jenž za dopravu považuje soubor činností vedoucí k zajištění plynulému přemístění osob a věcí, kdežto přepravou se míní samotné fyzické přemístování. Zde ale paradoxně docházíme k přesně opačnému závěru. Soud se nakonec přiklonil k závěru, že přepravou se rozumí přemístovací činnost s počátečním a koncovým místem určení, nicméně ale zdůrazňuje, že pojmy je nutné vždy vykládat v kontextu

<sup>12</sup> SEDLÁČEK, Pavel. In HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 986–987.

užívaného právního předpisu.<sup>13</sup> Podíváme-li se proto na koncipování samotné smlouvy o přepravě osoby v NOZ, došli bychom výkladem ke stejnému závěru jako Vrchní soud, neboť smlouvou se dopravce zavazuje za úplatu přepravit cestující z jednoho místa na druhé.<sup>14</sup>

Na druhou stranu Montrealská úmluva za veškerou možnou dopravu na území států úmluvy se smluvně určeným bodem počátku a koncovým místem určení i s případnou zastávkou na území státu, jenž není stranou úmluvy, pokládá za definici mezinárodní letecké dopravy,<sup>15</sup> tedy nikoli přepravy, jak by se zdálo být vzhledem k výkladu pojmů vhodné, proto činit rozdíly mezi přepravou a dopravou nemá pro účely práce zásadnější význam, a jsou oba pojmy používány jako synonyma.

### 1.3 Letecký dopravce

V návaznosti na dvojici předešlých termínů by se zdálo vhodné zmínit odlišení také dopravce a přepravce, nicméně jak uvádí judikát zmíněný v předchozí dílčí kapitole, i zde existuje několik rozličných výkladů.<sup>16</sup> To se však netýká vymezení samotného leteckého dopravce, který je pro účely leteckého práva vymezen vcelku jednoznačně. Z tuzemských předpisů se jedná o tzv. letecký zákon, který jej považuje za „osobu oprávněnou provozovat obchodní leteckou dopravu na základě licence nebo jiného obdobného oprávnění“.<sup>17</sup> Leteckého dopravce dále zákonodárce člení na tuzemského, dopravce pocházejícího z jiného členského státu EU/EHS/Švýcarska a rovněž pocházejícího ze třetích států mimo EU, kdy rozlišujícím znakem mezi těmito dopravci je sídlo orgánu příslušného k vydávání licencí či daných oprávnění k provozu letecké dopravy.<sup>18</sup> V ČR je takovým orgánem Úřad pro civilní letectví se sídlem v Praze.<sup>19</sup> Definice je navíc plně v souladu s komunitárním právem<sup>20</sup> a dá se konstatovat, že jím musí být vždy držitel platné licence k provozu letecké dopravy. Pro účely této diplomové práce je tak vhodnější užívat pojem dopravce.

---

<sup>13</sup> rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, sp. zn. 6 A 67/96.

<sup>14</sup> § 2550 NOZ.

<sup>15</sup> Čl. 1 odst. 2 MÚ.

<sup>16</sup> rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, sp. zn. 6 A 67/96.

<sup>17</sup> Zákon o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „letecký zákon“ nebo „LZ“).

<sup>18</sup> Tamtéž, § 2 odst. 11–13.

<sup>19</sup> Tamtéž, § 3.

<sup>20</sup> Srov. čl. 2 písm. a) Nařízení č. 261/2004.

## 1.4 Cestující

Nelze samozřejmě opomenout ani vymezení samotného cestujícího. Koho za něj lze považovat, vnitrostátní právní předpis ani úmluvy výslovně nedefinují. Za pomoci smlouvy o přepravě ovšem můžeme konstatovat, že se jedná o osobu, jež využívá zpoplatněných služeb dopravce za účelem přepravení do místa určení.<sup>21</sup> Komentářová literatura k uvedené smlouvě doplňuje, že za cestujícího považuje fyzickou osobu, která s dopravcem uzavřela smlouvu o přepravě za splnění podmínek z ní vyplývajících, a to okamžikem vstupu do dopravního prostředku s platným cestovním dokladem se zdůrazněním, že jím nemusí být výlučně osoba, která za doklad zaplatila.<sup>22</sup> Dle jazykového výkladu znění MÚ je cestující navíc specifikován tím, že v rámci letecké dopravy se mu vydává jednotlivý či hromadný doklad nebo jiný dokument s vyznačením místa odletu a místem cílové destinace, případně s informací o mezizastávkách na území smluvních nebo třetích států, kterým se pro daný let prokazuje.<sup>23</sup>

Co se týče komunitárního práva, dle nařízení č. 785/2004 je „*cestujícím osoba, která se účastní letu se souhlasem leteckého dopravce; nepatří sem členové posádky letadla, kteří jsou ve službě*“.<sup>24</sup> V souvislosti s tím judikatura soudního dvora považuje za nutné pojem cestujícího v rámci unijního práva a MÚ vykládat jednotně.<sup>25</sup>

Souhrnně řečeno, cestujícím letecké dopravy je fyzická osoba vyjma posádky letadla ve službě, která s dopravcem uzavřela přepravní smlouvu za účelem přepravení do místa určení, které je i s dalšími údaji uvedena na platném cestovním dokladu (typicky na letence), jímž se prokazuje k uskutečnění daného letu, kdy cestující nutně nemusí být osobou tento doklad kupující.

## 1.5 Civilní letectví

Na otázku, co si lze představit pod slovním spojením civilní letectví, výslovně odpovídá ustanovení § 2 odst. 1 Leteckého zákona, které jej považuje pro civilní účely za určitou činnost provozovanou na území ČR civilními letadly bez ohledu na jejich státní

---

<sup>21</sup> § 2550 NOZ.

<sup>22</sup> HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 4.

<sup>23</sup> Čl. 3 odst. 1, 2 MÚ.

<sup>24</sup> Čl. 3 písm. g) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel.

<sup>25</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 26. února 2015, *Wucher Helicopter a Euro-Aviation Versicherung*, C-6/14, v el. sb. rozh., bod 42.

příslušnost. Pro tyto účely je možné navíc pod tento pojem zahrnout i letecké činnosti, které vykonávají letadla pod českou státní příslušností v cizině a činnost spočívající v provozu civilních letišť či v poskytování rozličných leteckých služeb v rámci území ČR.

## 1.6 Újma vs. škoda ve světle mezinárodních a vnitrostátních předpisů

Co se týče problematiky újmy a škody, je třeba v rámci českého právního řádu tyto pojmy důrazně odlišovat. Újmou se rozumí každá právně významná ztráta a zastřešuje v sobě újmu materiální i nemateriální, přitom škodou máme na mysli pouze újmu materiální či jinak řečeno újmu na jmění, kterou je osoba schopna ve své majetkové sféře peněžitě vyčíslit. Nahrazuje se primárně uvedením v předešlý stav, kdy pekuniární restituce je možná pouze tehdy, pokud naturální restituce není dost dobře možná nebo pokud si to poškozený sám přeje.<sup>26</sup> U nemajetkové újmy je situace poněkud složitější, neboť ji každý člověk pociťuje vnitřně a neodpovídá přesnému finančnímu vyčíslení. Primárně se neodráží ani v majetkové sféře, jelikož se jedná o situace, kdy dochází k zasažení života, zdraví, svobody, soukromí, důstojnosti nebo cti člověka, tedy k některé z jeho osobnostních složek. Náhrada nemajetkové újmy musí být předem sjednána nebo dána zákonem, a to ve formě přiměřeného zadostiučinění.<sup>27</sup> Zákonodárce kupříkladu výslovně připustil náhradu nemajetkové újmy v případech ublížení na zdraví ve formě tzv. bolestného, ale i jako nahrazení ztížení společenského uplatnění. Jestliže takovou náhradu nejsme sami schopni určit, použijí se zásady slušnosti.<sup>28</sup>

Správně bychom tedy měli užívat spojení odpovědnost za způsobenou újmu, nikoli odpovědnost za škodu. Montrealská úmluva ale ve svých ustanoveních operuje pouze s termínem škoda, jenž ve svém textu nikde nedefinuje. Komentář k MÚ uvádí, že by se škoda měla vykládat dle vnitrostátních předpisů daných států. Při přepravě cestujících tak bude možné za škodu považovat například náklady na nocleh, stravování, přepravu apod.<sup>29</sup>

Je na místě si však položit otázku, zda znění MÚ zahrnuje pod pojmem škoda rovněž i újmu nemajetkovou. Výkladem pojmu se zabýval SD ve věci *Axel Walz proti Clickair SA.*, kdy cestující za ztrátu zavazadla požadoval po letecké společnosti kromě jeho hodnoty i nemajetkovou újmu, jež mu byla ztrátou způsobena. Soudní dvůr ve svém odůvodnění zdůraznil, že újmu a škodu lze s ohledem na potřebu sjednocení pravidel letecké dopravy

<sup>26</sup> HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI...*, s. 1496–1498.

<sup>27</sup> § 2894 odst. 2 NOZ.

<sup>28</sup> § 2958 NOZ.

<sup>29</sup> SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva – Mezinárodní letecká přeprava. Komentář*. 1. vydání. Praha: VOX, 2018, s. 134.

vykládat jednotně bez zřetele na vnitrostátní právní úpravu jednotlivých států úmluvy, a proto ve svých závěrech konstatuje, že újma i škoda mají být chápány tak, že v sobě zahrnují majetkovou i nemajetkovou složku. S tímto významem lze tedy tyto pojmy užít v mezinárodním leteckém právu jako synonyma.<sup>30</sup> S ohledem na požadavek jednoty je dle mého názoru vhodné vztáhnout uvedený závěr i k výkladu škody dle evropských nařízení.

Mezím a způsobům náhrady dle daných mezinárodních předpisů se blíže věnuji v následujících kapitolách.

---

<sup>30</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 6. května 2010, *Alex Walz v. Clickair SA*, C-63/09, Sb. rozh. s. I-04239, bod 42.

## 2 Právní úprava

Od roku 1903, kdy bratři Wrightové uskutečnili první let motorového letadla, prodělala letecká doprava obrovské množství změn, a to nejen na poli techniky, ale také na poli právní úpravy. Jen málokteré odvětví má natolik sofistikovaný a jednotný právní systém jako právě letecké právo. Vzhledem ke skutečnosti, že je letecká doprava převážně dopravou mezinárodní, je zapotřebí soustředit se taktéž především na mezinárodní právní regulaci. V této kapitole se budu zabývat stěžejními prameny práva v dané oblasti.

### 2.1 Mezinárodní právo

Základním principem mezinárodního leteckého práva soukromého je bezpochyby koordinace a spolupráce států, přičemž jeho nejvýznamnějším pramenem jsou především mezinárodní smlouvy. Od roku 1929 je odpovědnost leteckého dopravce za škodu způsobenou cestujícím upravena Varšavským systémem, kterým většina jeho signatářů v roce 1999 nahradila Montrealskou úmluvou.

#### 2.1.1 Varšavský systém

Varšavský systém (dále také „**VS**“) je komplexem právních instrumentů. Zahrnuje samotnou Varšavskou úmluvu a všechny dodatkové protokoly a úmluvy, které ji pozměňují. *„Varšavský systém se vyznačuje kogentností. Kogentní charakter spočívá ve výlučné závaznosti jeho ustanovení pro strany přepravní smlouvy, které nemohou vyloučit účinky těchto ustanovení žádným smluvním ujednáním, pokud tak Varšavský systém sám nepřipouští.“*<sup>31</sup>

Varšavská úmluva byla podepsána v roce 1929 ve Varšavě a je významnou unifikací mezinárodního práva v oblasti problematiky náhrad cestujícím. Jedná se o první mezinárodní smlouvu stanovující podmínky, za nichž je letecký dopravce odpovědný za smrt nebo zranění cestujících, dále ztrátu, zničení nebo poškození zavazadel a zpoždění letu. Existovaly dva stěžejní důvody svědčící pro přijetí VÚ, a to zaprvé ochrana leteckého dopravce před neomezenou odpovědností za škodu způsobenou cestujícím a zadruhé efektivní ochrana a uplatnění práv cestujících.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> HORNÍK, Jiří. Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy. *Právní rozhledy*, 2002, č. 7, s. 312.

<sup>32</sup> Tamtéž.

Kromě vymezení základních pojmů a vytyčení náležitostí dopravních dokumentů je VÚ přínosem zejména z těchto důvodů:

- a) stanovila předpoklady odpovědnosti za škodu leteckého dopravce,<sup>33</sup>
- b) upravila možnost snížení, popřípadě vyloučení odpovědnosti dopravce v důsledku spoluzavinění poškozeného,<sup>34</sup>
- c) stanovila maximální limit peněžité kompenzace na 125 000 zlatých franků,<sup>35</sup>
- d) vyloučila jakékoliv smluvní odchýlení od těchto limitů či smluvní vyloučení odpovědnosti dopravce.<sup>36</sup>

V roce 1955 byla VÚ modifikována Haagským protokolem<sup>37</sup>. Protokol následně vstoupil v platnost 1. listopadu 1963. Primárním důvodem přijetí dodatkového protokolu bylo přizpůsobení mezinárodní právní úpravy mohutnému rozvoji letecké dopravy, ke kterému došlo mezi lety 1929 a 1955. Nejzásadnější změnou, kterou protokol přinesl, bylo zdvojnásobení maximální přípustné částky peněžité kompenzace ze 125.000 zlatých franků na 250.000 zlatých franků.<sup>38</sup> Zároveň protokol uvádí, že je zapotřebí ho spolu s VÚ považovat za jediný dokument, a to pod označením Varšavská úmluva změněná v Haagu r. 1955. Protokol také reaguje na situaci, kdy jej stát ratifikoval, přičemž ale nebyl smluvní stranou VÚ, v takovém případě stát přistupuje k protokolem pozměněné Varšavské úmluvě.<sup>39</sup>

Dalším instrumentem na cestě k modernizaci Varšavské úmluvy se stala Guadalajarská úmluva<sup>40</sup>, k jejímuž podpisu došlo 18. září 1961 v Mexiku. Významným prvkem, který GÚ zavedla do mezinárodního práva, bylo odlišení smluvního dopravce od dopravce skutečného. Tím vyplnila mezeru, která se do té doby ve VÚ vyskytovala. Po roce 1929 totiž začalo docházet k pronájmům letadel nebo k provádění dopravy postupně několika dopravci, přičemž Varšavská úmluva na tuto situaci nepamatovala a zakotvila odpovědnost pouze smluvního dopravce.<sup>41</sup> A proto Guadalajarská úmluva rozšířila působnost VÚ i na leteckou společnost, která přepravu skutečně vykonává.<sup>42</sup>

---

<sup>33</sup> Čl. 17 VÚ.

<sup>34</sup> Čl. 21 odst. 1 VÚ.

<sup>35</sup> Čl. 22 odst. 1 VÚ.

<sup>36</sup> Čl. 23 odst. 1 VÚ.

<sup>37</sup> Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (dále jen „**Haagský protokol**“ nebo „**HP**“).

<sup>38</sup> Čl. XI odst. 1 HP.

<sup>39</sup> Čl. XXI odst. 2 HP.

<sup>40</sup> Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu (dále jen „**Guadalajarská úmluva**“ nebo „**GÚ**“).

<sup>41</sup> MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008, s. 273.

<sup>42</sup> Čl. II GÚ.

Nespokojenost Spojených států amerických, které shledaly dosavadní výši odpovědnostních limitů za nedostatečné, vyústila v krizi Varšavského systému. Pod hrozbou jejího vypovězení civilní letectví nouzovou konferenci v Montrealu. Hlavním bodem jednání byla otázka zvýšení finančního odškodnění v případě smrti či zranění cestujícího. Konferenci lze považovat za neúspěšnou, jelikož jejím výsledkem nebylo přijetí dodatkového protokolu vyhovujícího požadavkům USA. Nicméně ve snaze předejít konfliktům došlo k uzavření vícestranné dohody mezi leteckými společnostmi a americkou vládou, která není svou povahou instrumentem mezinárodního práva, nýbrž klasickým soukromoprávním jednáním.<sup>43</sup> Dohoda nese název Montrealské ujednání a jejím obsahem bylo přijetí závazku zvýšit dosavadní limit odškodnění zavedený VS a zároveň vyloučit článek 20 odst. 1 VÚ, který dával dopravcům možnost zprostit se odpovědnosti v situaci, kdy prokázali, že učinili veškeré možné kroky k odvrácení vzniku škody, přičemž se vztahovala pouze na mezinárodní lety, kdy se místo odletu či místo určení nachází v USA, nebo při kterém dochází k předem domluvené zastávce na tomto území.<sup>44</sup>

V roce 1971 představila mezinárodní organizace pro civilní letectví další snahu o dosažení sjednoceného systému v oblasti odpovědnosti leteckého dopravce, když na mezinárodní konferenci v Guatemale předložila návrh protokolu o změně Varšavské smlouvy, tzv. Guatemalský protokol, který byl následně podepsán 8. března 1971. Primárním cílem protokolu bylo zavést koncepci absolutní odpovědnosti leteckého dopravce za škodu způsobenou usmrcením či zraněním cestujícího a zároveň na žádost USA zvýšit limit finančního odškodnění na 1.5 milionu zlatých franků za újmu způsobenou na zdraví cestujícího.<sup>45</sup> Doposud však nebyla splněna hlavní podmínka platnosti protokolu, a to ratifikace potřebným počtem států.<sup>46</sup>

Spolu se zánikem brettonwoodského měnového systému v roce 1971, jehož podstatou byla vazba amerického dolaru na zlato, došlo k problémům souvisejícím s převodem zlatého franku na jiné národní měny. Proto byla roku 1975 svolaná mezinárodní diplomatická konference v Montrealu, jejímž výsledkem bylo přijetí čtyř dodatkových protokolů

---

<sup>43</sup> MILDE: *International air...*, s. 274–275.

<sup>44</sup> ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard, ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, s. 147.

<sup>45</sup> LARSEN, Paul B., SWEENEY, Joseph C., GILLICK, John E. *Aviation law: cases, laws and related sources*. Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2012, s. 318.

<sup>46</sup> Čl. XX Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by Protocol done at the Hague on 28 September 1955, signed at Guatemala city, on 8 March 1971 (Protokol nebyl přeložen do češtiny).

k Varšavskému systému. Společným prvkem protokolů bylo zavedení jednotky zvláštního práva čerpání (dále jen „SDR“)<sup>47</sup> jako nové měny nahrazující zlatý frank.

První tři dodatkové protokoly upravují převod odpovědnostních limitů Varšavské úmluvy, Varšavské úmluvy změněné Haagským protokolem a Varšavské úmluvy změněné Guatemalským protokolem na nově zavedenou měnovou jednotku.<sup>48</sup> Čtvrtý protokol obsahoval zejména důležité změny v oblasti mezinárodní přepravy nákladu, která není předmětem této diplomové práce. Česká republika není smluvním státem ani jednoho z výše uvedených protokolů.<sup>49</sup>

### 2.1.2 Montrealská úmluva

V důsledku pozměňování a doplňování VÚ několika protokoly a odlišného počtu smluvních stran jednotlivých protokolů, došlo k roztržštění Varšavského systému, které vyústilo 28. května 1999 v přijetí Montrealské úmluvy. Úmluva není pouhým doplněním VÚ, ale představuje úplně nový ucelený právní dokument, který mohou státy přijmout pouze jako celek a jehož cílem bylo nahradit Varšavský systém.<sup>50</sup> Varšavskou úmluvu však nelze považovat za překonanou, jelikož ne všichni její signatáři přistoupili také k ratifikaci MÚ. Jeví se tedy jako vhodnější hovořit o jejich souběžné existenci. V České republice došlo k její ratifikaci dne 16. listopadu 2000 a v platnost vstoupila 4. listopadu 2003.<sup>51</sup> Úmluva je závazná pro všechny země, které ji ratifikovaly, přičemž k dubnu 2020 se jedná o 136 států.<sup>52</sup> Montrealská úmluva zakládá odpovědnost leteckého dopravce v případě zpoždění letu a zavazadla, ztrátě, zničení či poškození zavazadla a dále v případě smrti či zranění cestujícího. Podmínkou k tomu, abychom však mohli přistoupit k aplikaci této Úmluvy, je skutečnost, že se jedná o mezinárodní leteckou přepravu osob, zavazadel či nákladu.<sup>53</sup> Působnost Úmluvy se vztahuje nejen na dopravu prováděnou úplatně, ale také na leteckou dopravu provozovanou bezúplatně.<sup>54</sup> Mezinárodní letecká doprava je definována jako „*jakákoliv doprava, jejíž místo odeslání a místo určení podle smlouvy uzavřené mezi dvěma stranami, bez ohledu na to, zda dojde k přerušení dopravy nebo k překládce, leží buď na*

<sup>47</sup> *Anglicky*: Special Drawing Rights, jedná se o peněžní jednotku emitovanou mezinárodním měnovým fondem. Dle devizového kurzu ČNB činí hodnota jednoho SDR k 26. únoru 2020 částku 31,826 Kč.

<sup>48</sup> LARSEN: *Aviation law...*, s. 318-319.

<sup>49</sup> Seznamy smluvních států jednotlivých Montrealských protokolů jsou dostupné na <<https://www.icao.int/>>.

<sup>50</sup> HORNÍK, Jiří. Mezinárodní letecká přeprava a její právní úprava. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, 2002, č. 1, s. 13.

<sup>51</sup> Seznam smluvních států Montrealské úmluvy [online]. icao.int, [cit. 16. dubna 2020]. Dostupné na <[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)>.

<sup>52</sup> Tamtéž.

<sup>53</sup> Čl. 1 odst. 1 MÚ.

<sup>54</sup> Tamtéž.

*území smluvních států této úmluvy, anebo na území jednoho ze smluvních států této úmluvy, pokud při přepravě dojde dle dohody k zastávce na území jiného státu, a to i tehdy, není-li tento stát smluvním státem této úmluvy.*<sup>55</sup>

Rozhodujícím elementem pro určení, zda se jedná o mezinárodní přepravu, je dohoda uzavřená mezi cestujícím a leteckou společností, která stanoví místo určení a místo odletu. Místem odletu je letiště, na kterém dochází k nástupu cestujícího do letadla, a místem určení se rozumí místo výstupu cestujícího z letadla. Vzhledem k dikci jejího čl. 1. odst. 2 nedopadá Montrealská úmluva na vnitrostátní lety, tedy na přepravu mezi letišti na území jednoho smluvního státu. V případě, že dojde během vnitrostátního letu k neplánované zastávce na území jiného státu například z důvodu nouzového mezipřistání, nelze takový let považovat za mezinárodní přepravu, naopak v případě, kdy probíhá vnitrostátní let s plánovanou přestávkou na území jiného státu, lze takovou přepravu považovat za mezinárodní dle Montrealské úmluvy.<sup>56</sup> Na základě výše uvedených skutečností bude na let z Prahy do Budapešti aplikována Montrealská úmluva. Pokud dojde během letu k nouzovému mezipřistání v Brně a přeprava do Budapešti pokračuje jako silniční, lze i let z Prahy do Brna považovat za mezinárodní leteckou přepravu dle Montrealské úmluvy, naopak let mezi Prahou a Karlovými Vary s nouzovým přistáním v Drážďanech bude třeba posuzovat jako let vnitrostátní.

Markantní změnou, kterou Úmluva přinesla, je zavedení koncepce absolutní odpovědnosti za škodu způsobenou v případě usmrcení nebo zranění cestujícího, a to do částky 100.000 SDR,<sup>57</sup> přičemž umožňuje v pětiletém intervalu revidovat limity odpovědnosti.<sup>58</sup> V roce 2009 došlo k zvýšení na částku 113.100 SDR a nově s platností k 28. prosinci 2019 došlo k navýšení na 128.821 SDR.<sup>59</sup> Pokud způsobená škoda přesáhne uvedenou částku, má dopravce možnost se exkulpat. O odpovědnosti za škodu vzniklou usmrcením nebo zraněním cestujícího a exkulpací dopravce je podrobněji pojednáváno v čtvrté kapitole této diplomové práce. Co se týče oblasti působnosti soudů, vymezovala VÚ pouze čtyři soudní příslušnosti,<sup>60</sup> kdežto MÚ nově zakotvila pátou soudní příslušnost pro žalobu o náhradu škody způsobené usmrcením nebo zraněním cestujícího.<sup>61</sup> Pátá soudní příslušnost je podrobněji rozebrána ve čtvrté kapitole této práce. V neposlední řadě je

---

<sup>55</sup> Tamtéž, čl. 1 odst. 2.

<sup>56</sup> SEDLÁČEK: *Montrealská úmluva* ..., s. 23.

<sup>57</sup> Čl. 21 odst. 1 MÚ.

<sup>58</sup> Tamtéž, čl. 24.

<sup>59</sup> Sdělení č. 5/2020 Sb., m. s., sdělení Ministerstva zahraničních věcí o změně limitů odpovědnosti, které byly přijaty v souladu s článkem 24 odst. 2 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, přijaté v Montrealu dne 28. května 1999.

<sup>60</sup> Čl. 28 odst. 1 VÚ.

<sup>61</sup> Čl. 33 odst. 2 MÚ.

zapotřebí upozornit na exkluzivitu MÚ obsaženou v čl. 29, která upřednostňuje užití MÚ před ostatními právními předpisy.

## 2.2 Právo Evropské unie

Na konci 20. století a na počátku 21. století roste snaha zejména ze strany EU o zvýšení standardů v oblasti ochrany spotřebitele, což se promítlo mimo jiné také do oblasti letecké dopravy. Stěžejní je v tomto směru zejména sekundární právo EU, jehož cílem je nejen ochrana cestujících v postavení spotřebitele,<sup>62</sup> ale taktéž snaha o dosažení spravedlivé rovnováhy mezi zájmy leteckých společností a cestujícími.<sup>63</sup>

Základy ochrany cestujících v případě zranění či smrti byly položeny již roku 1997 nařízením Rady č. 2027/97,<sup>64</sup> a to ještě před přijetím MÚ. Vzhledem ke skutečnosti, že EU následně přistoupila k MÚ, vznikla potřeba nařízení novelizovat. Z tohoto důvodu došlo k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 889/2002, kterým se mění nařízení Rady č. 2027/97 a jehož hlavním účelem bylo inkorporovat text MÚ do unijního práva.<sup>65</sup> Nad rámec MÚ se tento právní akt vztahuje také na vnitrostátní lety.<sup>66</sup> To znamená, že škoda způsobená cestujícímu dopravcem během letu z Ostravy do Brna nepodléhá ustanovením o škodě z provozu dopravního prostředku dle NOZ, nýbrž nařízení NOLD.

Spolu se vznikem nízkonákladových společností a snižováním cen letenek vzrostl počet pasažérů, kteří museli strávit nekonečné hodiny na letišti v důsledku zpoždění letu nebo čelili problémům spojených s jeho zrušením. V reakci na to schválilo Evropské společenství Nařízení č. 261/2004, jehož cílem bylo zlepšit ochranu práv cestujících v postavení spotřebitelů. Toto nařízení nahradilo nařízení č. 295/91<sup>67</sup>, které bylo historicky prvním evropským právním předpisem upravujícím odpovědnost dopravce vůči cestujícím a které se zaměřovalo na problematiku odepření nástupu na palubu v důsledku tzv. overbookingu.<sup>68</sup> Omezený rozsah tohoto nařízení však dlouhou dobu nevyhovoval potřebám

---

<sup>62</sup> HORNÍK, Jiří. Evropská unie výrazně posílila práva cestujících v letecké dopravě. *Právní rozhledy*, 2004, č. 15, s. 570.

<sup>63</sup> TRUXAL, Steven. Air carrier liability and air passenger rights: a game of tug of war? *Journal of International and Comparative Law*, 2017, č. 4, s. 103.

<sup>64</sup> Nařízení Rady 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.

<sup>65</sup> Nařízení Rady č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 ponese v této diplomové práci společné označení „nařízení NOLD“.

<sup>66</sup> Čl. 1 odst. 2 nařízení NOLD.

<sup>67</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (dále jen „nařízení č. 295/91“).

<sup>68</sup> K pojmu viz kapitola 3.3.4.

společnosti, a proto bylo zrušeno právě Nařízením č. 261/2004.<sup>69</sup> Ještě před vstupem v platnost se začalo nařízení potýkat s ostrou kritikou ze strany leteckých společností a leteckých asociací, které tvrdily, že je neslučitelné s exkluzivitou MÚ.<sup>70</sup> V rozporu s ní rozšiřuje Nařízení č. 261/2004 rozsah odpovědnosti dopravců za zpoždění letu tak, že jim stanovuje povinnosti, které jdou nad rámec MÚ a zároveň zakotvuje mnohem vyšší částky náhrady škody poskytované cestujícímu.<sup>71</sup> Tyto změny pak v důsledku snižují konkurenceschopnost leteckých společností, jež se musí řídit dvojím odpovědnostním režimem, oproti leteckým společnostem vázaných pouze MÚ. Proto bylo Soudnímu dvoru Evropské unie (dále také „SDEU“ nebo „ESD“) položeno osm předběžných otázek, z nichž za nejzásadnější považují otázku slučitelnosti čl. 5, 6, 7 Nařízení č. 261/2004 s MÚ. SDEU však konstatoval soulad nařízení, respektive uvedených článků s MÚ, přičemž své tvrzení podepřel tím, že lze rozlišovat dva typy škod způsobené zpožděním, a to na jedné straně standardizovanou škodu, která je takřka totožná pro všechny cestující, a na druhé straně individuální újmu, kterou je třeba posuzovat případ od případu a která vznikla v závislosti na konkrétní situaci, přičemž uplatnění standardizované škody dle nařízení nebrání uplatnění individuálního nároku podle MÚ.<sup>72</sup> Se závěrem SDEU se neztotožňuji. Vzhledem ke skutečnosti, že Evropské společenství jakožto předchůdce EU schválilo MÚ, je ve smyslu článku 26 Vídeňské úmluvy o smluvním právu EU povinna tuto úmluvu dodržovat a není možné, aby upravovala stejnou oblast práva odlišným způsobem, přičemž argument SDEU o rozlišení škod na mne nepůsobí dostatečně přesvědčivě. Zároveň je vhodné zmínit, že z dikce článku 216 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) vyplývá aplikační přednost mezinárodních smluv před sekundárním právem EU. Závěrem bych chtěla uvést, že hlavním účelem MÚ bylo sjednocení úpravy v oblasti odpovědnosti leteckého dopravce, přičemž přijetí Nařízení č. 261/2004 tuto snahu narušilo a opakovaně způsobuje problémy v rozhodovací praxi soudů.

---

<sup>69</sup> HORNÍK, Jiří. Evropská unie výrazně posílila práva cestujících v letecké dopravě. *Právní rozhledy*, 2004, č. 15, s. 570.

<sup>70</sup> BOBEK, Michal, PRASSL, Jeremias. *Air passenger rights: ten years on*. Oxford: Hart Publishing, 2016, s. 25-26.

<sup>71</sup> Viz kapitola 3.3.

<sup>72</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 10. ledna 2006, *The Queen, na žádost International Air Transport Association a European Low Fares Airline Association proti Department for Transport*, C-344/04, Sb. rozh. s. I-00403, bod 19-48.

## 2.3 Vnitrostátní právo

Mezinárodní právo soukromé upravuje soukromé vztahy s mezinárodním prvkem pomocí dvou metod, a to kolizní a přímé, přičemž mezinárodní letecká doprava je regulována zejména přímými právními normami, které bezprostředně stanovují práva a povinnosti osob. Kolizní normy se pak užijí především k určení rozhodného práva, je-li potřeba vyřešit otázku, která v oblasti letecké přepravy nebyla doposud unifikovaná, a stejně tak se využijí kolizní normy pro určení soudní příslušnosti.

### 2.3.1 Občanský zákoník

Montrealská úmluva ani nařízení neupravují podobu a obsah letecké přepravní smlouvy, proto musíme vycházet z příslušného národního právního předpisu. Ustanovení NOZ se tak aplikují za předpokladu, že je český právní řád rozhodným právem, nicméně jak již bylo řečeno úprava odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku dle § 2927 a násl. NOZ se vlivem rozšíření působnosti ustanovení MÚ také na vnitrostátní lety nepoužije. V českém právním řádu je přeprava osob upravena v § 2550 a násl. NOZ, podle kterého „*smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné*“.<sup>73</sup> Jednou ze základních povinností dopravce je zajistit bezpečnou a pohodlnou přepravu cestujícího do místa určení,<sup>74</sup> přičemž ta zahrnuje i povinnost přepravit spolu s cestujícím jeho zavazadlo.<sup>75</sup> Přepravní smlouva je pojmově úplatná a nevyžaduje písemnou formu. Její ustanovení dopadají na všechny způsoby přepravy a jsou pouze rámcová, což znamená, že delegují právní úpravu podzákonným právním předpisům, respektive přepravním řádům, na které navazují ještě konkrétní přepravní podmínky jednotlivých dopravců.<sup>76</sup> Nutno doplnit, že v oblasti letecké dopravy však byl letecký řád zrušen k 1. 1. 2014 občanským zákoníkem.<sup>77</sup> Otázka právní povahy přepravního dokumentu je taktéž ponechána na úpravě národním právním řádům, Montrealská úmluva obsahuje pouze minimální obsah.<sup>78</sup> Nicméně jeho úpravu bychom v NOZ jen marně hledali, proto vymezení přepravních dokumentů vžitých zejména pod pojmem *letenky* nalezneme v přepravních podmínkách jednotlivých dopravců. Například letecká společnost ČSA definuje

---

<sup>73</sup> § 2550 NOZ.

<sup>74</sup> § 2551 NOZ.

<sup>75</sup> § 2552 odst. 1 NOZ.

<sup>76</sup> HRÁDEK, Jirí. Vymezení smluvních typů přepravních smluv po rekodifikaci. *Obchodněprávní revue*, 2017, č. 7-8, s. 198.

<sup>77</sup> § 3080 NOZ bod 226 a 227.

<sup>78</sup> Čl. 3 odst. 1 MÚ.

letenku jako doklad, se kterým je spojeno právo na přepravu cestujícího a dokládá uzavření přepravní smlouvy.<sup>79</sup>

### 2.3.2 Letecký zákon

Dne 1. 4. 1997 vstoupil v účinnost Letecký zákon. Pro účely této diplomové práce je zásadní zejména § 3, kterým se zřizuje Úřad pro civilní letectví České republiky (dále jen „Úřad“) se sídlem v Praze.<sup>80</sup> Tento Úřad je orgánem odpovědným za prosazování Nařízení č. 261/2004.<sup>81</sup> Cestující se tak namísto na věcně a místě příslušný soud může obrátit také na tento správní orgán. Úřad pak zahájí správní řízení a shledá-li pochybení, uloží dopravci pokutu. Nemůže však rozhodnout o nároku jako takovém.<sup>82</sup>

---

<sup>79</sup> *Přepravní podmínky pro cestující a zavazadla* [online]. csa.cz, [cit. 12. února 2020]. Dostupné na <[https://www.csa.cz/media/1400/prepravni-podminky-cs\\_csaim\\_15403.pdf](https://www.csa.cz/media/1400/prepravni-podminky-cs_csaim_15403.pdf)>, s. 2.

<sup>80</sup> § 3 odst. 1 LZ.

<sup>81</sup> Čl. 16 Nařízení č. 261/2004.

<sup>82</sup> § 93c odst. 3 písm. a) ve spojení s § 93c odst. 4 písm. a) a ve spojení s § 94 odst. 1 písm. a) bodu 2 LZ.

## 3 Jednotlivé odpovědnostní případy

### 3.1 Odpovědnost dopravce za ztrátu, poškození a zničení zavazadel

Mnoho cestujících se obává toho, že jejich zavazadlo nedorazí spolu s nimi do cílové destinace, popřípadě dorazí poškozené. Jen letiště Václava Havla minulý rok odbavilo okolo 49.000 zavazadel denně,<sup>83</sup> proto se nelze divit tomu, že poškozený, ztracený kufr či zničený je v letecké dopravě poměrně častou záležitostí. V tomto směru je stěžejním právním předpisem MÚ, která je v EU prováděna nařízením NOLD.

Ztráta zavazadla je právní událostí, při které zavazadlo opustilo sféru vlivu vlastníka, popř. jiné osoby (doprovce) proti její vůli.<sup>84</sup> Za ztracené zavazadlo lze dle MÚ považovat také zapsané zavazadlo, které dopravce není schopen cestujícímu vydat ani po uplynutí 21 dní ode dne, kdy mělo dorazit do místa určení, nebo jehož ztrátu dopravce uzná.<sup>85</sup> Poškozením zavazadla se rozumí stav, kdy je zasaženo do hmotné podstaty zavazadla, v jehož důsledku dochází ke snížení jeho hodnoty.<sup>86</sup> Například došlo k prasknutí zavazadla nebo jeho promočení. Zničení zavazadla lze pak chápat jako stav, kdy je tak intenzivně zasaženo do hmotné podstaty zavazadla, že se stává nadále neupotřebitelným. Zde je příkladem situace, kdy zavazadlo shoří.<sup>87</sup>

Převzetím zavazadla nevzniká mezi cestujícím a dopravcem žádná nová smlouva, jedná se pouze o plnění závazku vyplývajícího z přepravní smlouvy, popřípadě o doplňkovou službu k přepravní smlouvě, není-li bezplatná přeprava zavazadla její součástí. MÚ rozlišuje zapsané a nezapsané zavazadlo, přičemž toto dělení je zásadní pro určení, o jaký typ odpovědnosti se v daném případě bude jednat. Nezapsaným zavazadlem se rozumí příruční zavazadlo, které se přepravuje spolu s cestujícím a pod jeho osobním dohledem. Pokud byla škoda na takové věci způsobena zaviněně dopravcem nebo některým z jeho zaměstnanců, odpovídá za ni právě dopravce. Jedná se tedy o odpovědnost subjektivní s možností exkulpace, kdy důkazní břemeno a břemeno tvrzení leží na straně cestujícího, který musí prokázat, že ke škodě došlo vinou dopravce.

---

<sup>83</sup> Pražské letiště loni odbavilo rekordních 17,8 milionu cestujících [online]. ceskenoviny.cz, 16. ledna 2020 [cit. 20. února 2020]. Dostupné na <<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/prazske-letiste-loni-odbavilo-rekordnich-17-8-milionu-cestujicich/1842972>>.

<sup>84</sup> TÉGL, Petr, ZAJÍC, Jaromír. Způsob, jakým věc opustila sféru vlivu vlastníka, jako kritérium důležité pro ochranu nabyvatele při nabyvání od neoprávněného. *Právní rozhledy*, 2016, č. 4, s. 120.

<sup>85</sup> Čl. 17 odst. 3 MÚ.

<sup>86</sup> SEDLÁČEK: *Montrealská úmluva...*, s. 92.

<sup>87</sup> Tamtéž.

Za zapsané zavazadlo je pak považováno to, které bylo odbaveno a přepravováno odděleně od cestujícího.<sup>88</sup> Dle mého názoru lze pod zapsaná zavazadla také subsumovat ta, k jejichž odbavení nedojde na přepážce, ale až před vstupem do letadla v důsledku přeplnění kabiny. I v tomto případě totiž dochází k přepravě odděleně od cestujícího, a nikoli pod jeho dohledem. Odpovědnost za škodu způsobenou na zapsaném zavazadle je odpovědností objektivní s možností liberace. Liberačními důvody jsou případy, kdy k poškození došlo v důsledku vlastní vady, špatné kvality nebo nedokonalosti zavazadla.<sup>89</sup> Článek 3 odst. 3 MÚ stanovuje povinnost dopravce vydat pro každý kus zapsaného zavazadla zavazadlový lístek. Jeho formální a obsahové náležitosti nejsou MÚ ani nařízením NOLD stanoveny, proto je vždy nutné nahlédnout do přepravních podmínek jednotlivých dopravců. Na tomto místě je však vhodné zmínit, že jméno uvedené na zavazadlovém identifikačním lístku se nemusí skutečně shodovat s osobou cestujícího, jehož věci jsou v zavazadle přepravovány. Proto právo na náhradu škody má také ten cestující, který prokáže, že jeho věci byly obsažené v zavazadle označeném jménem jiného cestujícího.<sup>90</sup>

Ať už se jedná o zavazadlo zapsané, nezapsané, poškozené, zničené či ztracené, činí limit kompenzace nově částku 1.288 SDR pro každého cestujícího.<sup>91</sup> Toto odškodnění pokrývá majetkovou i nemajetkovou újmu.<sup>92</sup> Domnívám se, že vzhledem k dikci čl. 17 odst. 2 MÚ lze dojít k závěru, že nehledě na počet zavazadel, která budou přepravována spolu s cestujícím, bude vždy vyplacena max. výše uvedená částka. Zmíněný limit se však neuplatní prokáže-li, že ke škodě došlo konáním nebo opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců učiněným úmyslně či z nedbalosti.<sup>93</sup>

Překročení této mezní hodnoty lze dosáhnout také učiněním tzv. zvláštního prohlášení o zájmu na dodání do místa určení, a to ve chvíli, kdy je zapsané zavazadlo předáváno dopravci. Jedná se zpravidla o zpoplatněnou doplňkovou službu. Cestující v prohlášení uvede částku, do jejíž výše je dopravce povinen poskytnout náhradu škody, s výjimkou situace, kdy prokáže, že skutečný zájem cestujícího na dodání do místa určení je nižší, než částka udaného zájmu.<sup>94</sup> Přestože se toto prohlášení jeví jako jednostranné právní jednání, není tomu tak,

---

<sup>88</sup> Tamtéž, s. 93-94.

<sup>89</sup> Čl. 17 odst. 2 MÚ.

<sup>90</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 22. listopadu 2012, *Pedro Espada Sánchez, Alejandra Oviedo Gonzales, Lucía Espada Oviedo, Pedro Espada Oviedo v. Iberia Líneas Aéreas de España SA*, C-410/11, v el. sb. rozh., bod. 36.

<sup>91</sup> Čl. 22 odst. 2 MÚ ve spojení s sdělení č. 5/2020 Sb. m. s., sdělení Ministerstva zahraničních věcí o změně limitů odpovědnosti, které byly přijaty v souladu s článkem 24 odst. 2 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, přijaté v Montrealu dne 28. května 1999.

<sup>92</sup> Soudní dvůr: *Axel Walz v Clickair SA*..., bod 38.

<sup>93</sup> Čl. 22 odst. 5 MÚ.

<sup>94</sup> Čl. 22 odst. 2 MÚ.

jelikož je nezbytné, aby dopravce závazek zvýšené odpovědnosti přijal, a to alespoň konkludentně.<sup>95</sup> Úpravu formy prohlášení bychom v MÚ či v jiných právních předpisech hledali jen marně, stejně tak v judikatuře zůstává tato otázka nedořešena. Domnívám se proto, že prohlášení lze učinit i ústně, nicméně z hlediska důkazní hodnoty je vhodnější sepsat písemné prohlášení. Z logiky věci vyplývá, že jej nebude možné použít pro nezapsaná zavazadla.

Nad rámec výše uvedeného je samozřejmě další možností cestujícího nechat si pojistit zavazadlo u komerční pojišťovny. Zároveň je vhodné zmínit, že přepravní podmínky jednotlivých dopravců mohou vymezit předměty, které se v zapsaném zavazadle nacházejí nesmějí a za které letecká společnost v případě jejich ztráty, poškození či zničení nenese odpovědnost. Například společnost ČSA zakazuje v odbaveném zavazadle přepravovat zejména cennosti, léky, elektroniku či osobní dokumenty.<sup>96</sup>

Kromě zavazadel bývají spolu s cestujícími často převážena některá zvířata, proto je otázkou, která v této souvislosti vyvstává, do jaké míry lze považovat živé zvíře za zavazadlo a zda lze na něj aplikovat stejná pravidla. Odpověď na tuto otázku v Úmluvě ani v nařízeních nenalezneme. Český občanský zákoník nepovažuje zvíře za věc, nicméně ustanovení o věcech lze na něj aplikovat v případě, kdy to neodporuje jeho povaze.<sup>97</sup> Zároveň § 2970 NOZ rozšiřuje obecnou úpravu náhrady škody a zavádí povinnost škůdce nahradit také účelně vynaložené náklady na léčení poraněného zvířete, které se nahrazují, i když podstatně převyšují cenu zvířete. Jestliže škůdce zraní či usmrtí zvíře ze svévole nebo škodolibosti, může být povinen nahradit cenu zvláštní oblíbenosti.<sup>98</sup> Zastávám tedy názor, že v případě, kdy dojde během letu k poranění zvířete, lze nad rámec odškodnění stanoveného MÚ za poškozená zavazadla požadovat také náklady na léčení zvířete, popř. cenu zvláštní oblíbenosti.

Ke správnému určení toho, zda je dopravce odpovědný za škodu, je dále zapotřebí si položit otázku, od kterého momentu za zavazadla zodpovídá. Článek 17 odst. 2 MÚ uvádí, že je dopravce odpovědný za škodu způsobenou na zapsaném zavazadle, která se stala na palubě letadla nebo v době, kdy bylo zavazadlo pod kontrolou dopravce. Z toho vyplývá, že jeho odpovědnost počíná běžet okamžikem převzetí zavazadla na přepážce a končí okamžikem, kdy je cestujícímu zavazadlo vydáno, tedy ve chvíli, kdy má cestující reálnou možnost s ním nakládat v místě určení. Zpravidla tak bude ve chvíli, kdy si jej cestující vyzvedne ze

---

<sup>95</sup> Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol. K omezené odpovědnosti leteckého dopravce i při úmyslném způsobení škody. *E-bulletin dopravního práva*, 2011, č. 2, s. 6 [online]. [cit. 16. dubna 2020]. Dostupné na <[http://akmsv.cz/images/e-bulletin/cerven\\_2011\\_e-bulletin\\_c\\_2\\_2011.pdf](http://akmsv.cz/images/e-bulletin/cerven_2011_e-bulletin_c_2_2011.pdf)>.

<sup>96</sup> *Přepravní podmínky pro cestující a zavazadla...*, s. 10.

<sup>97</sup> § 494 NOZ.

<sup>98</sup> § 2969 odst. 2 NOZ.

zavazadlového pásu. Na základě výše uvedeného lze taktéž konstatovat, že letecká společnost může být odpovědná rovněž za škodu vzniklou na zavazadle i mimo prostory letadla a letiště, např. v situaci, kdy se zavazadlo předává cestujícímu na jiném místě než na letišti.

Základem uplatnění práva cestujícího na náhradu škody je včasná reklamacce. Dojde-li k poškození zavazadla, musí oprávněná osoba uvědomit dopravce neprodleně, jakmile poškození zjistí, nebo nejpozději do 7 dnů od převzetí.<sup>99</sup> Reklamační lhůta je svojí povahou lhůtou prekluzivní a jejím uplynutím dochází k zániku práva.<sup>100</sup> Nařízení NOLD namísto pojmu reklamacce užívá pojem stížnost a stanovuje její obligatorní písemnou formu.<sup>101</sup>

### 3.2 Odpovědnost dopravce za zranění a smrt cestujícího

Zatímco v posledních letech dramaticky klesá počet havárií letadel, na palubě letadla stále dochází ke zraněním, popřípadě smrti cestujících. Základním ustanovením, které se zabývá odpovědností dopravce za škodu vzniklou v důsledku usmrcení či zranění cestujícího je čl. 17 odst. 1 MÚ, který říká, že *„doprovce odpovídá za škody následkem smrti nebo zranění cestujícího, pokud k nehodě, která způsobila smrt nebo zranění, došlo na palubě letadla nebo během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj.“* Tento článek zůstal od roku 1929 zachován téměř v původním znění, došlo pouze k drobným jazykovým změnám, proto je možné při jeho výkladu vycházet také z judikatury související s Varšavskou úmlouvou. Na unijní úrovni je článek opět prováděn a doplněn nařízením NOLD.

Z výše zmíněného ustanovení MÚ lze dojít k závěru, že základními předpoklady pro založení odpovědnosti leteckého dopravce za zranění či smrt cestujícího jsou:

- a) vznik nehody;
- b) smrt nebo zranění cestujícího;
- c) nehoda se musí odehrát na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoliv operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něj;
- d) příčinná souvislost mezi nehodou a usmrcením či zraněním cestujícího.

**Ad a)** Přestože v běžné řeči porozumění pojmu nehoda zpravidla nečiní větší obtíže, v oblasti letecké dopravy působí jeho interpretace problémy již od přijetí VÚ, jelikož jeho význam je v různých právních systémech chápán rozdílně. K nelibosti soudů tento pojem bez dalšího upřesnění přejala i Montrealská úmluva a nařízení NOLD. Nicméně v roce 1985 byl vydán rozsudek Nejvyššího soudu USA ve věci *Air France v. Saks*, který se stal důležitým

---

<sup>99</sup> Čl. 31 odst. 2 MÚ.

<sup>100</sup> Čl. 31 odst. 4 MÚ.

<sup>101</sup> Čl. 1 odst. 10, resp. příloha nařízení NOLD.

inspiračním zdrojem pro ostatní soudy. V předmětné věci žalovala paní Saks leteckou společnost Air France za ztrátu sluchu, k níž došlo vlivem běžné změny tlaku v kabině při klesání letadla. Ukázalo se však, že systém přetlakování letadla nevykazoval žádnou vadu a ztráta sluchu byla důsledkem abnormální reakce cestujícího. Nejvyšší soud USA, rozhodující ve věci, vymezil pojem nehoda jako neočekávanou a mimořádnou událost vzniklou nezávisle na cestujícím, resp. působící na cestujícího zvenku a žalobu paní Saks s odkazem na toto vymezení zamítl. Zároveň soud uvedl, že za nehodu nelze považovat vnitřní tělesné reakce cestujícího.<sup>102</sup> V loňském roce SDEU ještě tuto definici upřesnil ve věci *Niki Luftfahrt*, kdy došlo k popálení dívky na palubě letadla poté, co se na ni z neznámých důvodů převrhl kelímek s vroucí kávou. SDEU uvedl, že při výkladu pojmu nehoda je bezpředmětné zjišťovat, zda k ní došlo v důsledku rizika spojeného s leteckou dopravou či nikoliv.<sup>103</sup>

Vzhledem k tomu, že rozsudek *Saks* není závazný pro soudy jiných států, lze v soudní praxi nalézt mnoho rozhodnutí, která se zcela přičí interpretaci pojmu nehoda, jak jej vyložil Nejvyšší soud USA. Jedná se tak pouze o obecně přijímanou definici bez jejího legálního ukotvení. Posouzení jednotlivých případů bude vždy záviset na konkrétní situaci a soudu, přičemž členské státy EU musí při jejich posuzování přihlížet k výkladu SDEU poskytnutému ve věci *Niki Luftfahrt*. V souladu s dosavadní judikaturou vydanou napříč smluvními státy MÚ, jsou za nehody považovány:

- turbulence;<sup>104</sup>
- popálení cestujícího horkými nápoji;<sup>105</sup>
- teroristický útok;<sup>106</sup>
- odebrání příručního zavazadla obsahující předepsané léky;<sup>107</sup>

a naopak za nehodu nejsou považovány např.:

- infarkt;<sup>108</sup>
- přirozená smrt na palubě letadla;<sup>109</sup>

---

<sup>102</sup> Rozsudek U.S. Supreme Court ze dne 4. března 1985, *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392.

<sup>103</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 19. prosince 2019, *GN, zastoupená zákonným zástupcem HM v. ZU, insolvenční správce společnosti Niki Luftfahrt GmbH*, C-532/18, v el. sb. rozh., bod 43.

<sup>104</sup> Rozsudek United States Court of Appeals, Second Circuit ze dne 12. srpna 2003, *Magan v. Lufthansa German Airlines*, 339 F.3d 158.

<sup>105</sup> Soudní dvůr: *Niki Luftfahrt...*, bod 43.

<sup>106</sup> Rozsudek U.S. District Court for the Southern District of New York ze dne 22. prosince 1975, *Day v. Trans World Airlines*, 393 F. Supp. 217.

<sup>107</sup> Rozsudek United States Court of Appeals, Ninth Circuit ze dne 19. srpna 2004, *Prescod v. AMR INC BWIA*, 383 F.3d. 861.

<sup>108</sup> Rozsudek U.S. District Court for the Southern District of New York ze dne 22. února 1966, *Tandon v. United Air Lines*, 926 F. Supp. 366.

- zakopnutí o boty jiného pasažéra;<sup>110</sup>
- plicní trombóza;<sup>111</sup>
- pád na toaletách po požití alkoholu.<sup>112</sup>

**Ad b)** Montrealská úmluva či nařízení NOLD nevymezují pojem smrti ani zranění. Český zákonodárce definuje smrt jako „*nevratná ztráta funkce celého mozku, včetně mozkového kmene, nebo nevratná zástava krevního oběhu*“.<sup>113</sup> Smrt člověka se dokazuje dvěma způsoby – jednak veřejnou listinou vystavenou po ohledání těla mrtvého a pro případ, že tak nebude možné, obsahuje NOZ úpravu prohlášení člověka za mrtvého.<sup>114</sup> Dle znění článku 17 odst. 1 MÚ pak lze dojít k závěru, že smrt nemusí nastat okamžitě na palubě letadla či v průběhu nastupování do letadla nebo vystupování z něj. Příkladem může být zranění hlavy cestujícího v důsledku mohutných turbulencí, které po půl roce vyústí v jeho smrt.

Co se týče termínu zranění, jeho legální vymezení v českém právním řádu nenalezneme, ale můžeme jej definovat jako zásah do tělesné integrity.<sup>115</sup> Trnem v oku soudů je však otázka, jestli lze za zranění považovat také psychickou újmu. Uveďme si vzorový příklad, kdy letadlo následkem poškození padá do oceánu, v poslední chvíli se však pilotovi podaří situaci zachránit a letadlo doletí do cílové stanice v pořádku. Cestující však utrpí řadu traumat, které jej provází po zbytek života. Bude letecká společnost v daném případě povinná k náhradě této újmy? Existují čtyři přístupy k řešení této otázky:

1. dopravce neodpovídá za psychické újmy na zdraví vůbec;
2. dopravce odpovídá za psychické újmy, které jsou způsobené tělesným zraněním nebo usmrcením cestujícího;
3. dopravce odpovídá za psychickou újmu, pokud je doprovázená tělesným zraněním;<sup>116</sup>
4. dopravce odpovídá i za čistě psychickou újmu.

Jazykovým výkladem ustanovení bychom došli k názoru, že se hradí jakákoliv psychická újma, jelikož jediným oficiálním jazykem VÚ byla francouzština. Článek 17 VÚ,

<sup>109</sup> Rozsudek U.S. District Court for the Southern District of New York ze dne 9. března 1992, *Walker v. Eastern Air Lines, Inc.*, 785 F. Supp. 1168.

<sup>110</sup> Rozsudek United States Court of Appeals, Ninth Circuit ze dne 21. prosince 1994, *Craig v. Compagnie Nationale Air France*, 45 F.3d 435.

<sup>111</sup> Rozsudek Ontario Court of Appeal ze dne 18. února 2003, *McDonald v. Korean Air*, 171 O. A. C. 368.

<sup>112</sup> Rozsudek U.S. District Court for the Southern District of New York z 10. června 1991, *Padilla v. Olympic Airways*, 765 F. Supp. 835.

<sup>113</sup> § 2 písm. e) zákona č. 285/2002 Sb., transplantační zákon.

<sup>114</sup> § 26 a násl. NOZ.

<sup>115</sup> BEZOUŠKA, Petr. In HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník IV. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2014, s. 1703.

<sup>116</sup> Rozsudek U.S. District Court for the Northern District of California ze dne 25. dubna 1994, *Jack v. Trans World Airlines, Inc.*, 854 F. Supp. 654.

resp. nyní čl. 17 odst. 1 MÚ obsahuje francouzský termín *lésion corporelle*,<sup>117</sup> jenž zahrnuje i psychické i fyzické újmy.<sup>118</sup> Avšak v kontextu MÚ a v souladu s jejím účelem, kterým je dle preambule dosažení spravedlivého vyvážení zájmů dopravců i cestujících se domnívám, že se není možné domáhat náhrady škody za psychickou újmu, aniž by současně došlo k zásahu do tělesné integrity člověka. Požadavek na odškodnění za každé trauma nebo citové rozrušení bez přímé souvislosti s fyzickou újmou by byl pro letecké společnosti příliš přísný a mnohdy až likvidační.

**Ad c)** Dalším problémem, který MÚ přináší, je to, že nedává jasné vodítko, kterým okamžikem počínají operace při nastupování a vystupování z letadla, a proto zde hraje důležitou roli opět judikatura. Za zdárný pokus na cestě k objasnění těchto termínů lze považovat rozsudek *Day v. Trans World Airlines, Inc.* Soud v komentovaném případě řešil spor vzniklý mezi pasažéry letu 881 do New Yorku, kteří se v době teroristického útoku nacházeli v odletové hale společnosti TWA.<sup>119</sup> Těžištěm tohoto sporu bylo určení okamžiku, kdy počíná proces nastupování do letadla. Poté, co soud provedl jazykový a teleologický výklad ustanovení, vytvořil a aplikoval tzv. tripartitní test, který je založený na třech následujících faktorech:

1. činnost – co cestující v době nehody dělal;
2. umístění – kde se v době nehody cestující nacházel;
3. kontrola – jestli měl letecký dopravce v době nehody cestujícího pod dohledem.<sup>120</sup>

Za okamžik, kdy počíná proces nastupování či vystupování z letadla lze dle soudů považovat moment „*kdy byla učiněna výzva k nástupu do letadla, palubní lístek byl prověřen palubním personálem a cestujícím byla vrácena odtržená část palubního lístku. Do této doby tedy rozhodně nespadá celní kontrola cestujícího, pasová kontrola či jeho pobyt v sále letiště, popř. ve VIP – lounge*“.<sup>121</sup> Ve výše uvedeném případě cestující prošli veškerými letištními kontrolami a nacházeli se v zóně vyhrazené pro cestující letu 881 (umístění), která podléhala kontrole zaměstnanců TWA (kontrola). Zároveň jim v momentu útoku bylo nařízeno, aby se seřadili do řady pro nástup do letadla (činnost). Když soud aplikoval tripartitní test, došel

---

<sup>117</sup> V překladu újma na zdraví.

<sup>118</sup> Výklad pojmu *lésion corporelle*: *Lésion corporelle* [online]. [previsissima.fr](https://www.previsissima.fr), 29. dubna 2019 [cit. 7. března 2020]. Dostupné na <<https://www.previsissima.fr/lexique/lesion-corporelle.html>> .

<sup>119</sup> Trans World Airlines (dále jen „TWA“).

<sup>120</sup> *Day v. Trans World Airlines*.

<sup>121</sup> SEDLÁČEK: *Montrealská úmluva...*, s. 91.

k závěru, že je letecká společnost odpovědná za zranění cestujících. Tripartitní test lze analogicky použít také na proces vystupování.<sup>122</sup>

**Ad d)** Jedním ze základních předpokladů odpovědnosti leteckého dopravce za škodu je kauzální nexus mezi nehodou a utrpenou újmou. Musíme tedy v konkrétním případě zkoumat, zda byla nehoda právně relevantní příčinou úmrtí nebo zranění osoby. Příčinnou souvislost je třeba striktně odlišit od zavinění. Zatímco příčinná souvislost je objektivním a nezbytným předpokladem odpovědnosti, zavinění je subjektivním a pouze častým předpokladem vzniku odpovědnosti. Důkazní břemeno bude zatěžovat cestujícího a v případě usmrcení pozůstalé.<sup>123</sup>

Na základě nařízení NOLD neexistují žádné finanční limity, jde-li o odpovědnost dopravce za zranění či smrt cestujícího a v souladu s článkem 21 odst. 1 MÚ je tak dopravce absolutně odpovědný za vzniklou újmu nepřesahující 128.821 SDR na každého cestujícího.<sup>124</sup> Za škody nad tuto částku neodpovídá, jen pokud prokáže, že k ní nedošlo výlučně nedbalostí, protiprávním činem či opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců či agentů nebo pokud prokáže, že ke škodě došlo výlučně nedbalostí, jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí osoby. Nad částku 128.821 SDR bude dopravce odpovídat v režimu subjektivní odpovědnosti.<sup>125</sup> V souvislosti s odpovědností dopravce za zranění či smrt zakládá nařízení NOLD povinnost dopravce poskytnout cestujícímu zálohu. Záloha má být vyplacena do 15 dní od zjištění oprávněné osoby, přičemž v případě smrti nesmí být nižší než 16.000 SDR. Co se týče povahy vyplacené zálohy, nejedná se o uznání odpovědnosti dopravce a je možné ji započíst vůči jakékoliv částce, kterou bude dopravce následně povinen zaplatit.<sup>126</sup>

Vzhledem k tomu, že se v posledních dnech stala hlavním mediálním tématem pandemie COVID-19, tzv. koronaviru, rozhodla jsem se na závěr této části nastínit potenciální řešení sporu mezi cestujícím, k jehož nákaze došlo na palubě letadla, a leteckou společností, provozující let. Základním předpokladem odpovědnosti bude existence nehody ve smyslu čl. 17 odst. 1 MÚ, která způsobila nákazu cestujícího. Jak již bylo zmíněno výše, nehodou je neočekávaná a mimořádná událost působící na cestujícího zvenku, proto za nehodu bude možné považovat například disfunkci filtračního systému na palubě letadla, který slouží k zachycení bakterií a snížení rizika infekce. Dále také kontaminaci prostředí v důsledku nedodržení hygienických standardů dopravce či šíření viru vlivem nepřijetí dostatečných

---

<sup>122</sup> Rozsudek U.S. District Court for the Eastern District of New York ze dne 30. listopadu 1979, *Ricotta v. Iberia Lineas Aereas de Espana*, 482 F. Supp. 497.

<sup>123</sup> SEDLÁČEK: *Montrealská úmluva...*, s. 91.

<sup>124</sup> *Sdělení č. 5/2020 Sb. m.s.*

<sup>125</sup> Čl. 21 odst. 2 MÚ.

<sup>126</sup> Čl. 5 nařízení NOLD.

opatření, jakmile zaměstnanci letecké společnosti pojmou podezření na nákazu některého z cestujících. Zároveň bude zapotřebí zjistit, jestli existuje příčinná souvislost mezi nákazou a nehodou. Pokud dojde soud k závěru, že byly naplněny předpoklady odpovědnosti, rozhodne o povinnosti k náhradě škody způsobené nákazou koronavirem.

Jak jsme mohli vidět výše, čl. 17 odst. 1 MÚ skýtá mnoho úskalí a obsahuje obrovské mezery z hlediska jeho interpretace, které se nepodařilo vyplnit ani přijetím nařízení NOLD. Pakliže chceme účinně chránit práva cestujících, je naprosto nezbytné, aby došlo k vyjasnění těchto interpretačních problémů a nastolení jednotného výkladu.

### 3.3 Nároky cestujících dle Nařízení č. 261/2004

Historický kontext a otázka rozporu Nařízení č. 261/2004 s MÚ byla nastíněná již v druhé kapitole, proto se v této části diplomové práce zaměřím na jednotlivé nároky cestujících, které plynou z nařízení. Důvodem přijetí tohoto významného, leč kontroverzního dokumentu, kterým je Nařízení č. 261/2004, byla snaha poskytnout cestujícím náhradu v následujících případech:

- a) odepření nástupu na palubu letadla;
- b) zrušení letu;
- c) zpoždění letu.<sup>127</sup>

Nežli začnu analyzovat nařízení, ráda bych se na tomto místě zabývala otázkou samotného vzniku škody jako jedním z předpokladů odpovědnosti za škodu. Jak již bylo řečeno, účelem nařízení není postihovat skutečně vzniklou škodu, nýbrž škodu standardizovanou. Z tohoto důvodu nebude nutné zkoumat vznik škody v jednotlivých případech. Nicméně co se myslí samotnou standardizovanou škodou? Nařízení č. 261/2004 ve svém odůvodnění uvádí, že jeho snahou je zmírnit obtíže a nepohodlí způsobené cestujícím.<sup>128</sup> Dle mého názoru se tedy bude jednat o kombinaci majetkové a nemajetkové újmy, kdy pod pojmem obtíže si lze představit zejména materiální újmy, jako zmeškání navazujícího letu nebo náklady na obstarání náhradního letu. Pod pojmem nepohodlí si lze představit imateriální újmu, kterou je zejména časová ztráta.

---

<sup>127</sup> Čl. 1 odst. 1 Nařízení č. 261/2004.

<sup>128</sup> Tamtéž, bod 2 odůvodnění.

### 3.3.1 Působnost nařízení

Nařízení č. 261/2004 se vztahuje na cestující, kteří odlétají z letiště nacházejícího se na území členského státu EU, platí-li na tomto území Smlouva. Nároky z nařízení jsou přiznány také cestujícím, kteří využívají služeb leteckého dopravce Společenství a zároveň odlétají z území třetí země s příletem na území členského státu, na nějž se vztahuje Smlouva, avšak pouze za předpokladu, že cestující neobdržel odškodnění v této třetí zemi.<sup>129</sup> A contrario nebude nařízení použitelné na lety mířící z třetí země do třetí země. Pro upřesnění uvádím, že pod pojmem Smlouva je myšlena Smlouva o fungování EU.

Článek 3 odst. 2 pak uvádí další podmínky, které musí být splněny alternativně, aby mohlo být nařízení aplikováno:

- a) cestující má potvrzenou rezervaci a přihlásí se k přepravě včas, vyjma případů zrušení letu;
- b) cestující byl převeden z letu, který měl rezervovaný, na let jiný a toto překnihování provedl dopravce či provozovatel souborných služeb bez ohledu na důvod takového překnihování.<sup>130</sup>

Zároveň je třeba upozornit, že se nařízení nevztahuje na bezúplatné lety a lety, které poskytuje dopravce za snížené ceny svým zaměstnancům.<sup>131</sup> V této souvislosti je však třeba zmínit, že se nařízení vždy použije na lety poskytované zdarma jako bonus v rámci programu pro cestující, a to i přesto, že se jedná o bezúplatné plnění.<sup>132</sup>

Za jeden z nejvýznamnějších sporů v oblasti působnosti nařízení považuji věc *Emirates Airlines v. Diether Schenkel*, ve které na ESD napadla předběžná otázka týkající se výkladu čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení. Cestující si objednal u letecké společnosti Emirates letenky, jež zahrnovaly cestu z EU do třetí země a zpět. V důsledku zrušení zpátečního letu však cestující utrpěl časovou ztrátu v rozsahu tří dnů. Podal proto žalobu opírající se o čl. 5 odst. 1 písm. c), přičemž tvrdil, že cestu do místa určení a zpět je nutno považovat za jediný let. Společnost Emirates toto tvrzení popřela a zároveň uvedla, že není dopravcem Společenství, tudíž není povinna poskytnout kompenzaci stanovenou nařízením.

ESD dospěl k názoru, že pojem „let“ nelze zaměňovat s pojmem cesta, která naopak může zahrnovat několik letů. Pokud bychom považovali let tam i zpět za vzájemně závislé

<sup>129</sup> Tamtéž, čl. 3 odst. 1.

<sup>130</sup> Tamtéž, čl. 3 odst. 2.

<sup>131</sup> Čl. 3 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

<sup>132</sup> Bod 2.2.2, sdělení Komise, Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady č.261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 889/2002.

součástí jednoho letu, došli bychom k absurdnímu závěru, že se místo určení shoduje s původním místem odletu. Zároveň by došlo k zhoršení již garantované ochrany práv cestujícího, který by se mohl kompenzace domáhat pouze jedenkrát, nikoliv na každém letu zvlášť.<sup>133</sup> S ohledem na výše zmíněné ESD vyložil pojem let 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“.<sup>134</sup>

### 3.3.2 Zrušení letu

Zrušení letu je definováno jako „neuskutečnění letu, který byl již dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“.<sup>135</sup> Pro posouzení toho, zda byl let zrušen není rozhodující, jestli letadlo vzlétlo. Pakliže se letadlo po vzletu vrátí zpět z technických důvodů a cestující jsou následně převedeni na jiný let, lze i tuto situaci považovat za zrušení letu.<sup>136</sup> Nejčastěji jsou za zrušení letu považovány případy, kdy je ustoupeno od původně plánovaného letu, přičemž pasažéři jsou přesunuti na jiný let, který byl plánován nezávisle na tom původním.<sup>137</sup> Současně je potřeba zmínit, že nařízení nezakotvuje požadavek výslovného rozhodnutí o zrušení letu.<sup>138</sup> Prakticky se tak může cestující o zrušení dozvědět pouze z odletové tabule. Nutno zmínit, že neinformování o zrušeném letu ve lhůtách uvedených v článku 5 odst. 1 písm. c) Nařízení č. 261/2004 bude však důvodem pro vznik nároku na náhradu škody.

Dojde-li ke zrušení letu ze strany dopravce, má cestující nárok nejen na náhradu škody, ale také na proplacení pořizovací ceny letenky, přesměrování na let v nejbližším termínu nebo po dohodě s dopravcem přesměrování na pozdější let, přičemž právo volby má vždy cestující. Přesměrované lety musí být uskutečněny za srovnatelných dopravních podmínek, jimiž je myšlena zejména přeprava v totožné třídě, jako byla třída rezervovaná, a srovnatelný čas přepravy. Ostatní podmínky je pak zapotřebí posuzovat v konkrétních případech.<sup>139</sup>

---

<sup>133</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 10. července 2008, *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel*, C-173/07, Sb. rozh. s. I-05237, bod 13-53.

<sup>134</sup> Tamtéž, bod 40.

<sup>135</sup> Čl. 2 písm. l) Nařízení č. 261/2004.

<sup>136</sup> Soudní dvůr: Rozsudek Soudního dvora ze dne 13. října 2011, *Aurora Sousa Rodriguez a další proti Air France SA*, C-83/10, Sb. rozh. s. I-09469, bod 28.

<sup>137</sup> Soudní dvůr: Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon v. Condor Flugdienst, C-402/07 a Böck a Lepuschitz v. Air France*, C-432/07, Sb. rozh. s. I-10923, bod 36.

<sup>138</sup> *Aurora Sousa Rodriguez...*, bod 29.

<sup>139</sup> Bod 4.2, *sdělení Komise, Pokyny*.

Letecké společnosti se mnohdy snaží povinnosti proplatit výdaje vyhnout vystavením voucheru v hodnotě původní letenky. Tuto praxi nepovažuju za zcela kompatibilní s nařízením, jelikož značně znevýhodňuje cestujícího, který musí voucher uplatnit pouze u daného dopravce a v stanovené lhůtě. Vzhledem k tomu, že cestující je v postavení spotřebitele, domnívám se, že jakékoliv zkracování jeho práv je vyloučeno, a nebude tedy povinen plnění ve formě voucheru přijmout. Stejně tak rozhodne-li se dopravce jednostranně v rozporu s nařízením proplatit cestujícímu pořizovací cenu letenky, aniž by mu předtím nabídl volbu mezi přesměrováním letu a proplacením pořizovací ceny letenky, je povinen doplatit cestujícímu rozdíl v ceně oproti nové letence pořízené za srovnatelných dopravních podmínek.<sup>140</sup>

Článek 5 odst. 1 písm. b) ve spojení s čl. 9 Nařízení č. 261/2004 se snaží reagovat na situace, kdy v důsledku zrušení letu cestující uvíznou na letišti. Zakotvují proto právo cestujících na poskytnutí péče, která je však logicky poskytována pouze za předpokladu, že přijme nabídku dopravce k přesměrování na let při nejbližší příležitosti. Naopak pokud se cestující domluví s dopravcem na zrušení letu za současného proplacení výdajů či přesměrování na pozdější termín, toto právo mu zaniká. Poskytnutím péče je myšleno zajištění stravy, ubytování a dopravy mezi letištěm a místem ubytování zdarma a v rozsahu přiměřeném čekací době. Pakliže dopravce cestujícímu péči nenabídne, může si ji obstarat sám a žádat od něj proplacení přiměřeně vynaložených výdajů.<sup>141</sup>

Konečně je třeba zmínit, že se letecký dopravce může zprostit povinnosti k náhradě škody, jestliže prokáže přítomnost mimořádných okolností, jež vyústily ve zrušení letu. Liberace s odkazem na mimořádné okolnosti je nejčastějším a nejkontroverznějším předmětem sporů vedených před SDEU v souvislosti s nařízením, a to z důvodu neexistence taxativního výčtu případů spadajících pod tento pojem. Bude-li se chtít dopravce zprostit povinnosti k náhradě škody, musí vždy prokázat kumulativně tyto dva předpoklady:

1. Existenci mimořádných okolností, které způsobily zpoždění nebo zrušení letu.
2. Nemožnost zabránit zpoždění či zrušení letu ani při vynaložení přiměřených opatření.<sup>142</sup>

Existence těchto okolností však nebude mít nikdy vliv na povinnost dopravce poskytnout cestujícímu péči dle čl. 9 nařízení.<sup>143</sup> Demonstrativní výčet událostí, které samy o sobě nejsou mimořádnými okolnostmi, ale mohou být příčinou vzniku takové okolnosti,

---

<sup>140</sup> Tamtéž.

<sup>141</sup> Tamtéž, bod 4.3.2.

<sup>142</sup> Čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004.

<sup>143</sup> Bod 4.3.3, *sdělení Komise, Pokyny*.

nalezneme v čtrnáctém bodě odůvodnění Nařízení č. 261/2004 a jsou jimi politická nestabilita, povětrnostní podmínky, rizika plynoucí z bezpečnosti či stávky. Nicméně je třeba podotknout, že i tyto případy mohou být posuzovány v konkrétním případě odlišně. Mimořádné okolnosti byly předmětem mnoha předběžných otázek položených Soudnímu dvoru, z nichž za nejzajímavější považuji otázku technických závad a střetu letadla s ptákem, kterým se budu níže věnovat.

### **Technická závada**

Problematika technických závad byla jako první judikována ve sporu *Wallentina Hermanna proti Alitalia*. V předmětné věci ESD konstatoval, že nelze kategoricky označit technické závady za mimořádnou okolnost, a proto jsou národní soudy povinny zjišťovat, jestli se jedná o takovou technickou závadu, která se normálně při běžném výkonu podnikání dopravce nevyskytuje a která se vymyká jeho kontrole,<sup>144</sup> přičemž „skutečnost, že letecký dopravce dodržel minimální pravidla údržby letadla, sama o sobě nepostačuje k prokázání toho, že dopravce přijal všechna přiměřená opatření“.<sup>145</sup> Technickou vadou považovanou za mimořádnou událost je například skrytá výrobní vada nebo škoda způsobená teroristickým útokem.<sup>146</sup>

### **Srážka s ptákem**

Soudní dvůr vydal rozhodnutí, dle kterého je srážka mezi letadlem a ptákem považována za mimořádnou okolnost. Pakliže však po srážce autorizovaný odborník sezná, že letadlo je způsobilé k letu, letecký dopravce nemůže odůvodnit zpoždění odvoláním se na nutnost další kontroly. Dle ESD musí být také jakékoliv zpoždění způsobené mimořádnou okolností odečteno od celkového zpoždění po příletu, aby bylo možné relevantně posoudit nárokovost vyplacení náhrady.<sup>147</sup>

Na základě výše uvedených skutečností lze dojít k závěru, že odpovědnost za zrušení letu je odpovědností objektivní, kdy jediným liberačním důvodem jsou mimořádné okolnosti.

---

<sup>144</sup> Soudní dvůr: Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. prosince 2008, *Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061, bod 34.

<sup>145</sup> *Friederike Wallentin-Hermann...*, bod 43.

<sup>146</sup> Bod 5.2 sdělení Komise, Pokyny.

<sup>147</sup> Soudní dvůr: Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 2017, *Marcela Pešková, Jiří Peška proti Travel Service, a.s.*, C-315/15, v el. sb. rozh., bod 26-54.

### 3.3.3 Zpoždění letu

Nutno zmínit, že vymezení pojmu zpoždění v nařízení nenalezneme a stejně tak ho neuvádí ani MÚ, proto je potřeba jej vykládat ve světle judikatury ESD, která za zpožděný považuje let uskutečněný „v souladu s původně stanoveným plánem, jestliže je skutečný čas jeho odletu opožděn oproti plánovanému času odletu“.<sup>148</sup> Základním kritériem, které odlišuje zpožděný let od letu zrušeného, je to, zda je let prováděn podle původně stanoveného plánu.<sup>149</sup> V praxi to bude vypadat následovně. Pokud bude letadlo zpožděno o několik hodin a dopravce se rozhodne přepravit cestující jiným letem, půjde o zrušený let. Naopak v případě, kdy letadlo odletí až následující den, ale označení letu zůstane zachováno, bude se jednat pouze o zpožděný let.

Zákonodárce se snaží zmírnit dopady zpoždění na cestujícího tím, že garantuje právo na pomoc, přičemž podstatnými určovateli jednotlivých práv cestujících je doba, o kterou je let opožděn oproti plánovanému času odletu a vzdálenosti letu.

Pokud tedy důvodně očekává provozující letecký dopravce zpoždění, které se bude pohybovat v horizontu:

- a) alespoň 2 hodin, činí-li vzdálenost letu nejvýše 1.500 kilometrů nebo
- b) alespoň 3 hodin v případě letů v rámci Společenství delších než 1500 kilometrů a ostatních letů, které jsou vzdáleny mezi 1500 kilometry a 3500 kilometry nebo
- c) alespoň 4 hodin v případě ostatních letů,

musí cestujícím poskytnout občerstvení přiměřené čekací době a komunikaci prostřednictvím některé z forem uvedených v čl. 9 odst. 2 nařízení. Očekává-li, že čas odletu bude alespoň o den později, než byl čas odletu původně plánovaný, musí navíc poskytnout přepravu mezi letištěm a hotelem. Nařízení nestanovuje právo cestujícího na ubytování v hotelu, nicméně vzhledem k tomu, že uvádí právo na přepravu mezi letištěm a hotelem, domnívám se, že se jedná pouze o legislativní chybu a zákonodárce zamýšlel přiznat cestujícímu také právo na ubytování v hotelu. Očekává-li provozující dopravce zpoždění alespoň pět hodin, má cestující právo na let nenastoupit a požadovat proplacení výdajů ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení.<sup>150</sup>

Článek 7 nařízení stanovuje právo na náhradu škody pouze za odepření nástupu na palubu a zrušení letu, avšak v praxi vznikalo mnoho sporů, kdy cestující požadovali

<sup>148</sup> *Sturgeon...*, bod 32.

<sup>149</sup> Tamtéž, bod 35.

<sup>150</sup> Čl. 6 odst. 1 ve spojení s čl. 9 Nařízení č. 261/2004.

kompenzaci také za významné zpoždění letu. Průlomovým rozhodnutím v této oblasti se stal rozsudek *Sturgeon*. Když se rodina Sturgeonových na letišti odbavila, bylo jim oznámeno zrušení jejich letu. Následující den byl vypraven let, který nesl stejné označení jako let zrušený. Cestující byli do cílové destinace dopraveni s 25hodinovým zpožděním, přičemž z čl. 6 a 7 nařízení nevyplývalo právo na jejich finanční odškodnění, proto se rodina domáhala náhrady škody, jako by došlo ke zrušení letu. Obchodní soud ve Vídni se obrátil na Soudní dvůr s předběžnou otázkou, jestli může být zpoždění, které je natolik významné, považováno za zrušení letu v souladu s definicí uvedenou v čl. 2 písmene l) nařízení. Soudci ESD došli k závěru, že ve smyslu zásady rovného zacházení lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, utrpěli „časovou ztrátu tři nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu plánovaný leteckým dopravcem“.<sup>151</sup> Na rozdíl od předpokladů pro vznik práva na poskytnutí péče, kde je stěžejním čas odletu, je zde rozhodujícím okamžikem čas příletu, tzn. že i v případě, kdy letadlo vzlétne včas, ale do cílové destinace doletí s tříhodinovým zpožděním, bude mít cestující nárok na náhradu škody. Moment rozhodující pro učení času příletu pak ESD vymezil jako „okamžik, kdy se otevrou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit“.<sup>152</sup>

Osobně se se závěrem ESD uvedeného v rozsudku *Sturgeon* neztotožňuji, jelikož se domnívám, že jde o interpretaci contra legem. ESD převzal roli zákonodárce, aniž by pro takový výklad měl oporu v nařízení nebo MÚ. Je nepochybné, že se ESD pokouší o ochranu spotřebitele za každou cenu, tento přístup však dle mého názoru koliduje s požadavkem na spravedlivé vyvážení zájmu dopravce a cestujících.

Stejně jako v případě zrušení letu se může dopravce zprostit povinnosti platit náhradu škody za významně zpožděný let odkazem na mimořádné okolnosti.<sup>153</sup> Odpovědnost za zpoždění letu, které je delší než tři hodiny, je opět odpovědností objektivní.

### 3.3.4 Odepření nástupu na palubu

Dle Nařízení č. 261/2004 je nutno za odepření nástupu na palubu považovat situace, kdy letecký dopravce odmítne přepravit cestujícího, který má potvrzenou rezervaci, přihlásil se k přepravě ve stanoveném čase, popřípadě do 45 minut před odletem nebo byl dopravcem převeden z jiného letu. Za výjimku jsou pak považovány situace, kdy je dán přiměřený důvod

---

<sup>151</sup> *Sturgeon*..., bod 61.

<sup>152</sup> Soudní dvůr: Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. září 2014, *Germanwings GmbH proti Ronnymu Hennigovi*, C-452/13, v el. sb. rozh., bod 27.

<sup>153</sup> *Sturgeon*..., bod 43.

pro odmítnutí přepravy, přičemž zákonodárce demonstrativně uvádí zdravotní, bezpečnostní důvody nebo nedostatky v cestovních dokladech.<sup>154</sup> Nejčastější příčinou tohoto postupu je tzv. overbooking. Jedná se o situaci, kdy letecká společnost prodá víc letenek, než je v letadle míst. Doprovce tak činí s cílem zmaximalizovat svůj zisk tím, že plně vyčerpá kapacitu letadla, a to i přestože někteří cestující let zruší.<sup>155</sup> Nicméně oproti původnímu nařízení č. 295/91 dopadá Nařízení č. 261/2004 také na jiné příčiny nežli overbooking. K tomuto názoru došel ESD poté, co na něj dopadla žádost o rozhodnutí předběžných otázek ve věci *Finnair Oyj v. Timy Lassooy*. V předmětném sporu žaloval pan Lassooy u finského soudu společnost Finnair, která mu odepřela nástup na palubu. Dne 28. června 2006 došlo ke stávce na letišti v Barceloně, která vyústila ve zrušení letu do Helsinek. Společnost chtěla zmírnit následky této stávky, a proto se rozhodla pro reorganizaci letů, v důsledku čehož byl žalobci znemožněn nástup na palubu letadla a byl přepraven pozdějším letem. Žalobce se následně obrátil na soud prvního stupně, který došel k závěru, že lze danou situaci subsumovat pod demonstrativní výčet uvedený v čl. 2 písmene j) Nařízení č. 261/2004 a žalobu zamítl. Odvolací soud poté toto rozhodnutí zrušil a obrátil se na ESD s žádostí o rozhodnutí, jestli je možné aplikovat Nařízení č. 261/2004 také na jiné případy než overbooking. ESD konstatoval, že lze výklad pojmu odepření nástupu na palubu rozšířit také na jiné důvody, jakými jsou například provozní důvody.<sup>156</sup> Tento závěr následně potvrdil také v rozhodnutí *Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia, Líneas Aéreas de España SA*. V daném sporu si cestující zakoupili dva navazující lety, přičemž první z nich byl zpožděn téměř o hodinu a půl. Společnost Iberia se proto domnívala, že cestující navazující let nestihnou a letenky zrušila, avšak pasažéři se i přes zpoždění na poslední výzvu dostavili k odletové bráně, kde jim byl odepřen nástup do letadla. ESD opět danou situaci označil za provozní důvody dopravce, které nejsou přičitatelné cestujícímu, a lze ji kvalifikovat jako odepření nástupu na palubu ve smyslu čl. 2 písmene j).<sup>157</sup>

Obecně lze rozlišovat odepření nástupu na palubu dobrovolné a nedobrovolné. Nařízení č. 261/2004 ukládá leteckému dopravci povinnost vyzvat cestující k dobrovolnému odstoupení od jejich rezervací, pokud důvodně předpokládá, že bude nezbytné některým

---

<sup>154</sup> Čl. 2 písm. j) Nařízení č. 261/2004.

<sup>155</sup> *Overbooking*. Iata.org, [cit. 20. 3. 2020]. Dostupné na <<https://www.iata.org/contentassets/2e46aace261040b9a47fb7b9da18efc9/overbooking.pdf>>.

<sup>156</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 4. října 2012, *Finnair Oyj proti Timy Lassooy*, C-22/11, v el. sb. rozh., bod 17-26.

<sup>157</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 4. října 2012, *Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia, Líneas Aéreas de España SA*, C-321/11, v el. sb. rozh., bod 10-36.

cestujícím odepřít nástup na palubu letadla.<sup>158</sup> Osoba, která se přihlásí, pak postoupí svou rezervaci jinému cestujícímu výměnou za odpovídající náhradu.<sup>159</sup> Nutno podotknout, že v daném případě nepůjde o náhradu škody ve smyslu článku 7 nařízení, ale o náhradu poskytovanou na základě dohody mezi cestujícím a dopravcem. Nepřihlásí-li se žádný dobrovolník, může letecká společnost odepřít přístup cestujícím proti jejich vůli, resp. nedobrovolně. Otázkou je, jestli existují kritéria, která by dávala dopravci vodítko, koho na palubě upřednostnit. Jediný případ, kdy musí dopravce dle nařízení zvýhodnit určitou osobu, je uveden v čl. 7 odst. 1: „*Provozující letecký dopravce dá při přepravě přednost osobám s omezenou pohyblivostí a všem osobám nebo vodícím psům s osvědčením doprovázejícím osoby s omezenou pohyblivostí, stejně jako dětem bez doprovodu.*“<sup>160</sup> Lze tedy mít za to, že s výjimkou výše zmíněné situace má dopravce zcela volnou ruku při výběru osoby, která na let nenastoupí. Samozřejmostí je však dodržení obecné zásady zákazu diskriminace. Cestujícímu, kterému byl odepřen nástup na palubu proti jeho vůli, je poskytnuta nejen náhrada škody, ale má také právo na poskytnutí péče ve smyslu čl. 9 nařízení. Zároveň stejně jako v případě zrušení letu bude cestujícímu, jehož nástup na palubu byl odepřen dobrovolně i nedobrovolně, umožněna volba mezi proplacením výdajů a přesměrováním na jiný let.<sup>161</sup>

Na závěr bych chtěla doplnit, že se dopravce nemůže zprostit povinnosti k náhradě škody za odepření nástupu na palubu proti vůli cestujícího, proto se v tomto případě bude jednat o absolutní objektivní odpovědnost.

### **3.3.5 Limity náhrady škody**

Podmínky náhrady škody u jednotlivých skutkových podstat byly nastíněny výše, v této části se proto chci zaměřit zejména na její výši, stanovenou článkem 7 nařízení.

Výše standardizované náhrady škody představuje částku 250 EUR pro lety se vzdáleností nanejvýš do 1500 kilometrů. V případě letů v rámci EU delších než 1500 kilometrů a dalších letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů činí 400 EUR. Jako maximální částka je stanovena částka 600 EUR pro všechny ostatní lety.<sup>162</sup> Přijal-li však cestující nabídku dopravce na přesměrování na jiný let v důsledku zrušení původního letu

---

<sup>158</sup> Čl. 4 odst. 1 Nařízení č. 261/2004.

<sup>159</sup> Tamtéž, čl. 2 písm. j).

<sup>160</sup> Tamtéž, čl. 11 odst. 1.

<sup>161</sup> Tamtéž, čl. 4 ve spojení s čl. 8 odst. 1.

<sup>162</sup> Tamtéž, čl. 7 odst. 1.

nebo odepření nástupu na tento let, mohou být zmíněné částky sníženy o polovinu.<sup>163</sup> V souvislosti s určením výše náhrady škody byl vydán rozsudek ESD ve věci C-832/18, který osobně považuji za poněkud absurdní. V komentovaném rozhodnutí došlo ke zrušení letu z Helsinek do Singapuru, přičemž cestující přijali nabídku dopravce a nechali se přeměrovat na jiný let v souladu s čl. 5 odst. 1 písm. b) Nařízení č. 261/2004. Bohužel i tento přeměrovaný let byl vlivem technické závady na svém přiletu zpožděn o 6 hodin. Cestující požadovali v součtu částku 1200 EUR na osobu, přičemž 600 EUR byla částka za zrušení letu a dalších 600 EUR vymáhali za zpoždění přeměrovaného letu.<sup>164</sup> ESD došel k názoru, že cestující „ *kterému byla poskytnuta náhrada z důvodu zrušení letu a který přijal nabídnutý přeměrovaný let, má nárok na poskytnutí náhrady z důvodu zpoždění přeměrovaného letu, jestliže toto zpoždění dosáhne počtu hodin, který zakládá nárok na náhradu, a jestliže letecký dopravce přeměrovaného letu je též jako letecký dopravce zrušeného letu*“.<sup>165</sup> Dovolím si tvrdit, že vzhledem ke skutečnosti, že v daném případě nedošlo k uzavření nové přepravní smlouvy, lze na přeměrování na jiný let pohlížet jako na změnu závazku v jeho obsahu. Domnívám se proto, že postihovat nesplnění závazku ve vztahu k původnímu letu a zároveň i k letu náhradnímu se opět zcela přičí zásadě spravedlivého vyvážení zájmu dopravce a cestujících.

### 3.3.6 Přemístění cestujícího z vyšší letecké třídy do nižší

Kromě výše zmíněných škodních událostí upravuje nařízení specifickou povinnost k náhradě škody za přemístění cestujícího z vyšší letecké třídy do nižší (např. z obchodní třídy do ekonomické třídy). K změně letecké třídy může dojít z důvodu overbookingu, zrušení původního letu nebo z jiných důvodů na straně dopravce. V takovém případě je letecká společnost povinna poskytnout cestujícímu náhradu škody, a to v podobě proplacení určitého procenta z ceny letenky. Výše tohoto procentuálního podílu je závislá na délce letu, přičemž pro lety do 1500 km včetně, činí 30 % z ceny letenky. Jedná-li se o let v rámci členských zemí EU delší než 1500 km a dále lety mimo území EU v délce od 1500 km do 3500 km, činí výše kompenzace 50 % z ceny letenky. U ostatních letů je povinen dopravce poskytnout cestujícímu 75 % z ceny letenky.<sup>166</sup> Se zřetelem ke znění článku 10 se domnívám, že z pohledu českého právního řádu lze na tento případ nahlížet spíše jako na odpovědnost

---

<sup>163</sup> Tamtéž, čl. 7 odst. 2.

<sup>164</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 12. března 2020, *A a další proti Finnair Oyj*, C-832/18, v el. sb. rozh., bod 9-19.

<sup>165</sup> Tamtéž, bod 33.

<sup>166</sup> Čl. 10 Nařízení č. 261/2004.

leteckého dopravce za vady. Dovolím si tvrdit, že zde cestujícímu nevzniká žádná potencionální škoda, ale pouze dochází k plnění, které nemá vlastnosti ujednané v přepravní smlouvě.

## 4 Soudní pravomoc

Nedojde-li k dobrovolnému uspokojení pohledávky cestujícího vůči dopravci na náhradu škody, je cestující oprávněn se obrátit se svým nárokem na nezávislý a nestranný soud. Základem samotného soudního řízení je pak správně určit, který stát má pravomoc daný spor projednat a rozhodnout a také který konkrétní soud bude k řízení příslušný. V tomto ohledu je třeba si uvědomit, že pojem mezinárodní příslušnost podle Nařízení č. 261/2004 a Montrealské úmluvy odpovídá pojmu pravomoc dle českého práva, a proto budou v této kapitole užity jako synonyma.

Jak již bylo zmíněno v druhé kapitole mé diplomové práce, souběžná existence Nařízení č. 261/2004 a Montrealské úmluvy je trnem v oku nejen leteckým společnostem, ale také soudům. Přijetí Nařízení č. 261/2004 nemělo dopad jen do sféry hmotného práva, ale také do práva procesního. Intenzivní právní debata se strhla zejména ohledně určení pravomoci ve vztahu k nárokům plynoucím z tohoto nařízení, jelikož neobsahuje ustanovení, které by tuto otázku upravovaly. Vzhledem k odlišnému právnímu režimu není možné, aby pro tyto nároky založila soudní příslušnost MÚ, respektive čl. 33 MÚ. Jediným schůdným řešením je tak určení sudiště podle 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 věcech (dále jen „**nařízení Brusel I bis**“), jehož předchůdcem bylo nařízení Rady č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále jen „**nařízení Brusel**“). Tento závěr potvrdil také ESD v rozsudku *Rehder*, kdy se cestující domáhal náhrady škody za zrušený let z Mnichova do Vilnius. Žalobce Peter Rehder podal návrh na zahájení řízení u mnichovského okresního soudu dle ustanovení o soudní příslušnosti obsažené v nařízení Brusel. Soudní dvůr se následně zabýval otázkou, jestli se příslušnost bude řídit unijními předpisy nebo Montrealskou úmluvou. Došel k názoru, že na daný případ nelze aplikovat MÚ, jelikož cestujícímu nevznikla individuální, ale pouze paušální újma, tudíž bude nutno vycházet z Nařízení č. 261/2004 a v návaznosti na něj určit sudiště na základě nařízení Brusel (nyní Brusel I bis).<sup>167</sup>

Lze tedy shrnout, že soudní příslušnost k uplatnění paušálních nároků na náhradu škody za zrušení, zpoždění letu či odepření nástupu na palubu vyplývajících z Nařízení

---

<sup>167</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 9. července 2009, *Peter Rehder proti Air Baltic Corporation*, C-204/08, Sb. rozh. s. I-06073, bod 19-28.

č. 261/2004 je dána nařízením Brusel I bis. Naproti tomu ustanovení o soudní příslušnosti obsažené v Montrealské úmluvě se použijí na soudní řízení ohledně nároků na náhradu za reálnou, skutečně vzniklou škodu v případě zpoždění letu a dále na nároky na náhradu škody za ztrátu, zničení či poškození zavazadla a také za zranění, popřípadě usmrcení cestujícího.

#### 4.1 Mezinárodní příslušnost dle Nařízení č. 261/2004

Základní ustanovení pro určení mezinárodní příslušnosti soudu nalezneme v čl. 4 nařízení Brusel I bis, který uvádí: „*Nestanoví-li toto nařízení jinak, mohou být osoby, které mají bydliště v některém členském státě, bez ohledu na svou státní příslušnost žalovány u soudů tohoto členského státu.*“<sup>168</sup> Hlavním hraničním určovatelem je tedy bydliště žalovaného, častěji označované jako tzv. domicil. Domicilem právnické osoby je místo, kde má tato osoba sídlo, ústředí či hlavní provozovnu.<sup>169</sup> Alternativně může cestující také podat žalobu u soudu, v jehož obvodě se nachází místo, kde měly být nebo byly poskytnuty služby podle přepravní smlouvy.<sup>170</sup> Za takové místo je dle ESD považováno místo odletu a místo příletu.<sup>171</sup> Žalobce pak může dle své volby uplatňovat nárok plynoucí z Nařízení č. 261/2004 u soudu, v jehož obvodě se nachází jedno z těchto míst.<sup>172</sup> Obecné ani alternativní ustanovení o soudní příslušnosti však nebude možné použít, má-li žalovaný domicil na území třetího státu.<sup>173</sup> V takovém případě se určí „*příslušnost soudů každého členského státu podle jeho vlastních právních předpisů*“.<sup>174</sup> Nutno taktéž zmínit, že speciální pravidla pro určování pravomoci u spotřebitelských smluv uvedené v čl. 17 odst. 1 nařízení Brusel I bis nelze užít na nároky plynoucí ze smlouvy o letecké přepravě, a to i přesto, že se jedná o smlouvu uzavíranou se spotřebitelem.<sup>175</sup> Otázkami věcné a funkční příslušnosti se nařízení Brusel I bis nezabývá, a proto budou posouzeny dle vnitrostátního práva soudu, jež projednává a rozhoduje spor.

Vzhledem k tomu, že Nařízení č. 261/2004 neuvádí lhůtu k podání žaloby, bude nezbytné vycházet z promlčecích lhůt uvedených ve vnitrostátních právních řádech, přičemž dle české právní úpravy činí subjektivní promlčecí lhůta tři roky.<sup>176</sup> V této souvislosti je

---

<sup>168</sup> Čl. 4 odst. 1 nařízení Brusel I bis.

<sup>169</sup> Tamtéž, čl. 63 odst. 1.

<sup>170</sup> Tamtéž, čl. 7 odst. 1 písmeno b) druhá odrážka.

<sup>171</sup> Soudní dvůr: *Peter Rehder*..., bod 47.

<sup>172</sup> Tamtéž, bod. 44.

<sup>173</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 7. března 2018, *flightright GmbH proti Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA a další*, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, v el. sb. rozh., bod 51.

<sup>174</sup> Tamtéž, bod 53.

<sup>175</sup> Čl. 17 odst. 3 nařízení Brusel I bis.

<sup>176</sup> § 629 odst. 1 NOZ.

zároveň zapotřebí upozornit na to, že český právní řád upravuje nad rámec Nařízení č. 261/2004 tzv. notifikační povinnost. Jedná se o povinnost cestujícího uplatnit své právo u dopravce do 6 měsíců od vzniku škody, pakliže tak neučiní, může dopravce uplatnit u soudu námitku promlčení.<sup>177</sup>

Jelikož NOZ neupravuje formu notifikace, postačí, aby cestující učinil oznámení ústně nebo pomocí prostředků komunikace na dálku, nicméně z hlediska důkazního bych doporučila dodržet písemnou formu.

## 4.2 Mezinárodní příslušnost dle Montrealské úmluvy

Znění článku 33 Montrealské úmluvy bylo převzato z původního článku 28 VÚ a přiznává žalobci možnost volby ze čtyř soudních příslušností, a to podat žalobu:

1. u soudu, kde má dopravce bydliště;
2. u soudu, kde má dopravce hlavní sídlo svého podnikání;
3. u soudu v místě podnikání, ve kterém byla uzavřena přepravní smlouva;
4. u soudu v místě určení.

Avšak jednou z nejzásadnějších změn, kterou MÚ přinesla, je zavedení páté příslušnosti pro žaloby na náhradu škody způsobené usmrcením či zraněním cestujícího. Taková žaloba může být podána u soudu, který se nachází na území smluvní strany MÚ, kumulativně musí být splněno, že má cestující na tomto území hlavní a trvalé bydliště, zároveň v tomto státě provádí dopravce přepravu cestujících svým letadlem či letadlem jiného dopravce na základě obchodní smlouvy. Jako poslední podmínka je stanoveno, že dopravce musí mít na daném území svou nebo pronajatou provozovnu, z níž uskutečňuje leteckou přepravu.<sup>178</sup> Pod pojmem provozovna je myšleno jakékoliv fyzické místo, odkud dopravce provádí přepravu a řídí podnikání, přičemž jsou tím myšleny také prodejny letenek na letišti.<sup>179</sup> Pro správné pochopení páté soudní příslušnosti se mi jeví jako vhodné aplikovat tyto předpoklady na vzorový příklad. Cestující žijící a pracující v New Yorku si zakoupil letenku do Istanbulu u letecké společnosti Emirates, avšak na palubě letadla došlo k jeho zranění, za které je v souladu s článkem 17 odst. 1 MÚ odpovědný dopravce. Společnost Emirates je leteckou společností Spojených arabských emirátů a její základna se nachází v Dubaji, uskutečňuje však lety do New Yorku svými letadly a zároveň má na letišti

<sup>177</sup> rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 23. října 2019, sp. zn. 18 Co 265/2019.

<sup>178</sup> Čl. 33 odst. 2 MÚ.

<sup>179</sup> DEVENDRA, Pradhan. The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody. *Journal of Air law and Commerce*, 2003, č. 4, s. 723-724.

Johna F. Kennedyho provozovnu.<sup>180</sup> USA jsou smluvní stranou MÚ.<sup>181</sup> Cestující by tak mohl dle čl. 33 odst. 1 podat žalobu buď v Dubaji (sídlo společnosti), nebo v Istanbulu (místo určení). U internetového prodeje není možné určit místo uzavření přepravní smlouvy, proto tato možnost volby cestujícímu odpadá.<sup>182</sup> Nicméně vzhledem ke skutečnosti, že dojde k naplnění všech předpokladů pro založení taktéž páté soudní příslušnosti, bude se moct cestující domáhat svého nároku i ve Spojených státech amerických. Cílem zavedení páté soudní příslušnosti bylo zjednodušit cestujícím uplatňování nároků vůči dopravci, ale zároveň vyvážit zájmy dopravce. Nutno upozornit na skutečnost, že článek 33 MÚ upravuje nejen rozdělení soudní příslušnosti mezi smluvními státy, ale taktéž rozdělení místní příslušnosti.<sup>183</sup> Věcná a funkční příslušnost je pak řešena na základě národních předpisů. Stejně tak samotné soudní řízení bude podléhat právnímu řádu soudu, který spor projednává.<sup>184</sup>

Dle čl. 49 MÚ si může cestující a dopravce ujednat změnu pravidel týkajících se soudní příslušnosti, a to pouze za předpokladu, že tak učiní až po vzniku škody. Domluví-li se na změně sudiště již při uzavírání přepravní smlouvy, bude takové ujednání neplatné a neúčinné.<sup>185</sup> Z článku 49 MÚ lze také dovodit nemožnost sjednání rozhodčí doložky, přičemž tato skutečnost nemá vliv na oprávnění stran uzavřít rozhodčí smlouvu po vzniku škody.<sup>186</sup>

Lhůta k uplatnění nároku na náhradu škody je uvedena v čl. 35 odst. 1 MÚ a činí 2 roky ode dne přiletu letadla na místo určení nebo ode dne, kdy mělo letadlo doletět, popřípadě ode dne zastavení dopravy. Následkem marného uplynutí této lhůty je nejen ztráta nároku, ale také úplný zánik práva jako takového. Jedná se tedy o lhůtu prekluzivní a k jejímu uplynutí musí soud přihlídnout ex officio.<sup>187</sup> Způsob počítání lhůt se řídí právním řádem soudu, který případ projednává. Na tomto místě bych ráda připomněla, že včasné oznámení reklamace je podmínkou, bez jejíhož splnění se nelze úspěšně žalobou domáhat náhrady škody za poškození, zničení nebo ztrátu zavazadla.<sup>188</sup>

---

<sup>180</sup> *Find your local Emirates office* [online]. emirates.com, [cit. 6. dubna 2020]. Dostupné na <<https://www.emirates.com/cz/english/help/offices/NYC/new-york>>.

<sup>181</sup> Seznam smluvních států Montrealské úmluvy [online]. icao.int, [cit. 6. dubna 2020]. Dostupné na <[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)>.

<sup>182</sup> SEDLÁČEK: *Montrealská úmluva...*, s. 241.

<sup>183</sup> Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, *Adriano Guaitoli a další v. easyJet Airline Co. Ltd*, C-213/18, v el.sb.rozh, bod 45.

<sup>184</sup> Čl. 33 odst. 4 MÚ.

<sup>185</sup> SEDLÁČEK: *Montrealská úmluva...*, s. 239.

<sup>186</sup> Tamtéž, s. 249.

<sup>187</sup> Tamtéž, s. 251.

<sup>188</sup> Viz kapitola 3.1.

### 4.3 Soudní příslušnost v případě kombinace nároků

Na závěr bych chtěla zmínit, že může také dojít k situaci, kdy cestujícímu vznikne současně nárok na paušální náhradu a nárok na individuální náhradu škody. K tomuto se vyjádřil ESD v rozsudku *Adriano Guaitoli a další v. Easyjet*, kdy konstatoval, že jelikož každý z těchto nároků podléhá jinému právnímu režimu, je také nutné, aby na jejich uplatňování u soudu dopadala odlišná pravidla mezinárodní příslušnosti. Z tohoto důvodu je soud, kterému byla věc předložena k projednání a rozhodnutí, povinen posoudit svou příslušnost k projednání paušálního nároku s ohledem na čl. 7 odst. 1 nařízení Brusel I bis a příslušnost k projednání individuálního nároku se zřetelem k čl. 33 MÚ.<sup>189</sup> V důsledku tak může být každý z těchto nároků projednán a rozhodnut u jiného soudu.

---

<sup>189</sup> Soudní dvůr: *Adriano Guaitoli...*, bod 44.

## Závěr

Každý rok využívají miliony cestujících po celém světě služeb leteckých společností. Letecká přeprava je vzhledem ke snižování cen letenek, které jsou mnohdy levnější než jízdenka vlakem či autobusem, dostupná pro široký okruh osob. Nárůst počtu přepravených osob a uskutečněných letů sebou však ruku v ruce přináší také nárůst počtu cestujících, kteří se museli v průběhu přepravy potýkat s obtížemi. Těmito obtížemi jsou zejména poškození zavazadel, zásahy do tělesné integrity cestujícího, a dále také škody vznikající v důsledku zpoždění, zrušení letu či odepření nástupu cestujícímu na palubu letadla. Cílem práce bylo analyzovat a zhodnotit právní úpravu v oblasti odpovědnosti leteckého dopravce v mezinárodní přepravě.

Práce byla rozdělena do čtyř základních kapitol. V první kapitole své diplomové práce jsem se zabývala vymezením základních pojmů, jejichž pochopení je nevyhnutelnou podmínkou pro porozumění celé práce. V rámci této kapitoly jsem například zjistila, že Montrealská úmluva ani unijní předpisy nerozlišují mezi pojmem újma a škoda a narozdíl od českého právního řádu je považují za synonyma. Druhá kapitola byla zaměřena na historický vývoj stěžejních dokumentů, kterými jsou zejména Varšavská úmluva, která spolu s pozměňujícími protokoly a dodatky vytváří Varšavský systém. Dále také Montrealská úmluva, jejíž účelem bylo nahradit Varšavský systém, ale vzhledem ke skutečnosti, že doposud nebyla ratifikovaná totožnými státy, lze spíše hovořit o souběžné existenci obou úmluv. Kromě mezinárodních úmluv jsou nepochybně důležitým pramenem také unijní předpisy, zejména tedy nařízení NOLD, které provádí a doplňuje MÚ na unijní úrovni, a dále také kontroverzní Nařízení č. 261/2004. V rámci této kapitoly došlo také k zodpovězení otázky vymezené na začátku diplomové práce, a to *jaký je vztah Montrealské úmluvy a Nařízení č. 261/2004, když oba tyto právní předpisy upravují oblast odpovědnosti dopravce za zpoždění letu rozdílně*. V tomto ohledu ESD došel k názoru, že nařízení a MÚ neregulují stejnou právní oblast, a to z toho důvodu, že v důsledku zpoždění letu může dojít ke vzniku dvou typů škod. Na jedné straně škody skutečné, která vzniká osobám nezávisle na ostatních cestujících, přičemž výše její náhrady se odvíjí od reálně vzniklé škody a kterou upravuje MÚ. Na druhé straně pak vznik škody předpokládané Nařízením č. 261/2004, která je identická pro všechny pasažéry daného letu, a za kterou je poskytována paušální částka odškodnění. Osobně mohu v této souvislosti konstatovat, že EU klade na letecké společnosti obrovské nároky, které musí dopravce nést vlivem kumulativního uplatňování dvou odpovědnostních režimů, přičemž toto břemeno se bezpochyby projevuje zejména

ve zvyšování nákladů dopravce. Ten ve snaze ušetřit bude muset snížit jiné výdaje, například výdaje na nákup nových letadel, na opravu letadel apod. S trochou nadsázky pak lze konstatovat, že dopady nařízení mohou být až života ohrožující. Zároveň se domnívám, že snaha o zvýšení ochrany práv cestujících, které se nařízením domáhá se mnohdy nesetká s kýženým výsledkem, ale naopak způsobuje zmatky a narušení uniformity zavedené MÚ. V neposlední řadě si dovoluji tvrdit, že uplatňování nařízení je v rozporu s principem spravedlivého vyvážení zájmu cestujících a dopravce. Z výše uvedených důvodů se proto neztotožňuji se závěrem ESD o souladnosti Nařízení č. 261/2004 s MÚ. Následovala třetí kapitola, která se zaměřovala na rozbor jednotlivých škodných událostí, kdy jsem poskytla ucelený náhled na nároky cestujících na náhradu škody, které vznikají porušením přepravní smlouvy ze strany leteckého dopravce. V této části zároveň došlo k rozsáhlé analýze světové judikatury. Poslední kapitola byla věnována otázce soudní příslušnosti pro uplatňování nároků cestujících.

Co se týče zhodnocení právní úpravy, musím konstatovat, že orientace v předpisech a jejich správné pochopení bylo pro mě značně obtížné, a to především z důvodů existence šedých zón.<sup>190</sup> O to složitější musí být pro laickou veřejnost. Na tento problém upozorňovala taktéž Evropská komise ve své Bílé knize. V návaznosti na ní byly vydány pokyny pro výklad Nařízení č. 261/2004 a nařízení NOLD, které byly taktéž užity jako zdroj v mé diplomové práci. Nicméně pokyny vyplnily jen některé mezery právní úpravy, přičemž je nepochybné, že zajištění jednotného výkladu a uplatňování předpisů v oblasti odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě je jedním ze základních předpokladů pro efektivní ochranu práv cestujících. Roli vnitrostátních právních předpisů pro rozhodování v dané problematice lze shledat za okrajovou, kdy zejména slouží k rozhodování v oblastech, které nejsou upravené MÚ a unijním právem.

Na úplný závěr bych chtěla zmínit, že od roku 2013 je projednáván návrh o změně Nařízení č. 261/2004, předložený Evropskou komisí. Jeho přijetí by mělo částečně napravit nedostatky stávajícího znění a zajistit jednotný výklad nařízení napříč všemi členskými státy. Legislativní proces však uvízl na mrtvém bodě a doposud nebylo nařízení schváleno. Nicméně dle pracovního programu Evropské komise pro rok 2020 by k jeho dalšímu projednání a schválení mělo dojít v letošním roce. Můžeme tedy jen doufat, že tato změna právní úpravy konečně přinese plody.

---

<sup>190</sup> oblasti nejasných ustanovení

## Seznam použitých zdrojů

### Monografie a komentáře:

1. SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva – Mezinárodní letecká přeprava. Komentář*. 1. vydání. Praha: VOX, 2018. 444 s.
2. DVOŘÁK, Jan a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek 1. Díl první: Obecná část*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013. 436 s.
3. HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. 2046 s.
4. ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis CZ, 2005. 362 s.
5. HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017. 240 s.
6. MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. 351 s.
7. LARSEN, Paul B., SWEENEY, Joseph C., GILLICK, John E. *Aviation law: cases, laws and related sources*. Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. 1388 s.
8. BOBEK, Michal, PRASSL, Jeremias. *Air passenger rights: ten years on*. Oxford: Hart Publishing, 2016. 352 s.

### Právní předpisy

1. Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Varšavská úmluva).
2. Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu (Guadalajarská úmluva).
3. Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Haagský protokol).
4. Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě podepsaná v Montrealu 28. května 1999 (Montrealská úmluva).

5. 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.
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.
7. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91.
8. 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.
9. Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech.
10. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel.
11. Sdělení Komise, Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002.
12. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
13. Zákon č. 49/1997 Sb., zákon o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.
14. Zákon č. 285/2002 Sb., o darování, odběrech a transplantacích tkání a orgánů a o změně některých zákonů (transplantační zákon).
15. Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
16. Sdělení č. 5/2020 Sb., m. s., sdělení Ministerstva zahraničních věcí o změně limitů odpovědnosti, které byly přijaty v souladu s článkem 24 odst. 2 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, přijaté v Montrealu dne 28. května 1999.

17. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by Protocol done at the Hague on 28 September 1955, signed at Guatemala city, on 8 March 1971 (Guatemalský protokol).

### **Odborné články:**

1. DEVENDRA, Pradhan. The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody. *Journal of Air law and Commerce*, 2003, č. 4, s. 717-730.
2. TRUXAL, Steven. Air carrier liability and air passenger rights: a game of tug of war? *Journal of International and Comparative Law*, 2017, č. 4, s. 103-122.
3. HORNÍK, Jiří. Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy. *Právní rozhledy*, 2002, č. 7, s. 312-318.
4. HORNÍK, Jiří. Mezinárodní letecká přeprava a její právní úprava. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, 2002, č. 1, s. 11-14.
5. HORNÍK, Jiří. Evropská unie výrazně posílila práva cestujících v letecké dopravě. *Právní rozhledy*, 2004, č. 15, s. 570-573.
6. HRÁDEK, Jiří. Vymezení smluvních typů přepravních smluv po rekodifikaci. *Obchodněprávní revue*, 2017, č. 7-8, s. 198-202.
7. TÉGL, Petr, ZAJÍC, Jaromír. Způsob, jakým věc opustila sféru vlivu vlastníka, jako kritérium důležité pro ochranu nabyvatele při nabývání od neoprávněného. *Právní rozhledy*, 2016, č. 4, s. 120-129.
8. Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol. K omezené odpovědnosti leteckého dopravce i při úmyslném způsobení škody. *E-bulletin dopravního práva*, 2011, č. 2, s. 6 [online]. [cit. 16. dubna 2020]. Dostupné na <[http://akmsv.cz/images/e-bulletin/cerven\\_2011\\_e-bulletin\\_c\\_2\\_2011.pdf](http://akmsv.cz/images/e-bulletin/cerven_2011_e-bulletin_c_2_2011.pdf)>.

### **Judikatura:**

#### Judikatura ESD:

1. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, *Adriano Guaitoli a další v. easyJet Airline Co. Ltd*, C-213/18, v el.sb.rozh.
2. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 9. července 2009, *Peter Rehder proti Air Baltic Corporation*, C-204/08, Sb. rozh. s. I-06073.

3. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 7. března 2018, *flightright GmbH proti Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA a další*, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, v el.sb.rozh.
4. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 6. května 2010, *Alex Walz v. Clickair SA*, C-63/09, Sb. rozh. s. I-04239.
5. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 26. února 2015, *Wucher Helicopter a Euro-Aviation Versicherung*, C-6/14, v el. sb. rozh.
6. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 10. ledna 2006, *The Queen, na žádost International Air Transport Association a European Low Fares Airline Association proti Department for Transport*, C-344/04, Sb. rozh. s. I-00403.
7. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 22. listopadu 2012, *Pedro Espada Sánchez, Alejandra Oviedo Gonzales, Lucía Espada Oviedo, Pedro Espada Oviedo v. Iberia Líneas Aéreas de España SA*, C-410/11, v el. sb. rozh.
8. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 19. prosince 2019, *GN, zastoupená zákonným zástupcem HM v. ZU, insolvenční správce společnosti Niki Luftfahrt GmbH*, C-532/18, v el. sb. rozh.
9. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 10. července 2008, *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel*, C-173/07, Sb. rozh. s. I-05237.
10. Soudní dvůr: Rozsudek Soudního dvora ze dne 13. října 2011, *Aurora Sousa Rodríguez a další proti Air France SA*, C-83/10, Sb. rozh. s. I-09469.
11. Soudní dvůr: Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon v. Condor Flugdienst, C-402/07 a Böck a Lepuschitz v. Air France*, C-432/07, Sb. rozh. s. I-10923.
12. Soudní dvůr: Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. prosince 2008, *Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061.
13. Soudní dvůr: Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 2017, *Marcela Pešková, Jiří Peška proti Travel Service, a.s.*, C-315/15, v el. sb. rozh.
14. Soudní dvůr: Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. září 2014, *Germanwings GmbH proti Ronnymu Henningovi*, C-452/13, v el. sb. rozh.
15. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 4. října 2012, *Finnair Oyj proti Timy Lassooy*, C-22/11, v el. sb. rozh.
16. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 4. října 2012, *Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia, Líneas Aéreas de España SA*, C-321/11, v el. sb. rozh.
17. Soudní dvůr: Rozsudek ze dne 12. března 2020, *A a další proti Finnair Oyj*, C-832/18, v el. sb. rozh.

Judikatura českých soudů:

1. Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 23. října 2019, sp. zn. 18 Co 265/2019.

2. Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, sp. zn. 6 A 67/96.

Judikatura ostatních soudů:

1. Rozsudek U.S. Supreme Court ze dne 4. března 1985, *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392.
2. Rozsudek United States Court of Appeals, Second Circuit ze dne 12. srpna 2003, *Magan v. Lufthansa German Airlines*, 339 F.3d 158.
3. Rozsudek U.S. District Court for the Southern District of New York ze dne 22. prosince 1975, *Day v. Trans World Airlines*, 393 F. Supp. 217.
4. Rozsudek United States Court of Appeals, Ninth Circuit ze dne 19. srpna 2004, *Prescod v. AMR INC BWIA*, 383 F 3d. 861.
5. Rozsudek U.S. District Court for the Southern District of New York ze dne 22. února 1966, *Tandon v. United Air Lines*, 926 F. Supp. 366.
6. Rozsudek U.S. District Court for the Southern District of New York ze dne 9. března 1992, *Walker v. Eastern Air Lines, Inc.*, 785 F. Supp. 1168.
7. Rozsudek United States Court of Appeals, Ninth Circuit ze dne 21. prosince 1994, *Craig v. Compagnie Nationale Air France*, 45 F.3d 435.
8. Rozsudek Ontario Court of Appeal ze dne 18. února 2003, *McDonald v. Korean Air*, 171 O. A. C. 368.
9. Rozsudek U.S. District Court for the Southern District of New York z 10. června 1991, *Padilla v. Olympic Airways*, 765 F. Supp. 835.
10. Rozsudek U.S. District Court for the Northern District of California ze dne 25. dubna 1994, *Jack v. Trans World Airlines, Inc.*, 854 F. Supp. 654.
11. Rozsudek U.S. District Court for the Eastern District of New York ze dne 30. listopadu 1979, *Ricotta v. Iberia Lineas Aereas de Espana*, 482 F. Supp. 497.

**Elektronické zdroje:**

1. *Find your local Emirates office* [online]. emirates.com, [cit. 6. dubna 2020]. Dostupné na <https://www.emirates.com/cz/english/help/offices/NYC/new-york/>.
2. Seznam smluvních států Montrealské úmluvy [online]. icao.int, [cit. 16. dubna 2020]. Dostupné na [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf).
3. *Přepravní podmínky pro cestující a zavazadla* [online]. csa.cz, [cit. 12. února 2020]. Dostupné na [https://www.csa.cz/media/1400/prepravni-podminky-cs\\_csaim\\_15403.pdf](https://www.csa.cz/media/1400/prepravni-podminky-cs_csaim_15403.pdf).

4. VOTŘELOVÁ, Simona. *Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku* [online]. epravo.cz, 21. března 2016 [cit. 5. dubna 2020]. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/top/clanky/odpovednost-za-skodu-zpusobenou-provozem-dopravniho-prostredku-100858.html>>.
5. *Pražské letiště loni odbavilo rekordních 17,8 milionu cestujících* [online]. ceskenoviny.cz, 16. ledna 2020 [cit. 20. února 2020]. Dostupné na <<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/prazske-letiste-loni-odbavilo-rekordnich-17-8-milionu-cestujcich/1842972>>.
6. *Lésion corporelle* [online]. previssima.fr, 29. dubna 2019 [cit. 7. března 2020]. Dostupné na <<https://www.previssima.fr/lexique/lesion-corporelle.html>>.
7. *Overbooking* [online]. Iata.org, [cit. 20. 3. 2020]. Dostupné na <<https://www.iata.org/contentassets/2e46aace261040b9a47fb7b9da18efc9/overbooking.pdf>>.
8. MUMM, Josie. *8 fascinating facts about the busiest airport in the world, which sees 107 million passengers a year and employs 63,000 people* [online]. businessinsider.com 2. června 2019 [cit. 2. února 2020]. Dostupné <<https://www.businessinsider.com/atlanta-airport-facts-busiest-in-world-2019-5>>.

## **Abstrakt**

Tato práce se zabývá problematikou odpovědnosti leteckého dopravce v mezinárodní letecké přepravě a z toho plynoucí nároky cestujících zejména na náhradu škody. Cílem práce je analýza právní úpravy a zhodnocení vybraných nároků cestujícího vůči leteckému dopravci. Práce je rozdělena do čtyř kapitol. V úvodní kapitole jsou vymezeny základní pojmy. Druhá kapitola se pak zaměřuje na historický vývoj právních předpisů týkajících se civilní odpovědnosti leteckého dopravce vůči cestujícím, kdy vrcholem unifikace mezinárodního práva bylo přijetí Montrealské úmluvy z roku 1999. Tato kapitola se dále věnuje unijní a vnitrostátní úpravě dané problematiky se zvláštním zřetelem na kontroverzní nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004. Následuje stěžejní část diplomové práce, a to rozbor odpovědnostních případů. Závěrečná kapitola je pak věnována mezinárodní příslušnosti soudů k uplatnění práv plynoucích z Montrealské úmluvy a nařízení č. 261/2004.

## **Klíčová slova**

Práva cestujících, letecká doprava, přepravní smlouva, Montrealská úmluva, nařízení č. 261/2004, náhrada škody.

## **Abstract**

This diploma thesis is dealing with the issues of air carrier responsibilities in international air transport and the resultant compensations to passengers. The aim of this work is to analyse legal regulations and appraisal of chosen passenger's entitlements in relation to air carrier. The thesis is divided into four chapters. In the first chapter, the basic terms are introduced. The second chapter is focused on historical development of legal regulations concerning civilian responsibilities of air carrier to the passenger mentioning the Montreal Convention from 1999 which is the most important document for the unification of international law. Furthermore, this chapter is paying attention to union and internal adjustments of this issue, with regard to controversial regulation of the European Parliament and the Council No 261/2004. Following part of the thesis includes the main point, the analyses of liability cases. The last chapter is dedicated to international jurisdiction to exercise rights resulting from the Montreal Convention and the Regulation No 261/2004.

## **Key Words**

Air passenger rights, air transport, contract of carriage, the Montreal Convention, the Regulation No 261/2004, compensation.