

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Práva cestujících v letecké dopravě

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Václav PLÁNIČKA**
Osobní číslo: **R17B0089P**
Studijní program: **B6804 Právní specializace**
Studijní obor: **Veřejná správa**
Téma práce: **Práva cestujících v letecké dopravě**
Zadávací katedra: **Katedra veřejné správy**

Zásady pro vypracování

Cílem práce je komplexní zpracování „přepravního práva“ zaměřeného na leteckou dopravu a zařazení jednotlivých práv do souvislostí. Práce se bude zabývat regulací práv v letecké dopravě a praktickými možnostmi, kdy práva uplatnit. Práci bude tvořit také judikatura českých i mimočeských soudů.

Rozsah bakalářské práce:
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

viz zvláštní seznam

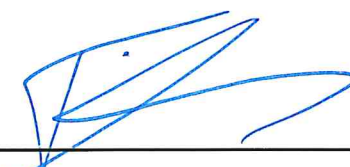
Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Tomáš Louda, CSc.**
Katedra veřejné správy

Datum zadání bakalářské práce: **29. března 2020**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. března 2021**

JUDr. Petra HRUBÁ SMRŽOVÁ, Ph.D. (v.z.)



JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
děkan



JUDr. Tomáš Louda, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 25. srpna 2020

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci zpracoval samostatně. Veškeré literární, internetové a ostatní zdroje, které jsem ke zpracování této práce použil, řádně cituji.

V Plzni dne

Václav Plánička

Poděkování

Tímto způsobem si dovoluji vyjádřit upřímné poděkování JUDr. Tomáši Loudovi CSc. za odborné vedení této bakalářské práce a užitečné rady s její tvorbou spojené.

Obsah

Úvod.....	8
1 Historie	9
1.1 Regulace vzdušného prostoru	10
2 Základní práva a pravidla letecké přepravy	11
2.1 Základní pojmy	11
2.1.1 Pojem přeprava	11
2.1.2 Pojem dopravce	12
2.1.3 Pojem letecký dopravce	13
2.1.4 Způsoby přepravy	15
2.1.5 Letecká přeprava osob – vnitrostátní	16
2.1.6 Letecká přeprava osob – mezinárodní	18
2.1.7 Evropská unie a specifika letecké přepravy osob	19
3 Smlouva o přepravě	24
3.1 Náležitosti obsahu a formy	25
3.2 Znaký smlouvy o přepravě	26
3.3 Určitost přepravní smlouvy	28
3.4 Platnost, účinnost a další aspekty přepravní smlouvy	29
3.5 Odepření nástupu do letadla	36
3.6 Zrušení letu	39
3.7 Mimořádné okolnosti.....	40
3.7.1 Technická závada.....	41
3.7.2 Počasí.....	43
3.7.3 Stávka personálu.....	45
3.8 Odpovědnost leteckého dopravce v případě nehod	47
3.9 Uplatnění nároků	48
Závěr	49
Resumé.....	51
Seznam použité literatury a zdrojů.....	52
Seznam tabulek	56

Použité zkratky	57
-----------------------	----

Úvod

Právo v civilním letectví se reguluje dvěma právy – a to mezinárodním právem soukromým i veřejným. Vzájemné prolínání těchto práv někdy způsobuje značné těžkosti a vyvolává potřebu vyjasňovat zásahy obou práv do konkrétních případů v letecké dopravě. Proto jsou v této práci uvedeny nejen zákonné normy, ale také judikáty a zásadní rozhodnutí, která ovlivňují přístup k letecké dopravě.

V případě mezinárodního práva veřejného se letecká doprava potýká s problematikou vzájemných vztahů mezi suverénními státy, zatímco u soukromého práva se jedná o mezinárodní prvek v soukromoprávních vztazích.

Mezinárodní právo veřejné se v této práci vyskytuje z hlediska návaznosti na předpisy, které souvisejí s civilním letectvím. Hlavní problematika této práce spočívá ve vztahu mezi leteckým dopravcem a cestujícím, což se týká především práv cestujících v letecké přepravě a tedy specifík soukromoprávní problematiky.

Cílem této práce je porovnání práv cestujících v letecké přepravě ve vztahu k odpovědnosti leteckého přepravce a to na základě platných právních předpisů. Uvedeny jsou konkrétní případy zrušení letů, zpoždění, odmítnutí cestujícího, ztráty a různé způsoby poškození nebo zpoždění zavazadel. Zároveň jsou přesně vyčísleny a popsány nároky na náhrady škod, jak vyplývají z aplikovatelných právních předpisů a jsou popsány postupy v případě stížností a žalob. Navíc jsou uvedeny judikáty konkrétních případů, kdy došlo k uznání viny leteckého dopravce na základě uplatnění nároků cestujících u příslušných soudů.

Tato práce tak komplexně zahrnuje podstatu práv a povinností cestujícího a leteckého přepravce, jak vyplývá z právních norem a judikátů. Popisuje prakticky všechny možnosti, které mohou nastat v problematice letecké přepravní smlouvy a upozorňuje na práva, nedostatky a výhody i nevýhody předpisů či vztahů vzniklých ve smluvních podmínkách letecké přepravy.

1 Historie

Touha vzlétnout provází člověka od pradávna. Překonat zemskou přitažlivost a nahlédnout na svět z výšky, stát se pozorovatelem a využít možností létání se lidstvo snaží tisíce let. Létání však nejsou jen příjemné pocity, s létáním se pojí povinnosti, problémy a situace, které jsou specifické.

V „Písničkách kosmických“ vyjadřuje Jan Neruda v 19. století ve známé básni svoje pocity:

*„Jak lvové bijem o mříže,
jak lvové v kleci jatí,
my bychom vzhůru k nebesům,
a jsme zde Zemí spjatí“.¹*

Toto přání se bohatě splnilo, když v roce 2009 astronaut Andrew Feustel vzal české a anglické vydání Písniček kosmických na palubu raketoplánu Atlantis.

Lidé tedy získali možnost létat, odpoutali se od země. První písemné zmínky o létání se datují dokonce do období 2,5 tisíce let před Kristem, kdy v eposu o Etanovi orel vynáší panovníka do vzduchu, aby mu pomohl najít bylinu. V Číně údajně v 5. – 3. století př.n.l. používali draky ke sledování nepřátel. Stejně tak je známý epos o Daidalovi a Íkarovi, který by se s nadsázkou mohl nazvat první leteckou nehodou. Létáním se zabýval Leonardo da Vinci, který narýsoval řadu návrhů - vzdušný šroub, vrtulník a padák. Roku 1783 bratři Mongolfierové nechali vzlétnout horkovzdušný balón se zvířaty, který úspěšně přistál. Ferdinand von Zeppelin sestrojil ovladatelnou vzducholod' roku 1900. Neštěstí vzducholodi Hindenburg roku 1936 však strojům lehčím než vzduch vystavilo stop.²

Stroje těžší než vzduch nebyly zpočátku brány vážně. V 11. století benediktinský mnich Eilmer z Malmesbury se svým kluzákem uletěl 200 m, ale až v 19. století tyto pokusy pokračovaly. Nejprve pomocí kluzáků, ale hlavní rozvoj nastal až s využitím spalovacího motoru. V roce 1903 uskutečnili s letadlem Flyer první let bratři

¹ Neruda, J. Písničky kosmické. *Esero*. [Online] 1878. <https://esero.sciencein.cz/articles/view/32-jan-neruda-pisne-kosmicke-1878>.

² Králová, M. Historie létání. *Techmania*. [Online] 2020. <http://edu.techmania.cz/cs/encyklopedie/fyzika/tekutiny/bernoulliho-rovnice/historie-letani>.

Wrightové, což se považuje za skutečný počátek létání. Roku 1909 přeletěl Blériot kanál La Manche. Od té doby došlo k obrovskému rozvoji letectví. Letadla začal sloužit nejen k pokusům a vojenským účelům, ale stala se součástí běžné dopravy nákladů i cestujících.³

1.1 Regulace vzdušného prostoru

Letecká přeprava přímo souvisí s regulací vzdušného prostoru, protože se jedná o zcela zásadní fenomén. Létání je komplexem pozemní a vzdušné problematiky, která na sebe úzce navazuje. Navíc je problematikou vzniklou zároveň mezi fyzickými a právníckými osobami a mezinárodními předpisy aplikovanými samostatně i v rámci státních předpisů.

První zmínky o právní regulaci pocházejí z Římského práva principem „*cujus est solum esus usque ad coelum*“, což znamená „koho je půda, toho je prostor nad ní“. ⁴ Tedy ten, kdo vlastnil půdu, vlastnil vše pod ní a nad ní. Toto právo dalo vzniknout právu států na ochranu vzdušného prostoru. Počátky regulace leteckého práva, jak je známe z moderní doby, však vznikly v souvislosti se vzducholoděmi bratří Montgolfierů. V lednu roku 1822 v souvislosti s nouzovým přistáním balonu na cizím pozemku vydal Nejvyšší soud státu New York verdikt, který se týkal násilného vniknutí na pozemek. Tím vznikl první precedens, který řešil postavení letce či „letadla“ a soukromoprávních předpisů.⁵

Důležitou se však stal až rozvoj letectví v souvislosti s motorovými letadly. První konference o leteckém právu se konala v Paříži roku 1910. Tato konference je zajímavá tím, že řešila zásadní problematiku vzdušného prostoru – plné suverenity nad vzdušným prostorem států nebo naopak úplné svobody vzdušného prostoru.⁶ V roce 1919 za účasti 38 zemí byla přijata Pařížská úmluva, která zakotvila státní suverenitu, ale v čl. 2 zaručila právo na pokojný přelet civilních letadel.⁷

³ **Králová, M.** Historie létání. *Techmania*. [Online] 2020. <http://edu.techmania.cz/cs/encyklopedie/fyzika/tekutiny/bernoulliho-rovnice/historie-letani>.

⁴ **Abramovitch, Y.** Est solum rule. *University of London*. [Online] 2010. <https://www.studocu.com/en-gb/document/university-of-london/property-law/other/8509457-abramovitch-cuius-est-solum-rule/2941331/view>.

⁵ *An Historical Survey of International Air Law before the Second World War*. **Sand, P.H., Freitas, J. a Pratt, G.** New York : autor neznámý, 1960. McGill Law Journal. str. 25.

⁶ **Čapek, J., Klíma, R. a Zbiralová, J.** *Civilní letectví ve světle práva*. Praha : LexisNexis, 2005, 2005. ISBN 80-86199-95-9..

⁷ **Čapek, J., Klíma, R. a Zbiralová, J.** *Civilní letectví ve světle práva*. Praha : LexisNexis, 2005, 2005. ISBN 80-86199-95-9..

Z hlediska přepravy cestujících a nákladů bylo nutné řešit otázky odpovědnosti, které byly doposud řešeny pouze vnitrostátním právem každé země a výrazně se lišily. Dne 28. 8. 1919 byla v Haagu založena mezinárodní organizace IATA (International, Air Transport Association), která především řešila vztahy mezi leteckými dopravci a smlouvami uzavíranými s cestujícími a zákazníky leteckých společností.⁸

2 Základní práva a pravidla letecké přepravy

2.1 Základní pojmy

Převážní právo je možné realizovat, pokud jsou přesně a správně určeny subjekty letecké přepravy. Správný výklad a uplatnění předpisů závisí do značné míry na pochopení rozdílů a souvislostí mezi různými pojmy. Navíc se tyto pojmy během doby měnily a to z hlediska jejich právní úpravy i právního obsahu. Již v úvodu práce jsou užívány různé termíny, které platily v historickém kontextu, ale mohou mít jiný současný význam. Proto je důležité přesně vymezit jejich explicitní obsah a význam z různých hledisek.⁹

2.1.1 Pojem přeprava

Jeden ze základních zkoumaných pojmů nemá přesně stanovenou definici. Obecně jej lze rozdělit na přepravu osob a nákladu. To však řeší pouze specifikování a nikoliv samotný právní obsah. Občanský zákoník v soukromém právu obsahuje v oblasti relativních majetkových práv Díl 7., § 2550 a násl. NOZ přímo název přeprava, aniž by jej jakkoliv nejprve specifikoval a tudíž se nelze opřít o přesnou legální definici.

K tomu je nutné dojít logickou, sémantickou a precedenční formou. Tím není znejistěn samotný termín, ale jeho právní uplatnění. Velmi kvalitní a výstižný je výklad Vrchního soudu v Praze ze dne 30. 8. 1998, ve věci sp.zn. 6 A 67/96, jehož rozhodnutí se v meritu věci týkalo § 11 odst. 3 písm. d) zákona č. 238/1991 Sb.:

„...sporné ustanovení o „vykonání přepravy“ v § 11 odst. 3 písm. d) zákona nemůže ve smyslu výkladů shora učiněných chápat jinak, než vlastní fyzické přemístění nákladu od místa naložení do místa složení“.

⁸ Poláček, B. 2016. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva*. Praha : Wolters Kluwer, 2016. ISBN 978-80-7552-133-0.

⁹ ABEYRATNE, Ruwantissa. *Regulation of Air Transport. The Slumbering Sentinels*. Cham: Springer, 2014. ISBN 9783319010410

Mezi přepravou a dopravou existuje významový rozdíl. Doprava je pracovní nebo technologický pohyb po komunikacích, zatímco přepravou se rozumí provedení dopravní služby, přemístění zboží nebo cestujícího z jednoho místa do jiného.

*„Označení spotřebního procesu, při němž dochází k přemísťování nákladu z jednoho místa do jiného po dopravních komunikacích a za účelem zisku. Společnost, která přepravu zajišťuje, se nazývá dopravce, objednatel přepravy je přepravce“.*¹⁰

Navíc je možné dovodit přepravu nepřímou z jiných ustanovení NOZ § 2555 odst. 1: *„Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné“.*

Nebo § 2550 odst.1, který se týká osob: *„Smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné“.*

Přesto se dá říci, že pojem přeprava je často zaměňován s dopravou a vyskytuje se dokonce napříč zákonnými normami, které tyto termíny uvádějí.

2.1.2 Pojem dopravce

Také tento termín není explicitně a významově jednoznačně popsán v zákonných ustanoveních. Především by měl být speciálně definován v občanském zákoníku, ale i tam je uváděn pouze zprostředkovaně v rámci jiných ustanovení. Například § 2551 NOZ určuje, že: *„doprovce se při přepravě postará o bezpečnost a pohodlí cestujícího. Podrobnosti upraví přepravní řády...“* a § 2553 odst.1 NOZ opět uvádí: *„...jedná-li se o pravidelnou přepravu osob, stanoví přepravní řády, jaká práva má cestující vůči dopravci, nebyla-li přeprava provedena včas...“.* A dále v citovaném oddílu 7 NOZ není ani jednou uveden **přepravce**. Za přepravce tedy nemůžeme zcela jednoznačně uvést ani toho, kdo obstarává dopravu neb kdo ji objednává.

Opětovně se k tomuto nedostatku vyjadřuje Vrchní soud v Praze: *„Rešerší v platných (výslovně nezrušených) lze zjistit, že existuje více než sto právních předpisů, které užívají právní pojem „doprovce“ nebo „přepravce“, obvykle aniž by tyto pojmy byly uspokojivě (nebo vůbec) definovány aspoň pro obor toho kterého právního předpisu, přičemž jsou často používány promiscue, resp. bez patrného významového odlišení... v právu lze nalézt oporu jak pro názor, že „přepravce“ je ten, kdo dopravu objednává či zadává, ale také pro názor právě opačný, že totiž přepravce je ten, kdo přejímá zásilku zboží od odesílatele a odevzdává ji adresátovi“.*

¹⁰ LegEx. Slovník pojmů. [Online] LFO Holding, 2020. [Citace: 25. prosinec 2020.] <https://www.logex.cz/slovník-pojmu>.

Za uvedené situace je v této práci považován za přepravce ten, kdo v rámci dopravy přejímá zásilku nebo cestujícího a provádí přepravu. Pojem přepravce pro toho, kdo ji objednáva sémanticky nesprávný, což ovšem nesnižuje jeho právní význam, pokud by byl přesně definován. Nelze se pouštět do různých polemik ohledně významu slov, ale občanský zákoník používá termíny, které někdy významově nekorelují s obecně přijatým významem (zprostředkovatel – **zájemce**, postupitel – **postupník**), ale v této práci jsou uvedeny pouze příklady toho, že rozpor mezi užitými výrazy je někdy značný a ztěžuje přesné určení právního významu slova.

Je pochopitelné, že zákonodárce chtěl užívat specifické termíny jako podstatná slova a zřejmě se mu nechtělo do tvarů přídavných jmen – např. přepravující, přepravovaný atd. Na druhou stranu tyto termíny často nesprávně popisují dokumenty v (nejen) letecké přepravě, což poté může znamenat právní nejistotu v případě sporů. Také sklon právnických a fyzických osob zcela neadekvátně spoléhat na ustanovení zákonů je nepřiměřený a právníci by měli umět formulovat smlouvy tak, aby nejen obsahovaly smluvní závazky, ale také jednoznačné definice slov. Postačuje, aby ve smlouvě bylo mimo jiné uvedeno například: „pokud je v této smlouvě užit pojmů přepravce, mají tím smluvní strany na mysli...“ a tímto uzavřít dohady ohledně výkladů a z nich plynoucích práv a povinností.

Na základě všech dostupných materiálů tak nezbylo určit pro obecně právní hledisko významu slova dopravce, že tento je **osobou, která provozuje dopravní prostředek z důvodu přepravy věcí nebo osob**. Termín přepravce není právním pojmem a lze ho užívat pouze po jeho specifikování. Paradoxně tak existuje právní termín doprava, přeprava a dopravce, zatímco termín přepravce je neurčitý.

2.1.3 Pojem letecký dopravce

Vzhledem k tomu, že do letecké dopravy zasahuje mezinárodní právo, termín letecký dopravce se vyskytuje v závazných národních i mezinárodních dokumentech. Právní výklad je ošetřen speciální právní normou – Zákonem o civilním letectví č.: 49/1997 Sb. § 2, odst. 10, kdy: „...**leteckým dopravcem se rozumí osoba oprávněná provozovat obchodní leteckou dopravu na základě licence nebo jiného obdobného oprávnění**...“.

Nicméně tato definice sice určuje odkazem na jiné právní podmínky leteckého dopravce, ale znejišťuje vložení pojmu „obchodní“ jednoznačnost výkladu. Bylo by možné si položit otázku, zda například vojenský letecký dopravce, který přepravuje

civilní osoby je tedy leteckým dopravcem, pokud tak činí za úplatu či nikoliv a podobně například sportovní letecký dopravce atd.

*„Obchodní právo (komerzialistika) je odvětví soukromého práva zabývající se obchodními vztahy, tedy právními vztahy vznikající mezi podnikateli v souvislosti s jejich podnikatelskou činností. Ačkoli jde fakticky o součást občanského práva, pro jeho důležitost se obchodnímu právu přiznává zvláštní postavení...“.*¹¹

Tato práce se však nemůže zabývat problematikou obchodního práva, které je velice široké. Nicméně je nutné se vyjádřit k tomu, že leteckým dopravcem není jen ten, kdo provádí leteckou dopravu nebo přepravu z hlediska obchodních vztahů, protože cestující je spíše spotřebitel. I přes nepřesnost je však význam pojmu „letecký dopravce“ pojímán jako termín pro toho, kdo má licenci nebo oprávnění a právě touto licencí nebo oprávněním jsou dána specifika této činnosti.

Zákon o civilním letectví rozeznává 3 dopravce: leteckého dopravce tuzemského, leteckého dopravce jiného členského státu a leteckého dopravce ze třetí země.

Zákon o civilním letectví také vymezuje, kdo uděluje licence a je jím Úřad pro civilní letectví. „...*Úřad spolupracuje s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví na základě přímo použitelného předpisu Evropských společenství (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 v platném znění – pozn. autora). Rozsah a podmínky spolupráce jsou dále upraveny smlouvou uzavřenou mezi Úřadem a Agenturou“.*

Uvedená licence pak obsahuje rozlišení na leteckou dopravu osob a věcí (cargo). Podmínkou pro leteckého dopravce je, aby vlastnil živnostenský list a splňoval podmínku vzdělání nebo praxe v letectví. Musí být uvedeno, zda se jedná pravidelnou - nepravidelnou, vnitrostátní nebo mezinárodní leteckou dopravu. Uveden musí být letadlový park, předběžný návrh letového řádu, návrh přepravních podmínek a přepravní doklady a jiné doklady. Musí být doloženo platné „Osvědčení leteckého provozovatele (osvědčení, že vnitřní organizační struktura, systém řízení, splnění podmínek pro letadla, letecký personál atd. zajišťují bezpečnost letového provozu)“ včetně „Provozní specifikace (osvědčení pro letovou způsobilost letadel)“ - (Air Operator Certificate – AOC). Letecký dopravce se pak zavazuje „*dodržovat předpisy*

¹¹ **Pecina, J.** Obchodní právo. [Online] Iuridictum, 13. leden 2013. [Citace: 20. prosinec 2020.] https://iuridictum.pecina.cz/w/Obchodn%C3%AD_pr%C3%A1vo.

vydávané MD (Ministerstva dopravy ČR) a ÚCL a plnit podmínky provozování obchodní letecké dopravy stanovené v rozhodnutí o udělení licence od doby zahájení provozu“.¹²

Letecký dopravce musí plnit řadu obligatorních podmínek k provozování letecké dopravy. Ne všechny lze považovat za určující pro termín letecký dopravce. Nicméně až splněním všech zákonných podmínek je činnost a právní způsobilost nazývat se a působit jako letecký dopravce, splněna.

Do problematiky letecké dopravy a konkrétně leteckého dopravce vstupuje podstatným způsobem rozhodování v rámci nařízení, které vydává Evropská unie. Důležitým je nařízení ES č.: 261/2004, které určuje, že: „...leteckým dopravcem“ rozumí podnik zabývající se leteckou dopravou s platnou provozní licenci...“ a ještě rozšiřuje tento pojem o termín, kdy „provozujícím leteckým dopravcem“ se rozumí letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím“. Termín provozující letecký dopravce je pak lépe právně vyhodnotitelný než diskutabilní a popsany letecký dopravce „oprávněný provozovat obchodní leteckou dopravu“, jak je uvedeno v občanském zákoníku.

2.1.4 Způsoby přepravy

Letecká přeprava se dělí z hlediska předmětu přepravy na přepravu osob a věcí. Existuje doprava lodní, drážní, silniční, letecká a navíc kombinovaná z více druhů. V této práci se pak jedná o konkrétní leteckou přepravu osob. Další dělení je možné na dopravu vnitrostátní, mezinárodní, individuální, hromadnou, veřejnou, neveřejnou, pravidelnou a nepravidelnou. Případně je možné přiřadit konkrétní druh dopravy, pokud to vyžaduje právní význam pojmu a potřeba odlišení.

Letecká přeprava osob je uvedena v § 2550 - § 2554 občanského zákoníku není specifikována příliš přesně a odkazuje především na další speciální právní předpisy a podzákoné normy – konkrétně přepravní řády a v jejich rámci na smluvní přepravní podmínky. Např.: § 2551 uvádí: „...doprovodce se při přepravě postará o bezpečnost a pohodlí cestujícího. Podrobnosti upraví **přepravní řády**“ a § 2553, odst. 1,2 „...jednají se o pravidelnou přepravu osob, stanoví **přepravní řády**, jaká práva má cestující vůči dopravci, nebyla-li přeprava provedena včas...při nepravidelné přepravě osob nahradí

¹² ÚCL. Obchodní letecká doprava. [Online] Úřad pro civilní letectví, 2020. [Citace: 20. prosinec 2020.] <https://www.caa.cz/provoz-stare/obchodni-letecka-doprava/zadost-o-vydani-zmenu-provoznili-licence/>.

dopravce škodu vzniklou cestujícímu tím, že přeprava nebyla provedena včas; podmínky a rozsah náhrady stanoví **přepravní řády**“. A zavádí také pojem v § 2550: „**Smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje...**“.

V rámci letecké přepravy osob se tedy jako určující pro posouzení právních významů vztahu mezi dopravcem a cestujícím stávají smluvní podmínky dopravce a smlouva (např. letenka) a cestujícího a dále všeobecné podmínky přepravních řádů, když letecký dopravce je vázán tím, jak mu byla udělena licence.

2.1.5 Letecká přeprava osob – vnitrostátní

Přestože je předmětem základního dělení dopravy otázka mezinárodního a vnitrostátního prvku, z důvodu přesahu letecké dopravy v rámci existence Evropské unie, dochází ke značnému sjednocení pojmů i zákonných ustanovení. Základním dokumentem je v ČR Zákon o civilním letectví č.: 49/1997. Tento zákon však implementoval směrnice a nařízení EU, takže ve značné míře odpovídá unijní problematice letecké přepravy. Tento zákon pak v § 1 uvádí: „...*tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie a upravuje ve věcech civilního letectví*“ a dále ve stejném odstavci upravuje v písm. d – podmínky pro činnost leteckého personálu, písm. f - podmínky poskytování leteckých služeb, písm. g - podmínky provozování leteckých činností písm. h - rozsah a podmínky ochrany letectví. Týká se však také sportovního a vojenského letectví.¹³

A tak, jak je charakterizována občanským zákoníkem obchodní letecká doprava, stanovuje Zákon o civilním letectví § 2, odst. 9, že „*obchodní leteckou dopravou se rozumí doprava osob, zvířat, zavazadel, pošty nebo jiného nákladu letadlem za úplatu*“.

Pro leteckou dopravu platí „lex generalis“ obecná ustanovení občanského zákoníku. A to především v situaci, kdy speciální právní norma pouze odkazuje na smluvní dokumenty. Jejich obsah a právní relevance musejí být v souladu s právními normami. Provádění letecké dopravy (obchodní, vyhlídkové, individuální atd.) se posuzuje podle principu obsaženého v § 555 NOZ odst. 1 : „*Právní jednání se posuzuje podle svého obsahu*“ a dle § 556 odst. 1 platí, že: „...*co je vyjádřeno slovy nebo jinak, vyloží se podle úmyslu jednajících, byl-li takový úmysl druhé straně znám, anebo musela-li o něm vědět.*

¹³ CSACH, Kristián. A Pair of Wings: Air Passenger Rights in the Czech Republic and Slovakia. In: BOBEK, Michal; PRASSL, Jeremias. Air passenger rights: ten years on. 3. vyd. Oxford: Hart publishing, 2016

Nelze-li zjistit úmysl jednajícího, přisuzuje se projevu vůle význam, jaký by mu zpravidla přikládala osoba v postavení toho, jemuž je projev vůle určen...“. Obsah dokumentů, které letecká doprava obsahuje, tak musí odpovídat účelu a tou je přeprava osoby z jednoho místa na druhé.

Občanský zákoník se podrobněji zabývá přepravou v Dílu 7., „Závazky ze smluv o přepravě“ Oddílu 1. „Přeprava osob a věcí“ a Pododdílu 1. „**Přeprava osoby**“. A hned v § 2551 NOZ určuje, že se má dopravce postarat o bezpečí a pohodlí s tím, že odkazuje na přepravní řády, v § 2553 NOZ odst. 1 určuje, že dle přepravního řádu má cestující práva, pokud není přepraven včas a jedině podle § 2554 odst. 1 v případě škody nebo újmy na zdraví odkazuje na ustanovení zákona o „*náhradě škody způsobené provozem dopravních prostředků*“ podle §§ 2927 a násl. NOZ. Dále se škodě osob věnují §§ 2578 a násl. NOZ, která jsou společná pro osoby i věci. V § 2580 NOZ zákon stanovuje, že nelze omezit přepravním řádem náhradu za újmu na zdraví. Škoda nebo jiná újma se může omezit jen ve zvláště odůvodněných případech a omezení na náhradě škody se nevztahují na hrubou nedbalost či úmysl dopravce.

Z uvedeného rozboru zákonných ustanovení vyplývá, že práva cestujících jsou vymezena velice volně a mohou být různým způsobem modifikována přepravním řádem a samozřejmě z něj vyplývající smlouvou o přepravě. Ta sice nebyla zkoumána, protože se jí věnují jiná ustanovení zákona a navíc má smluvní podstata určitou volnost v projevu účastníků. Cestující je ovšem v situaci, že koupí jízdenky přijme všechna práva a povinnosti nejen dané zákonem, ale poměrně složitá a obsažná ustanovení smluvních podmínek a prováděcích předpisů. Tato situace není ideální.

Přepravní řád řešila vyhláška Ministerstva dopravy č.: 17/1966, která však byla k 1. 1. 2014 zrušena. Tato vyhláška upravovala podmínky přepravních řádů a neponechávala tak jejich obsah a podmínky na dopravcích a schvalovacím procesu Ministerstva dopravy. Aplikovat je tak jedině možné nařízení a předpisy EU, které se této problematice věnují podrobněji a budou uvedeny dále v práci.

Na leteckou přepravu osob se tedy vztahují konkrétní ustanovení obecných předpisů o přepravě osob, o přepravě osob a věcí jako společná ustanovení a normy EU, které jsou aplikačně přednostní před zákony. Jedná se především o Nařízení EU č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod a především Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsaná v Montrealu 28. května 1999.

Na základě konstatování rozsudku Nejvyššího soudu České republiky ze dne 30. 10. 2008, pak konstatuje, že práva cestujícího vůči dopravci v souvislosti s nesplněním smluvní povinnosti dopravce se při neexistenci přepravního řádu řeší smlouvou o přepravě a přepravními podmínkami.¹⁴

2.1.6 Letecká přeprava osob – mezinárodní

Jak je patrné z výše uvedených závěrů, prolínají se práva osob ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě navzájem. Ve vnitrostátní přepravě se aplikují mezinárodní předpisy, a proto je v této kapitole podrobněji popsáno, jak se dotýkají cestujících v letecké přepravě obecně.

Základním dokumentem pro mezinárodní právo v oblasti letecké přepravy osob je zmíněná Montrealská úmluva, která byla ratifikována Českou republikou dne 4. 11. 2003. Tato úmluva upravuje mezinárodní leteckou přepravu osob, zavazadel a nákladu za úplatu, ale je aplikována také na bezplatnou přepravu. Tím lépe vystihuje problematiku vzniklou v českém právním řádu označením obchodní letecké dopravy, což je termín méně určitý. Úplatu lze totiž lépe specifikovat a konkrétně označit. Za mezinárodní přepravu označuje vždy takovou přepravu, kde dojde k přepravě na území alespoň dvou států nebo v případě přepravy na území jednoho státu, ale s přerušením či zastávkou na území jiného státu. A není podstatné, zda se jedná o státy, které signovaly tuto úmluvu.

Důležitým ustanovením pro dopravce i cestující je také fakt, že za nepřerušenu dopravu se považuje doprava různými dopravci, pokud byla zamýšlena účastníky jako jeden výkon bez ohledu na počet uzavřených smluv. Pokud tedy dojde k zakoupení letenky s přestupem, jedná se o jednu nepřerušenu leteckou přepravu s důsledky pro to plynoucími. Tím například nemůže být jeden jinak vnitrostátní let v rámci jedné přepravy z místa odletu nebo příletu v jiném státě považován za odlišný.¹⁵

Každý dopravce, který přijme cestujícího na základě nepřerušené přepravy je tak považován za stranu přepravní smlouvy.

Důležitým ustanovením je prohlášení neplatnosti úkonů uzavřených v rozporu nebo vylučujícím některá ustanovení úmluvy. Nelze si tak dojednat například jiná plnění za újmu na zdraví nebo je dokonce smluvně vyloučit. Navíc si nelze sjednat jiné aplikované právo nebo soudní pravomoci. Úmluva je v tomto ohledu striktní a například soudní

¹⁴ **Judikáty.** Rozsudek Nejvyššího soudu ČR. [Online] Salvia, 30. říjen 2008. [Citace: 30. prosinec 2020.] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>.

¹⁵ **ABEYRATNE, Ruwantissa.** Regulation of Air Transport. The Slumbering Sentinels. Cham: Springer, 2014. ISBN 9783319010410

pravomoc se řídí hlavním místem bydliště cestujícího. K tomuto pojmu je třeba uvést, že se nemusí jednat například o trvalý pobyt, ale pobyt skutečný, kde cestující převážně žije.

Pokud dojde k takovým ujednáním, jsou dle čl. 49 úmluvy neplatná a neúčinná. Podle čl. 47 se nemůže dopravce zbavit odpovědnosti nebo snížit limity. Limity jsou v úmluvě pevně určeny a specifikovány. Jedná se o občanskoprávní odpovědnost v případě úrazu, která činí cca 120.000,- EUR. Jde o takzvaný první stupeň přísné odpovědnosti a na něj v případě škody vyšší navazuje druhý stupeň, kde má dopravce důkazní břemeno a viny se tak může zprostit pouze dokázáním nevinu. Dokazování tak leží na dopravci.

Článek 17 úmluvy dále stanovuje subjektivní odpovědnost za zpoždění. Škody takto vzniklé se může dopravce zprostit, pokud prokáže, že učinil veškerá možná opatření, aby škodě zabránil a snažil se spravedlivě požadovanými opatřeními škodu odvrátit. Naopak u škody při ztrátě, zničení či poškození nákladu musí dopravce prokázat taxativně uvedené důvody, jinak za škodu odpovídá – jedná se o tzv. liberační ustanovení.

Promlčení z nároku na uplatnění škody uplyne do dvou let ode dne, kdy došlo nebo mělo dojít na místo určení. V této době musí být podána žaloba. Na žalobu a na jiná ustanovení úmluvy se vztahují běžná občanskoprávní ustanovení zákonů. Pokud tedy není něco výslovně úmluvou ustanoveno, dopravce může činit jinak. Jde například o právo neuzavřít či vypovědět smlouvu o přepravě, vzdát či změnit některá práva nad rámec úmluvy nebo uvést podmínky, které úmluva neurčuje.

Přestože jsou práva daná cestujícím z hlediska úmluvy poměrně široká, základním dokumentem je přepravní smlouva a její návaznost na občanskoprávní ustanovení zákonů, která blíže specifikují i lhůty.

2.1.7 Evropská unie a specifika letecké přepravy osob

Nařízení Evropské unie mají zásadní vliv na leteckou přepravu osob a to nejen z mezinárodního (přesněji mezistátního) i vnitrostátního hlediska. I v případě užití vnitrostátních předpisů mají nařízení EU vyšší právní sílu, což mimo jiné dokládají ustanovení zde citovaných zákonů. Například § 2578 NOZ určuje: „...*podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství...*“. Tato formulace již obsahuje nadřazenost uvedených norem. Stejně tak § 1 Zákona o civilním letectví deklaruje: „*Tento zákon zpracovává příslušné předpisy*

Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie) a upravuje ve věcech civilního letectví...“.

Závazná pravidla pro leteckou přepravu vznikla již Smlouvou o založení Evropského hospodářského společenství a Smlouvou o založení Evropského společenství pro atomovou energii, podepsaných 27. 3. 1957 v Římě, která byla měněna později Maastrichtskou smlouvou z roku 1992, Amsterodamskou smlouvou z roku 1997 a Niceskou smlouvou z roku 2002. Tím byl založen právní rámec pro aplikování společných právních předpisů a norem. Především se jednalo o dodržování pravidel jednotného trhu a určení letecké přepravy jako služby spojené s volným pohybem osob a zboží.

Maastrichtská smlouva z roku 1992 přijala opatření k ochraně nedomestikovaných dopravců, udělení licence v jednom ze států EU umožnilo provozovat leteckou přepravu v jakémkoliv jiném státě EU a došlo k posílení práv cestujících. Ve všech případech se jednalo o velmi obecná pravidla, která spíše vytvářela rámec pro jednotný letecký trh a reagovala na celounijní politiku.

Podrobná práva cestujících v EU však zavedlo až Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, které se zabývalo problematikou cestujících, které letečtí dopravci upřeli některá práva, která sice obsahují obecně závazné normy, ale pro cestující jsou v moment přepravy obtížně uplatnitelné. Těžko lze na letišti deklarovat svoje práva odkazem na občanskoprávní vztahy a očekávat například řešení při zpoždění letu. Uvedené nařízení je nejen poměrně podrobné a výslovné, ale bylo implementováno do právních předpisů jednotlivých zemí, stalo se součástí přepravních podmínek, řádů a smluv. A byli s ním seznámeni zaměstnanci leteckých společností (podniků).

Nařízení směřuje ke zvýšení ochrany spotřebitele. Označení cestujícího za spotřebitele pak deklaruje jeho vztah k soukromoprávní ochraně. Spotřebitelská práva požívají vyšší ochrany než například obchodní vztahy. Základním důvodem pro vytvoření speciálních pravidel je, že *„zůstává počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, příliš vysoký, stejně jako počet cestujících postižených zrušením letů bez předchozího varování a postižených významným zpožděním letů“*.¹⁶

¹⁶ **Nařízení ES. NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 261/2004.** [Online] Eur-Lex, 11. duben 2004. [Citace: 22. prosinec 2020.] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>.

Zároveň se právní ochrana vztahuje nejen na pravidelné, ale také na nepravidelné lety a rozšířila se působnost tohoto nařízení nejen na lety v rámci EU, ale také na lety, kdy letová destinace má začátek nebo cíl v EU. Zavádí také povinnost nabídnout odstoupení rezevace cestujícím za náhradu, aby mohl letět jiný cestující.

Ponechána byla předchozí práva, kdy náhrady škod: *„leteckých dopravců jsou omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce“*.¹⁷

Podrobněji je pak třeba se věnovat náhradám, které přesně toto nařízení stanovilo proto, aby se cestující mohli ihned a účinně domáhat svých práv a především zavedlo povinnost o nich informovat, aby cestující věděl, jak a jaká práva může uplatnit. Zároveň nebyla vyloučena možnost obrátit se na příslušný soud.

¹⁷ **Nařízení ES.** NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 261/2004. [Online] Eur-Lex, 11. duben 2004. [Citace: 22. prosinec 2020.] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>.

Tabulka 1 – Náhrady škod

Zdroj: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>

Právo na náhradu škody při zpoždění letu	
<i>o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1500 kilometrů</i>	250 EUR
<i>o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů</i>	400 EUR
<i>o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespádajících pod předchozí možnosti</i>	600 EUR + strava a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době + dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou
<i>o pět hodin a více nebo je čas odletu alespoň o den později než čas odletu původně oznámený</i>	+ k předchozímu bodu + přeprava mezi letištěm a místem ubytování (hotelem nebo jiným zařízením) + náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dní za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným + zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti
<i>v případě nutnosti pobytu</i>	+ k předchozím 2 bodům ubytování v hotelu, pokud se pobyt na jednu noc nebo více nocí stane nezbytným, nebo se nezbytným stane pobyt delší než zamýšlený cestujícím
V případě přesměrování letu a nepřekročení času podle předchozích bodů, může dopravce odškodnění snížit na 50 %	

Další povinnost vzniká v případě změny třídy letenky. V případě změny na vyšší třídu nesmí dopravce požadovat žádnou náhradu nebo doplacení ceny.

Tabulka 2 – Snížení třídy

Zdroj: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>

Provozující dopravce umístí cestující do třídy nižší, než pro kterou byla zakoupena letenka, musí do sedmi dnů nahradit:	
<i>v případě letenky u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů</i>	30 %
<i>V případě letenky u všech letů ve Společenství delších 1500 kilometrů, s výjimkou letů mezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departmenty, a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů</i>	50 %
<i>v případě letenky u všech letů nespádajících pod předchozí body</i>	75 %

Tato opatření jsou povinná, ale mohou být odečtena od dalších náhrad v případě, že je cestující jinou formou (soudní) požaduje. Letecký dopravce není omezen na výkonu práva žádat náhrady za svoje škody od třetích osob: „nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu“.¹⁸

¹⁸ Nařízení ES. NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 261/2004. [Online] Eur-Lex, 11. duben 2004. [Citace: 22. prosinec 2020.] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>.

Tabulka 3 – Oznámení pro cestující

Zdroj: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>

Podle článku 14 (EU, 2004) pak dokonce musí letecký dopravce umístit toto čitelné oznámení doslovně:

"JE-LI VÁM ODEPŘENO NASTOUPIT NA PALUBU NEBO JE-LI VÁŠ LET ZPOZDĚN NEJMÉNĚ O DVĚ HODINY, POŽÁDEJTE U PŘEPÁŽKY REGISTRACE K PŘEPRAVĚ NEBO U BRÁNY PRO NÁSTUP NA PALUBU O LISTINU POPISUJÍCÍ VAŠE PRÁVA, ZEJMÉNA OHLEDNĚ NÁHRADY ŠKOD A POMOCI."

V případě odepření nástupu nebo zrušení letu musí být cestujícímu předáno písemné oznámení s pravidly pro náhradu škody a základními údaji, jak ji získat. Totéž se týká zpoždění nad 2 hodiny.

Všechna uvedená opatření se také týkají postižených osob, na které pamatuje celé nařízení speciálními povinnostmi leteckého dopravce a navíc určením, že forma oznámení musí odpovídat jejich možnostem pochopení a akceptování.

„Odpovědnost vůči cestujícím vyplývající z tohoto nařízení nesmí být omezena ani se jí nelze zprostit, zejména odlišným nebo omezujícím ustanovením v přepravní smlouvě“. Zároveň je každý stát zavázán určit subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení a tento nahlásit příslušné komisi EU.¹⁹

3 Smlouva o přepravě

Všechny předchozí předpoklady pro uplatnění práv a využití letecké přepravy směřovaly k jednomu právnímu aktu a tím je uzavření smlouvy o přepravě. Teprve tímto právním jednáním vzniká vztah, jehož obsahem jsou nejen výše uvedená práva a povinnosti, ale další podstatná ujednání, která přesně charakterizují vznik, průběh a ukončení letecké přepravy cestujících.

Vzhledem k tomu, že smlouvu o přepravě stanovuje občanský zákoník, jedná se o nominální smlouvu s předem stanovenými obligatorními náležitostmi. Otázky obligatorních náležitostí smluvních vztahů a uzavírání smluv se řídí § 1724 a násl. NOZ

¹⁹ **Nařízení ES.** NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 261/2004. [Online] Eur-Lex, 11. duben 2004. [Citace: 22. prosinec 2020.] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>.

a kromě jasně stanovených podmínek určitosti a platnosti, uvádí například: „...považují-li strany smlouvu za uzavřenou, ač si ve skutečnosti neujednaly náležitost, již měly ve smlouvě ujednat, hledí se na projev jejich vůle jako na uzavřenou smlouvu, lze-li, zvláště s přihlédnutím k jejich následnému chování, rozumně předpokládat, že by smlouvu uzavřely i bez ujednání této náležitosti“ a také, že „zákonná ustanovení upravující jednotlivé typy smluv se použijí na smlouvy, jejichž obsah zahrnuje podstatné náležitosti smlouvy stanovené v základním ustanovení pro každou z těchto smluv“. Tím je dáno, že speciální ustanovení pro smlouvu o přepravě se řídí § 2550 a násl..

3.1 Náležitosti obsahu a formy

Přeprava osob se řídí tedy § 2550 NOZ, kdy dopravce se zavázal dopravit cestujícího do místa určení a cestující zaplatit jízdné. Určitě diskutabilní je otázka vypravení cestujícího z místa zahájení přepravy, která přímo není v zákoně uvedena. Na toto ujednání tedy lze aplikovat § 1724 NOZ, jak byl uveden výše. Navíc jsou často přepravní smlouvy s cestujícími sjednávány na místě odjezdu a zároveň v elektronické formě s určením přesného místa a navíc s potvrzením cestujícího o plnění přepravní smlouvy registrací.²⁰

K uzavření přepravní smlouvy tak musí být obligatorně určena přeprava osoby, místo určení a zaplacení jízdného. Tyto znaky musí smlouva obsahovat, když ostatní náležitosti (kromě již zmíněných obligatorních náležitostí uzavírání smluv) mohou být uvedeny v přepravních podmínkách a řádech. Ostatními podmínkami, které nelze opomenout je pak dále uvedená bezpečnost a pohodlí cestujícího - § 2551, povinnost přepravit zavazadlo - § 2552 a přepravit cestujícího podle uvedeného času – explicitně dle § 2553 odst. 1.

Zákon nestanovuje povinnost uzavření smlouvy písemně, i když vydání letenky je svým projevem písemná smlouva, kde pouze (Havlíčková, a další, 2015) absentují podpisy stran, které ovšem plně nahrazuje vůle stran daná splněním základních podmínek. Většinou se však jedná o konkludentní uzavírání smluv zvláště v době, kdy většinu operací provádějí cestující a dopravci elektronicky vyplněním formuláře (tedy akceptace nabídky dopravce) a zaplacením také elektronickou formou. Ostatní požadavky a případně jiné formy uzavření přepravní smlouvy však mohou obsahovat přepravní

²⁰ HAVLÍČKOVÁ, Klára; KRÁLOVÁ, Renata. Cestovní právo. Praha: C.H. Beck, 2015, ISBN 978-80-7400-267-0.

podmínky nebo řád, zákon nevylučuje, aby tyto podmínky stanovovaly uzavření písemnou formou.

3.2 Znaký smlouvy o přepravě

Z hlediska základních pojmů, které smlouva o přepravě obsahuje, se jedná o přepravu osoby, místo určení a zaplacení jízdného.

Osoba užívá řady práv, která jsou charakterizována v § 15 a násl. NOZ. Především právní osobnost má způsobilost mít práva a povinnosti. Osoba je fyzická nebo právnická. Vzhledem k tomu, že právnická osoba je organizovaný útvar přeprava se jí jako fyzické přemístění netýká. Přepravou osoby je myšlena vždy pouze osoba fyzická. Uzavírat smlouvy o přepravě však samozřejmě právnické osoby mohou a také tak činí.

Pokud vezmeme v úvahu obecná ustanovení ochrany osob, pak letecká přeprava zasahuje do řady práv a musí se umět s nimi vypořádat. Například ochranu požívá život a důstojnost člověka, zdraví, čest, soukromí a projevy osobní povahy. Odstranění dotčení osobnostních práv vyvolává právo na obranu a nárok na odstranění následku a upuštění od takového jednání. Osoba je také nedotknutelná. Zachycovat podobu člověka lze pouze s jeho souhlasem, rozšiřovat s jeho svolením, a pokud je takové svolení či souhlas udělen, lze jej kdykoliv odvolat. Jak je patrné v letecké přepravě dochází ke vstupu do řady práv osoby a je třeba na ně pamatovat při uzavírání smluv.

Dalším prvkem, který vstupuje do náležitostí přepravní smlouvy, je také hledisko práv spotřebitele. A § 419 NOZ charakterizuje spotřebitele takto: *„Spotřebitelem je každý člověk, který mimo rámec své podnikatelské činnosti nebo mimo rámec samostatného výkonu svého povolání uzavírá smlouvu s podnikatelem nebo s ním jinak jedná“* a podnikatelem dle § 420 NOZ je podnikatel charakterizován: *„...kdo samostatně vykonává na vlastní účet a odpovědnost výdělečnou činnost živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku, je považován se zřetelem k této činnosti za podnikatele... a pro účely ochrany spotřebitele se za podnikatele považuje také každá osoba, která uzavírá smlouvy související s vlastní obchodní, výrobní nebo obdobnou činností či při samostatném výkonu svého povolání, popřípadě osoba, která jedná jménem nebo na účet podnikatele...“*.

Tato ustanovení tedy charakterizují fyzickou osobu, která vstupuje do práv a povinností daných a vyplývajících z uzavření přepravní smlouvy a zakládá práva jako spotřebitele.

Místo určení je dáno vůlí stran, i když ne zcela volnou. Určeno je většinou letišti a z nich vycházejícími letovými řády. Navíc jsou místa určení velmi přesně specifikována v mezinárodních systémech – například IATA kódech. Ve smlouvě je pak převážně potřeba a dopravci tak činí, uvést běžnou a přesnou formulaci podle letištní normy. Místo určení může mít shodné místo zahájení přepravy s místem ukončení, pokud se jedná například o vyhlídkové lety nebo zpáteční letenky. V § 2550 NOZ je tedy třeba dospět „per analogiam“ k tomu, že při shodě míst určení se uplatňuje uvedené zákonné ustanovení stejně jako v případě různých míst a nelze se tak zbavit odpovědnosti odkazem na „*dopravení do místa určení*“, jež by takto nenastalo.

Zaplacení jízdného jako třetí pojmový znak znamená, že se jedná o úplatný vztah. Rozsah a způsob úhrady si mohou sjednat strany libovolně. Otázkou zůstává bezplatná přeprava, kdy například jsou poskytovány volné jízdenky. V takovém případě je třeba hledět na zaplacení jízdného jako zvláštní druh úplaty a opět se nelze vyhnout uplatnění zákonných podmínek pro leteckou přepravu. Přesto je třeba konstatovat, že zákonodárce měl být v tomto směru přesnější a stanovit, co rozumí zaplacením jízdného. Tedy i tu skutečnost, kdy se jízdné neplatí z důvodů na straně leteckého dopravce.

Další problém samozřejmě nastává tehdy, pokud dojde například k nastoupení do jiného dopravního prostředku nebo let černým pasažérem. Tady k uzavření smlouvy o přepravě nedošlo. A nebylo tedy ani zaplacení jízdné. V prvním případě se bude jednat o právní omyl a cestující bude chráněn zákonnými ustanoveními – samozřejmě při vyřešení otázek odpovědnosti za nástup do jiného spoje, kde může být důležitá řada pochybení na obou stranách. Otázka černého pasažéra pak sice vylučuje uzavření přepravní smlouvy, ale opět otázka odpovědnosti nebo například dodatečného zaplacení ceny bude poměrně problematickou a vyžadovala by si přesnější znění konkrétních ustanovení zákona.

Další problematickou otázkou je doklad o zaplacení. Někdy bývá vydáván samostatně, ale většinou je spojen s letenkou. Je třeba objasnit, zda na letenku hledět pouze z hlediska přepravní smlouvy nebo také jako na cenný papír, který má jiný právní režim. Podle § 514 NOZ: „...*cenný papír je listina, se kterou je právo spojeno takovým způsobem, že je po vydání cenného papíru nelze bez této listiny uplatnit ani převést*...“. K tomu je třeba uvést, že zákon zná listinný i zaknihovaný cenný papír bez fyzické podoby.

Letenka tak není cenným papírem proto, že její relativní právo se použitím vyčerpá a nemá tedy trvalý charakter. Jinak by v podstatě znaky cenného papíru splňovala s tím,

že její povinná evidence dopravcem není veřejným rejstříkem, ale v listinné podobě, kde se připouští možnost jiné evidence, by splňovala tento nárok opět však bez splnění náležitostí k jejímu vydání.

Pro přepravní smlouvu je dále poměrně důležité její uzavření a použití dopravního prostředku leteckého dopravce, tedy její platnost a účinnost.

3.3 Určitost přepravní smlouvy

Přepravní smlouva má některé charakteristické znaky, které ji odlišují od jiných smluv. Především je odlišena přeprava věcí, které se týkají ustanovení § 2555 a násl. NOZ. U přepravy věcí se výslovně jedná o „zásilku“ a dále je určeno místo odeslání a místo určení. Místo odeslání je výslovně u přepravy věcí zmíněno právě z důvodu jasného stanovení platnosti přepravní smlouvy o přepravě věcí, což u přepravy osob není nezbytné.

Podobnou smlouvou, kterou se stanovují podmínky o přepravě, je smlouva o provozu dopravního prostředku podle § 2582 a násl. NOZ. Přes některé společné znaky se tato smlouva týká výslovně nákladu, který se zavazuje provozce přepravit alespoň jednou cestou. Náklad by mohl být vykládán jako „lidský“ nicméně podle obsahu a smyslu ustanovení se nejedná o osoby. Navíc v § 2585 NOZ zákonodárce umožňuje přiměřené použití pro určení práv a povinností z této smlouvy jako u smlouvy o přepravě – tedy § 2550 a násl. NOZ.

Poměrně podobné znaky má smlouva o zájezdu. Existuje řada společných znaků, které jsou ovšem jinak specifikovány. Podle § 2521 NOZ se: „...smlouvou o zájezdu pořadatel zavazuje obstarat pro zákazníka zájezd a zákazník se zavazuje zaplatit celkovou cenu. Zájezdem je soubor služeb cestovního ruchu podle zákona upravujícího některé podmínky podnikání a výkon některých činností v oblasti cestovního ruchu“. Setkáváme se tedy s pojmy pořadatel, zákazník, soubor služeb a odkazem na speciální zákonnou normu o cestovním ruchu. Obsahově je pak tato smlouva speciální s charakterem smlouvy o obstarání věci. Komplikace spíše nastávají tam, kde dochází v rámci smlouvy o zájezdu k zajištění letecké přepravy, což je běžné. Proto je letecká přeprava oddělena od této smlouvy, kdy pořadatel nesplňuje podmínky leteckého dopravce a zákazník není pouze cestujícím, navíc platí jízdné a nikoliv celkovou cenu. Dojde-li tedy k situaci, kdy pořadatel prodá letenku, vztahuje se na práva a povinnosti z ní plynoucí smlouva o přepravě.

Podobně lze hledět také na smlouvu o nájmu dopravního prostředku dle § 2321 NOZ, kde se: „...*nájemní smlouvou pronajímatel zavazuje přenechat nájemci na určitou dobu užívání dopravního prostředku a nájemce se zavazuje platit za to pronajímateli nájemné*“. Přestože by bylo pro letecké dopravce výhodnější z hlediska regulací spojených s leteckou přepravou skutečně pronajmout část prostoru v dopravním prostředku a tím dát přepravní smlouvě charakter smlouvy nájemní, nelze tak učinit na základě obsahu. Nájem se týká přenechání (i části) dopravního prostředku a nikoliv službě – uskutečnění přepravy (osob).

Komplikovanější přístup lze shledat ve smlouvě příkazní dle § 2430 a násl. NOZ. V ní se příkazník zavazuje obstarat záležitost pro příkazce. Nebo smlouva o zprostředkování podle § 2445 a násl. NOZ, kde se zprostředkovatel zavazuje, že zájemci zprostředkuje určitou službu s třetí osobou, a zájemce se zavazuje zaplatit zprostředkovateli provizi. U příkazní smlouvy by se v případě přepravy jednalo o zasilatelskou smlouvu (tedy speciální typ příkazní smlouvy) a tedy opět v rozsahu věci a nikoliv osob. U smlouvy o zprostředkování by pak zájemce nevstoupil do práv smlouvy o přepravě, neboť pouze „umožnil“ uzavření takové smlouvy třetí stranou. Podobně lze uvažovat také o smlouvě o dílo, která je navíc také specificky vymezená.

Na základě porovnání podobných a případně podobně uplatnitelných smluv lze konstatovat, že smlouva o přepravě je nezaměnitelná a ustanovení v NOZ tuto smlouvu dostatečně a odlišně charakterizují. Smlouvy se posuzují podle svého obsahu, a tak by ani jiný název nebo snaha uzavřít jiný smluvní vztah pro přepravu osob neobstála před zákonem a stále by měla charakter smlouvy o přepravě, což je účelem této smlouvy a účelem jejího uzavírání, které je specifické a zakládá práva a povinnosti stran.

3.4 Platnost, účinnost a další aspekty přepravní smlouvy

Smluvní proces týkající se uzavření a plnění přepravní smlouvy má svoje specifické vlastnosti, ale v základních principech se shoduje a je popsán občanským zákoníkem. V § 1723 NOZ se uvádí: „...*závazek vzniká ze smlouvy, z protiprávního činu, nebo z jiné právní skutečnosti, která je k tomu podle právního řádu způsobilá*...“. A v §1721 odst. 1 a § 1725 NOZ se uvádí: „...*smlouvou projevují strany vůli zřídit mezi sebou závazek a řídit se obsahem smlouvy...Smlouva je uzavřena, jakmile si strany ujednaly její obsah. V mezích právního řádu je stranám ponecháno na vůli svobodně si smlouvu ujednat a určit její obsah*“.

Podstatnou skutečností platnosti smlouvy je tedy ujednání o obsahu. Nikoliv samotný podpis nebo převzetí letenky. Ujednání o obsahu předchází nabídka a následně její akceptace. Nabídka musí obsahovat konkrétní náležitosti tak, aby z ní bylo možné dovodit obsah smlouvy a úmysl k uzavření smlouvy. Určitost smlouvy také musí spočívat v jednoznačnosti určení osob, které jej činí.

Samotná akceptace má konkludentní formu. Tento pojem je třeba blíže vysvětlit, neboť má poměrně široký rámec a v otázce uzavření smlouvy o přepravě je dosti důležitý. *“Konkludentní čin je nevýslovně učiněný právní úkon. Právo připouští, aby právní úkony byly učiněny výslovně, konkludentně nebo mlčky. Výslovný úkon je úkon učiněný ústně nebo písemně. Konkludentní úkon je tedy úkon učiněný jiným způsobem než výslovně. Příkladem konkludentního jednání je např. úmyslné zničení listiny namísto jejího podpisu. Konkludentní úkon lze učinit jednáním i opomenutím (komisivně i omisivně). Opomenutím je přitom neprovedení činnosti, která měla být provedena. Ke konkludentnímu projevu vůle lze využít i technický prostředek např. počítač. Konkludentní čin způsobí zákonem předvídané následky pouze tehdy, bude-li projevem způsobem, který nevyvolává pochybnosti o projevené vůli tak, aby bylo možno určit jeho zamýšlený obsah.*

*Konkludentní právní úkon se vykládá podle pravidel, která obsahuje občanský zákoník. Základem výkladu konkludentního právního úkonu je obvyklý význam učiněného jednání nebo opomenutí, přičemž se přihlíží k vůli toho, kdo jednal či opomenul a současně se přihlíží k ochraně a dobré víře toho, komu byl právní úkon určen (adresován)“.*²¹

Z hlediska smlouvy o přepravě tak strany vstupují do práv a povinností již vlastním jednáním. Úkon podpisu přepravní smlouvy není nutný a postačuje akceptace nabídky leteckého dopravce například vyplněním formuláře a objednáním letenky. V této souvislosti je třeba si uvědomit, jaké jsou podmínky takové rezervace, protože mohou a měly by obsahovat možnost a podmínky odstoupení od takto uzavřené smlouvy. Asi každá cestující letecké přepravy se setkal s řadou podmínek, které nastanou objednáním letenky. Především se jedná o podmínky stornování, které nastávají po konkludentním uzavření smlouvy a mohou jednak být sankcionovány nebo vázány na řadu dalších

²¹ Madar, Z. *Slovník českého práva*. Praha : Linde, 1995. ISBN 80-85647-62-1.

zpřesňujících podmínek (například zmíněná a nyní oblíbená registrace nástupu do letadla 24 – 48 hodin předem, jinak letenka včetně platby propadá).

Z hlediska platnosti tedy postačuje sjednání obsahu přepravní smlouvy. Pokud se jedná o účinnost smlouvy, ta nastává doručením akceptace návrhu tedy právě vyplněním a odesláním formuláře s údaji podle návrhu leteckého dopravce. V určitých případech pak nastává při plnění. Tím je právě odkládací podmínka registrace nebo uvedené podmínky vyzvednutí letenky, akceptace zájezdu v případě, že letenka je také sjednána atd.

Přestože se jedná o poměrně složitou problematiku, kde může dojít k řadě omylů, jak bylo již uvedeno, neexistuje obecně závazný přepravní řád. A proto jsou podstatné konkrétní podmínky přepravce, které situaci komplikují – ve vztahu k cestujícím. Tento by měl již při akceptaci zjistit a přezkoumat přepravní podmínky leteckého dopravce.

Na druhou stranu je cestující spotřebitelem a je povinností leteckého dopravce na zásadní podmínky cestujícího viditelně a srozumitelně upozornit. Tato povinnost je plněna, ale některé okolnosti mohou způsobit cestujícím problémy. Je to například koupě letenky v zahraničí při neznalosti jazyka. Další faktor, který vstoupil na trh leteckých služeb, jsou nízkonákladové lety. Ty mají řadu specifických podmínek. Je jimi například ujednání o nevratnosti letenky, otázka přepravy zavazadla, které sice zákon upravuje, ale bývá často ve smluvních přepravních podmínkách upřesněno a omezeno.

Dalším subjektem, který vstoupil na trh letecké přepravy, je zprostředkovatel, který ve svém systému prodává letenky leteckého dopravce. Na základě všeobecných podmínek a především nařízení o náhradách, tak do smluvního vztahu vstupuje další prvek. Postup uzavření smlouvy o přepravě je pak částečně odlišný. Cestující si v rezervačním (většinou online) systému vybere letenku a vyplní formulář, který odešle zprostředkovateli. A teprve zprostředkovatel zasílá letenku leteckému dopravci, který ji musí akceptovat jako nabídku učiněnou cestujícím prostřednictvím zprostředkovatele, dochází tak k situaci „*invitatio ad offerendum*“. A teprve doručením akceptace nastává účinnost takové smlouvy o přepravě.

Nicméně i v případě zprostředkovatele mohou nastat momenty, na které by měl být cestující upozorněn. Jedná se v podstatě o skutečnost, zda zprostředkovatel jedná vlastním jménem nebo jménem leteckého dopravce. V prvním případě dojde k účinnosti potvrzením – akceptací nabídky ze strany cestujícího, ve druhém případě ihned odesláním akceptace nabídky. Tyto skutečnosti mohou být někdy poměrně rozporuplné. Systémy online objednávek jsou sice napojeny na systémy leteckých dopravců a akceptace probíhá

v řádu vteřin. Někdy ovšem systém čeká a tehdy dochází k situaci, kdy nebyl sjednán obsah smlouvy, protože nebyla akceptována nabídka.

Do problematiky pak vstupuje problematika distančního uzavírání smluv ošetřená v Oddíl 2. - Uzavírání smluv distančním způsobem a závazky ze smluv uzavíraných mimo obchodní prostory, Pododdíl 1. Zde je především chráněn spotřebitel před změnami v podmínkách smlouvy na dálku. V § 1822 NOZ se uvádí: „*Smlouva musí obsahovat i údaje sdělené spotřebiteli před jejím uzavřením. Tyto údaje lze změnit, pokud si to strany výslovně ujednají. Uzavřená smlouva musí být v souladu s údaji, které byly spotřebiteli sděleny před uzavřením smlouvy. Tyto údaje lze změnit, pokud si to strany výslovně ujednají, jinak platí jako obsah smlouvy údaj pro spotřebitele příznivější*“.

Navíc se v § 1829 NOZ výslovně určuje právo bez udání důvodu odstoupit od smlouvy. Nicméně na smlouvu o letecké přepravě nelze hledět na základě uvedených ustanovení. Jedná se totiž o smlouvu speciální, kterou upravuje § 2550 a násl. NOZ. Přesto je letecký dopravce povinen uvést v případě možnosti využití práva na odstoupení od smlouvy - podmínky, lhůtu a postupy pro uplatnění tohoto práva, jakož i prostředek, kterým lze odstoupení od smlouvy provést tak, aby náležitosti odpovídaly prováděcímu právnímu předpisu. Vyloučení spotřebitelské smlouvy ve všech důsledcích pak vyplývá z § 1840 písm. h, kde se výslovně ustanovení pododdílu o spotřebitelských smlouvách u smlouvy o přepravě osob nepoužije. Důvod, proč je spotřebitel v letecké přepravě jinak chráněn může být různý. Ve směrnici EU 2011/83 ze dne 25. 10. 2011 čl. 8, odst. 2 a čl. 19 a čl. 22 o ochraně spotřebitele se totiž stanovuje: „...*obchodník zajistí, aby spotřebitel při učinění objednávky výslovně vzal na vědomí, že si je vědom toho, že se objednávkou zavazuje k zaplacení. Pokud je objednávka činěna kliknutím na tlačítko nebo podobnou funkci, musí být toto tlačítko či podobná funkce snadno čitelným způsobem označeny „objedávka zavazující k platbě“ nebo jinou odpovídající a jednoznačnou formulací, která upozorní na skutečnost, že podáním objednávky vzniká povinnost zaplatit obchodníkovi. Nedodrží-li obchodník ustanovení tohoto pododstavce, není spotřebitel smlouvou nebo objednávkou vázán*“²², kde by zřejmým způsobem došlo k uzavření smlouvy na dálku a nenastal by výše citovaný stav potvrzování nabídek.

²² **Nařízení EU.** Nařízení o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. [Online] EurLex, 13. květen 2002. [Citace: 29. prosinec 2020.] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32002R0889_889/2002.

Vyluka některých ustanovení o ochraně spotřebitele, jak je uvedeno v občanském zákoníku, snížila ochranu cestujícího, který charakterem je spotřebitelem. Je fyzickou osobou, která uzavírá smlouvu s podnikatelem a navíc se jedná o poměrně častou a komplikovanou službu. Zákonodárce přesto vynechal povinnost podnikatele o sdělení některých informací (například o výpovědi, o nevyužití služby), účtování poplatků přesahujících službu a povinnost vyžádat si od spotřebitele souhlas s každou platbou mimo smluvní závazek. A okolnosti přístupu leteckých dopravců svědčí o tom, že těchto nedostatků využívají. Změna letenky často znamená větší doplatek než cena samotné letenky, na leteckou přepravu jsou vázány další doplatky, které jsou pouze v podmínkách přepravy a chybí informace o odstoupení od smlouvy atd.

Zánik vztahu mezi přepravcem a cestujícím ze smlouvy o přepravě nastává samozřejmě provedením služby. Odstoupení od smlouvy nastává „ex lege“ ze zákona nebo způsobem, který si strany dohodly. Obsahem smlouvy o přepravě je subjektivní právo dopravce dostat úhradu a právo cestujícího být dopraven na místo určení. Tato práva jsou „inter partes“ mezi stranami také povinnostmi.

U smlouvy o přepravě se jedná o synallagmatický závazek, což znamená, že smlouva obsahuje vzájemné plnění. A podle teorie ekvivalence je každá příčina stejně kauzálně přípustná. Dochází také k funkcionální synallagmě, kdy vzájemnost plnění je dána postupností plnění závazků – cestující zaplatí a dopravce provede přepravu. Zákon pak stanovuje, že plnění se může domáhat jen ten, kdo závazek splnil nebo se jej chystá splnit.²³ K tomu § 1911 a 1912 odst. 1 NOZ: *„mají-li si strany navzájem plnit zároveň, může splnění požadovat jen ta strana, která sama dluh již splnila, nebo je ochotna a schopna splnit dluh současně s druhou stranou...Kdo má plnit při vzájemném plnění napřed, může své plnění odepřít až do té doby, kdy mu bude vzájemné plnění poskytnuto nebo zajištěno; to však jen tehdy, je-li plnění druhé strany ohroženo okolnostmi, které u ní nastaly, které mu nebyly a neměly být známy, když smlouvu uzavřel...“*. Tyto smlouvy tedy připouští námitku plnění ze smlouvy, pokud věřitel sám neplnil nebo není ochoten plnit. Zároveň se dlužník neocítá v prodlení, pokud takovou námitku vznesl a uplatnil. Pokud tedy cestující nezaplatí, nemůže dopravce požadovat, aby zaplatil, aniž by na jeho straně nebylo plnění nebo nebyl ochoten plnit. Toto má význam například při objednání

²³ Švestka, J. a Dvořák, J. *Občanské právo hmotné - závazkové právo*. Praha : Wolters Kluwer ČR, 2009.

letenky a následném zrušení letu. Dopravce, který let zruší, nemůže vymáhat plnění cestujícím i přes uzavřenou smlouvu o přepravě.

Námítka žalobcovy nejistoty, jak bylo výše uvedeno v citovaném § 1912 NOZ tak spočívá v uplatnění principu obavy z nemožnosti nebo zjištění neochoty plnit. Cestující tedy nemusí mít obavu, že při uzavření smlouvy bude dále nucen platit bez ohledu na plnění leteckým dopravcem. Tato okolnost je samozřejmě vzájemná a také letecký dopravce nemusí přepravit cestujícího, který nesplnil nebo nemíní splnit svůj závazek zaplatit jízdné.

Tyto okolnosti spolu s absencí spotřebitelské ochrany cestujících přímo vyplývajících z vnitrostátních předpisů, jsou pak poměrně široce reprezentovány v předpisech EU a mimo EU také ustanoveními Montrealské smlouvy. Článek 169 Smlouvy o fungování evropské unie č.: 2012/C 326/01²⁴: *„K podpoře zájmů spotřebitelů a k zajištění vysoké úrovně ochrany spotřebitele přispívá Unie k ochraně zdraví, bezpečnosti a hospodářských zájmů spotřebitelů, jakož i k podpoře jejich práva na informace, vzdělávání a práva sdružovat se k ochraně svých zájmů.“* Zde je tedy principálně vytvořen předpoklad k ochraně veškerých spotřebitelů bez toho, aby byl vyjmut cestující v letecké přepravě. S tím souvisí hned čl. 1 Nařízení: *„...činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měly mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.“* Tedy také zde dochází přímo ke srovnání cestujícího a spotřebitele a dovození podobných práv.

Důležitým z hlediska rozboru synallagmy vzájemného vztahu připouští nebo spíše aplikuje práva cestujících jako spotřebitelů odst. 2 Nařízení o náhradě, kde za rozhodující pro vznik závazkového vztahu je, že cestující: *„...mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a vyjma případů zrušení podle článku 5 (pozn.: zrušení letu – „je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc“) se přihlásí k přepravě...“* a navíc je dále specifikováno i postavení dopravce v odst. 5: *„...Jestliže provozující letecký dopravce nemá smlouvu s cestujícím a plní povinnosti podle tohoto nařízení, má se za to, že jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím“.* Nemůže se tak „vyvinít“ nebo spíše vyhnout odpovědnosti za jednání zprostředkovatele.

²⁴ SFEU. Smlouvy o fungování Evropské unie. [Online] CodexiusUno, 26. říjen 2012. [Citace: 3. leden 2021.] <https://www.codexiusuno.cz/4sN?lang=cs>.

Kogentní úprava a ochrana cestujících, která byla popsána v této práci v čl. 2.1.7 je pak minimální. Jedná se pouze o základ, který může být podle okolností rozšířen. Evropská unie tak reagovala na množství cestujících, kterým byl odepřen let nebo byl let zrušen a vznikla otázka náhrady, která nebyla jednotná a vyplývala z přepravních řádů či předpisů, což nezajišťovalo takovou ochranu, aby letecký přepravce byl nucen především dbát na zájmy spotřebitele – cestujícího a buď jej přepravit, nebo poměrně vysokou částkou odškodnit.

Výjimku z uvedeného pravidla vyplývajícího z nároku na náhradu škody tvoří dobrovolné odstoupení od rezervace na základě výzvy leteckého dopravce. Tuto okolnost musí dopravce cestujícím nejen sdělit, ale upozornit je, že se jedná o jejich dobrovolný, nevratný a subjektivní právní akt.

Je však třeba upozornit, že liberace dopravce z povinnosti hradit škody existuje. A to v případě mimořádné okolnosti, které nemohl dopravce zabránit i přes přijetí možných opatření. Předpokladem, aby byly okolnosti považované za mimořádné, jsou tyto podmínky:

- došlo ke zrušení letu,
- mimořádná okolnost nastala (nikoliv, že nastane nebo dá se očekávat),
- zrušení letu vyplývá ze vzniku a průběhu této konkrétní okolnosti,
- ani přijetí přiměřených okolností nemohlo zabránit mimořádné okolnosti.

K tomu navíc patří nejen zrušení letu, ale také významné zpoždění letu, kde musejí být splněny podmínky zpoždění o 2 hodiny a více oproti plánovanému příletu a dále opět musí existovat mimořádná okolnost a musí být příčinná souvislost mezi zpožděním letu a touto okolností. Nepostačuje tedy například poukaz na bezpečnostní situaci v zemi, když na let neměla konkrétní vliv.

Uvedená opatření vyplývající z různých předpisů ukazují, že sice smlouva o přepravě není z hlediska českých zákonů chráněná jako spotřebitelská. Jsou jí však přiznána jiná práva, která vycházejí z mezistátních respektive unijních předpisů a jsou velice specifická. Zrušit smlouvu o přepravě a vyhnout se odpovědnosti je tedy pro leteckého dopravce složité. Navíc je důkazní břemeno na dopravci, protože ten musí prokázat nejen mimořádné okolnosti, ale také souvislost s konkrétním letem. U cestujícího pak postačuje k nároku na škodu rezervace a přihlášení k přepravě. Nemusí tedy jednak dokazovat, že mu vznikla škoda, pokud mu postačuje náhrada stanovená v nařízení a nemusí ani zjišťovat a shromažďovat informace o mimořádných okolnostech a jejich vlivu na konkrétní let.

Cestující jsou z hlediska přepravní smlouvy poměrně dobře chráněni. Nicméně tak závisí na uplatnění mezinárodního práva a opatrnosti při uzavírání přepravní smlouvy především z hlediska její platnosti a účinnosti. Letecký dopravce se nemůže zbavit odpovědnosti ani v případě, že někdo jiný smlouvu zprostředkoval a uzavřel za něj. Naopak ve vztahu k cestujícímu se stává automaticky zástupcem tohoto zprostředkovatele a jeho jménem řeší problémy cestujících. Toto opatření je důležité z hlediska toho, aby cestující nebyl odkazován na zprostředkovatele, který nemusí být k dosažení a často ani není přítomen při přihlášení k přepravě.

Přesto je třeba konstatovat, že absence obecně přijatých přepravních řádů by napomohla větší transparentnosti smluvního vztahu, byla by pro cestujícího přehlednější. Jak již bylo zmíněno, například odbavení zavazadla nebo podmínka registrace několik dní před odletem, jsou podmínky, které snižují jinak poměrně přesnou a komplexní ochranu spotřebitele – cestujícího a je škoda, že cestující není spotřebitelem ze zákona v případě českých právních norem, ač fakticky naplňuje zákonné podmínky spotřebitele.

3.5 Odepření nástupu do letadla

Pojem odepření nástupu spočívající v nedodržení přepravní smlouvy ze strany leteckého dopravce je bohužel dosti obvyklým jevem. Letecký dopravce často prodá více letenek, než je kapacita letadla, protože počítá se změnami, které učiní cestující. Tedy že sami nenastoupí na let nebo změni parametry odletu. Letecký dopravce se snaží maximálně zaplnit let a nepřijít o zákazníka. Tato snaha pak může vést k problémům pro cestující. Navíc letecký dopravce koriguje řadu podmínek tak, aby měl možnost odmítnout „nadbytečné“ cestující s tím, že například nedodrželi povinnost předletové registrace nebo se nedostavili včas na registraci k letu.

Odepření přijetí na palubu komentuje odstavec 2 Nařízení č. 261/2004 ES, který označuje kromě jiného odepření nástupu na palubu za problém, který způsobuje potíže a nepříjemnosti cestujícím. Důležitá je formulace „nástup na palubu“, protože je specifická. A hned v následujícím odstavci konstatuje velký počet odepření nástupu na palubu proti vůli cestujících a přes stanovení náhrad v předchozích předpisech za natolik závažnou, že si vyžaduje řešení.

Odstavec 10 nařízení pak přímo stanovuje: „...cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, by se mělo umožnit zrušení jejich letů a proplacení jejich letenek nebo pokračování za uspokojivých podmínek, přičemž by o ně mělo být dostatečně postaráno, zatímco čekají na pozdější let“.

Článek 4 nařízení se pak přímo zabývá odepřením nástupu na palubu. Nejprve stanovuje postup, kterým je povinen vyzvat dobrovolníky, aby se vzdali rezervací za náhradu, jak byly smluvně dohodnuty v přepravní smlouvě nebo přílehlajících dokumentech (případně vyšších). Navíc je těmto dobrovolníkům poskytnuta pomoc, která spočívá v uplatnění čl. 8 takto:

a) „...náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dní, a to za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti;

b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení; nebo

c) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst“ (Nařízení ES, 2004).

Dobrovolníkem rozumí nařízení dle čl. 2, písm. k: „osoba, která se přihlásila k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 (má potvrzenou rezervaci, jak je předem a písemně stanoveno nebo 45 minut předem, pokud tak určeno není a musí se jednat o cestující využívající alespoň jeden stát EU během cesty) a souhlasila po vyzvání leteckého dopravce s postoupením své rezervace výměnou za odpovídající náhradu...“.

Navíc má cestující právo na náhradu škody za takto zpožděný let a letecký dopravce je povinen v případě souboru letů zajistit také přepravu mezi jednotlivými letišti na svoje náklady a svojí organizací.

Princip odepření nástupu na palubu se však netýká jen vůle leteckého dopravce. Mohou nastat okolnosti, které vedou k odepření letu a netýkají se mimořádných okolností ke zrušení letu a jsou také chráněny uvedeným nařízením při výkladu ustanovení. Například rozsudek soudního dvora EU C-22/11 ze dne 4. 10. 2012 konstatoval, že odepření nástupu letu musí být vykládáno tak, že se týká nejen překročení kapacity, ale také provozních důvodů. V daném případě se jednalo o stávkou zaměstnanců společnosti Finnair.

Navíc z hlediska odepření nástupu na palubu a uplatnění práv cestujících je uplatněn extenzivní výklad, který je restriktivní ve smyslu výjimek poskytnutých jako důvod odmítnutí směrem k leteckému dopravci. Nelze totiž uplatnit princip mimořádných okolností, které nemohl dopravce ovlivnit nebo jim zamezit ani při přijetí veškerých

přiměřených opatření. Z toho vyplývá, že o cestujícího se momentem uzavření smlouvy o přepravě musí letecký dopravce postarat, i kdyby došlo ke zrušení letu za okolností, které nemohl letecký dopravce ovlivnit.

Odepření na palubu principem „ultima ratio“ může letecký dopravce upřít právo nástupu na palubu, což je pojem známý především z trestního práva a znamená subsidiaritu represe, když tento postup smí být použit až po vyčerpání všech k ochraně a postupu dopravce zákonem určených zájmů či principů a jiné jsou nevhodné nebo zjevně neúčinné.²⁵ V této souvislosti je třeba konstatovat, že například smírný návrh cestujícího, který odpovídá mezím sjednaných práv a podmínek, by měl být leteckým dopravcem přijat. Může se jednat například o proplacení jiného způsobu dopravy, pokud není výrazně nevýhodnější.

Náhrada škody v případě odepření nástupu na palubu je však také snížena o 50 % dle čl. 7 nařízení v případě, kdy je cestujícímu nabídnuto přesměrování jeho letu, které ale nesmí přesahovat čas původního příletu o více než 2 hodiny. Nařízení tak muselo omezit libovůli cestujících, kteří by pravděpodobně sáhli po poměrně vysokých náhradách u letů, které nebyly pro ně tolik finančně náročné. Zatížení leteckého dopravce náhradou je tak regulováno tentokrát v jeho prospěch. Zůstává však povinnost postarat se o cestujícího z hlediska místa určení.

Dalšími nároky, které cestující má v případě odepření nástupu na palubu, je právo na poskytnutí péče dle čl. 9 nařízení. Jedná se o poskytnutí jídla a pití podle čekací doby přiměřené času, který cestující stráví navíc vinou dopravce čekáním na let a dále ubytováním v hotelu podle nezbytnosti na jednu nebo více nocí případně pokud se pobyt stane delší, než zamýšlený cestujícím (což je případ plynoucí ze zájezdů v oblasti cestovního ruchu). Také musí dopravce zajistit možnost 2 telefonních hovorů a poslání emailu. Tyto podmínky byly formulovány v době, kdy nebyl tak rozšířen internet a volání v rámci EU bez roamingových přírážek. Nyní je tato podmínka sice platná, ale nepříliš atraktivní.

Cestující, který tedy trvá na svém letu a dodržení podmínek přepravní smlouvy má poměrně solidní možnosti náhrad a zajištění péče. Je to pochopitelné, protože odepření nástupu na palubu je jednostranný akt leteckého dopravce a cestující jej nemohl nikterak

²⁵ Grulich, A. Komentář: Zásada subsidiarity trestní represe. [Online] Právní prostor, 4. srpen 2014. [Citace: 3. leden 2020.] <https://www.pravniprostor.cz/clanky/trestni-pravo/komentar-zasada-subsidiarity-trestni-represe>.

ovlivnit. Navíc se může ocitnout ve velice nepříjemné situaci komplikované navazujícími lety, finančními ztrátami, nemožností orientovat se v dopravě z a na letiště a nakonec i s problémy ubytování. Jinak je na tom však dobrovolník, který se vzdá práva být dopraven na místo určení podle přepravní smlouvy. Ten má nárok pouze na cenu letenky nebo přesměrování. Proto by také v rámci ochrany cestujících a užití dobrovolného vzdání se všech nároků měl být cestující řádně poučen, aby se mohl racionálně rozhodnout a případně by měl vědět, že si za odstoupení může dohodnout další náhradu.

3.6 Zrušení letu

Za zrušení letu považuje čl. 2, písm. 1, že: „*„zrušením“ se rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“*“.

Míněno je tedy úplné neuskutečnění letu, kdy letadlo nevzlétlo, ale také případy, kdy vzlétlo, ale let nakonec neuskutečnilo. Cestující pak byli převedeni na jiné lety nebo zrušili letenky a dostali vyplacené náhrady. Z hlediska právní kvalifikace „zrušení letu“ pak není podstatné, zda a jak byl let zrušen a jaké tomu předcházely okolnosti nebo za jakých okolností se tak stalo.

Podstatné je pro zrušení letu fakt, že let se nakonec vůbec neuskutečnil. Nejedná se tedy o zpoždění letu nebo jeho odložení na jinou dobu. A není podstatné, jak dlouhá doba od uskutečnění letu uplynula. Protože je letecká přeprava službou, uskutečnit let a nikoliv zrušit, může letecký dopravce náhradním způsobem. Tedy provedením a dopravením cestujícího na místo určení v jiném čase, jiným letadlem, jinou společností a jinou trasou, ale se stejným místem určení. Navíc je třeba zřejmě a jednoznačně, aby letecký dopravce označil let za zrušený. Musí tak učinit smluvní strana, protože například informace na letištních tabulích nejsou projevem vůle dopravce, jediné, pokud by tak sám učinil nebo na takové jednání odkázal.

Na zrušený let platí ustanovení čl. 8 nařízení, jak bylo výše uvedeno – tedy proplacení letenky do 7 dnů, zpáteční let do původního místa odletu při nejbližší příležitosti, přesměrování za stejných nebo lepších podmínek a zajištění dopravy mezi letišti. Dále se musí letecký dopravce postarat při překročení lhůt o péči o cestujícího dle čl. 9, zde již popsaneho.

Cestující má právo navíc na náhradu škody, která je však restriktivně podmíněna lhůtami, které jsou uplatněny podle čl. 5, písm. i, ii a iii nařízení v případě, že :

- *nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo*

- *nejdou o zrušení informování ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo*
- *nejdou informování o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.*

Právo na náhradu škody s tím, že důkazní břemeno o této informaci nese dopravce, spočívá plně na leteckém dopravci.

3.7 Mimořádné okolnosti

Vzhledem k problematice práv cestujících v případě, že nastanou takzvané „mimořádné okolnosti“, je nutné vymezit význam tohoto pojmu, který může mít značně rozdílné pojetí.

V odst. 14²⁶ vymezuje odpovědnost přepravce jejím vyloučením v případě mimořádných okolností, kterým „*by nebylo možné zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření*“. Mimořádné okolnosti pak nejsou explicitně vyjmenovány, ale dány do souvislosti s těmito událostmi – „*politická nestabilita, povětrnostní podmínky neslučitelné s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostní rizika, neočekávané nedostatky letové bezpečnosti a stávky, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce*“. Nejedná se tak automaticky o tyto mimořádné okolnosti, ale jejich vliv na vznik mimořádných okolností. Letecký dopravce tak nemůže pouze odkázat například na stávku, ale může odůvodnit například zrušení letu některou z uvedených událostí, která zapříčinila vznik mimořádné okolnosti, pro které nebylo možné let uskutečnit.

V následujícím odst. 15 naopak je včleněna poměrně přesná okolnost vzniku jedné mimořádné události a tím je rozhodnutí řízení letového provozu, které se týká konkrétního letadla zpožděním, déletrvajícím zpožděním nebo zrušením letu vycházející

²⁶ **Nařízení EU.** Nařízení o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. [Online] EurLex, 13. květen 2002. [Citace: 29. prosinec 2020.] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32002R0889_889/2002.

z takového nařízení. Tehdy se jedná o mimořádnou okolnost, která odůvodňuje zrušení letu. V tomto ustanovení se jedná o bezpečnost cestujících a určitou ochranu dopravce, který by nabíral na každém následném letu zpoždění a tím by jednak ani nemohl některé lety uskutečnit z kapacitních důvodů a dále by opakovaně přijímal odpovědnost za další škody z řetězově vzniklých zpoždění.

Vznik mimořádných okolností naopak zamezuje čl. 16 a to pro případ, kdy let je zrušen nikoliv z přímého důvodu vzniku mimořádné události ve vztahu k letu, ale zrušením některé souborné služby cestovního ruchu – například zrušení zájezdu.

3.7.1 Technická závada

Velmi častým problémem, který může vést ke zrušení letu, jsou technické závady a posouzení, zda se jedná mimořádnou událost a současně, zda letecký dopravce přijal veškerá možná opatření.

K posouzení mimořádné události se vztahuje například rozsudek č. C-549/07 vůči společnosti Alitalia, kdy vznikla následná situace:

1) F.Wallentin-Hermann u společnosti Alitalia **zarezovala pro sebe, svého manžela a dceru** tři místa na let z Vídně (Rakousko) do Brindisi (Itálie) s mezipřistáním v Římě (Itálie). Odlet z Vídně byl plánován na 28. června 2005, 6:45 hodin a přílet do Brindisi byl plánován na **10:35** hodin téhož dne.

Pozn.: Rezervaci provedla jiná osoba, což na odpovědnost leteckého dopravce nemá vliv.

2) Pět minut před plánovaným odletem jim bylo oznámeno, že jejich let byl zrušen. Byli přeměrováni na let společnosti Austrian Airlines do Říma, kam přiletěli v **9:40** hodin, tedy **20** minut po času odletu jejich navazujícího letu do Brindisi, který tak zmeškali. Friederike Wallentin-Hermann a její rodina přiletěli do Brindisi v **14:15** hodin.

Pozn.: Přílet do místa určení byl zpožděn o **3 hodiny 40 minut** – a vztahovala se na něj náhrada škody.

3) Zrušení letu společnosti Alitalia s odletem z Vídně způsobila **komplexní porucha motoru postihující turbínu** odhalená při kontrole. Alitalia o ní byla informována v jednu hodinu v noci předcházející danému letu.

4) Friederike Wallentin-Hermann požádala společnost Alitalia o **náhradu škody z důvodu zrušení letu ve výši 250 eur** na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, jakož i náhradu 10 eur za telefonní náklady. Alitalia uvedenou **žádost odmítla**.

5) Friederike Wallentin-Hermann se obrátila na okresní soud, který jí vyhověl. Alitalia podala odvolání a odvolací soud postoupil věc Soudnímu dvoru EU k objasnění předběžných otázek:

- má technická závada letadla, kterou je porucha motoru, za následek zrušení letu, a je třeba vykládat exkulpační důvody uvedené v čl. 5 odst. 3 [uvedeného] nařízení?
- v případě kladné odpovědi: jedná se u leteckých dopravců, kteří nadprůměrně často ruší lety z důvodu technických závad, o mimořádné okolnosti?
- přijal letecký dopravce všechna „přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení a a postačuje to k tomu, aby byl letecký dopravce osvobozen od povinnosti náhrady škody?
- v případě záporné odpovědi na první otázku: jsou mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] případy vyšší moci nebo živelních pohrom, které nespočívají v technické závadě, a letecký dopravce je tedy nemůže ovlivnit?“

A Soudní dvůr poměrně přesně a rozsáhle vyložil ustanovení Nařízení č. 261/2004 a rozhodl:

Ačkoli zákonodárce Společenství uvedl (v nařízení 261/2004) v daném výčtu „neočekávané nedostatky letové bezpečnosti“ a ačkoli technická závada na letadle může být takovým nedostatkem, nic to nemění na tom, že okolnosti takové události lze kvalifikovat jako „**mimořádné**“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 **pouze tehdy, pokud se vztahují k události, která**, stejně jako události vyjmenované ve čtrnáctém bodě odůvodnění uvedeného nařízení, **není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce** a z důvodu své povahy či původu se **vymyká jeho účinné kontrole**.

Čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že **technická závada na letadle, která má za následek zrušení letu, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“**.

Vyšší četnost technických závad u leteckého dopravce není sama o sobě skutečností takové povahy, aby umožnila konstatovat, že nastaly nebo nenastaly „mimořádné okolnosti“.

Skutečnost, že letecký dopravce dodržel minimální pravidla údržby letadla, sama o sobě nepostačuje k prokázání, že daný dopravce přijal „všechna přiměřená opatření“ ve

smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, a tudíž k tomu, aby byl uvedený dopravce osvobozen od povinnosti náhrady škody.

Tímto rozsudkem bylo podrobně rozvedeno, že technické závady nejsou samy o sobě mimořádnou událostí a letecký dopravce se nemůže tak zbavit odpovědnosti za náhradu škody. Kromě toho ovšem uvedené řízení ukázalo, že výklad některých ustanovení není zcela přesný a že by bylo vhodné specifikovat mimořádné události blíže. Proto je také v této práci zmíněno, že absence vydání upřesňujících a specifikujících provozních řádů a předpisů zákonodárcem je vadou, která způsobuje řadu problémů.

3.7.2 Počasí

Počasí může být okolností, kterou skutečně letecký dopravce může považovat za mimořádnou událost. Z logiky zkušeností vyplývá, že počasí nelze ovlivnit, ale přesto existují okolnosti, které neponechávají leteckému dopravci naprosto jednoznačné právo zbavit se všech povinností.

V době výbuchu sopky, kdy byl uzavřen letecký prostor, došlo ke sporu, který přes zjevné mimořádné okolnosti konstatoval také účinnost některých práv cestujících:

1) Denise McDonagh si dne **11. února 2010** zarezervovala u společnosti Ryanair za cenu 98 eur let z Fara (Portugalsko) do Dublinu (Irsko), který se měl uskutečnit dne **17. dubna 2010**. Dne **20. března 2010** došlo k erupci islandské sopky Eyjafjallajökull. Dne 14. dubna 2010 nastala explozivní fáze sopky, v jejímž důsledku byl do evropského vzdušného prostoru vypuštěn mrak sopečného popela. Dne **15. dubna 2010** uzavřely příslušné orgány pro regulaci letectví vzdušný prostor nad několika členskými státy z důvodu rizik pro leteckou přepravu.

2) Dne **17. dubna 2010** byl kvůli uzavření irského vzdušného prostoru **zrušen let** D. McDonagh. Lety společnosti Ryanair mezi kontinentální Evropou a Irskem byly **obnoveny dne 22. dubna 2010** a D. McDonagh se mohla do Dublinu vrátit až dne **24. dubna 2010**.

3) Společnost Ryanair **neposkytla žalobkyni v původním řízení v období mezi 17. a 24. dubnem 2010 péči** podle podmínek upravených v článku 9 nařízení č. 261/2004.

4) Denise McDonagh podala proti společnosti Ryanair u předkládajícího soudu **žalobu na náhradu částky 1 129,41 eur**, která odpovídala **nákladům na stravu, ubytování a dopravu**, jež během tohoto období vynaložila.

5) Ryanair tvrdí, že uzavření vzdušného prostoru nad částí Evropy v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull nepředstavuje „mimořádné okolnosti“ ve smyslu nařízení

č. 261/2004, nýbrž „zcela mimořádné okolnosti“, které ji zprošťují nejen její povinnosti poskytnout náhradu, ale i jejích povinností poskytnout péči podle článků 5 a 9 tohoto nařízení.

6) Soud v Dublinu se obrátil na Soudní dvůr EU s předběžnými otázkami:

- překračují takové okolnosti, jako je uzavření evropského vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull na Islandu, která způsobila rozsáhlá a dlouhotrvající přerušení leteckého provozu, rámec „mimořádných okolností“?
- je odpovědnost vyplývající z povinnosti poskytnout péči za takových okolností vyloučena podle článků 5 a 9 [nařízení č. 261/2004]?
- je-li odpověď na druhou otázku záporná, jsou články 5 a 9 [nařízení č. 261/2004] neplatné v rozsahu, v němž porušují zásady proporcionality a zákazu diskriminace, zásadu „spravedlivého vyvážení zájmů“ obsaženou v Montrealské úmluvě a články 16 a 17 Listiny základních práv Evropské unie?
- je třeba povinnost podle článků 5 a 9 [nařízení č. 261/2004] vykládat tak, že v případech, kdy je zrušení letů způsobeno „mimořádnými okolnostmi“, obsahuje implicitní omezení péče?
- je-li odpověď na čtvrtou otázku záporná, jsou články 5 a 9 [nařízení č. 261/2004] neplatné v rozsahu, v němž porušují zásady proporcionality a zákazu diskriminace, zásadu „spravedlivého vyvážení zájmů“ obsaženou v Montrealské úmluvě a články 16 a 17 [Listiny]“?

Rozhodnutí pak znělo:

Podle běžného jazyka se výrazem „mimořádné okolnosti“ rozumí doslova okolnosti „vymykající se běžnému stavu“. V letecké dopravě představují událost, která není vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole.

Pokud jde o kontext a cíle sledované článkem 5 nařízení č. 261/2004, který stanoví povinnosti leteckého dopravce v případě zrušení letu, je třeba připomenout, že pokud nastanou mimořádné okolnosti, zprošťuje třetí odstavec uvedeného článku leteckého dopravce pouze **povinnosti náhrady škody na základě článku 7** uvedeného nařízení. Unijní zákonodárce tedy zamýšlel, aby byla **povinnost poskytnout péči podle článku 9 tohoto nařízení uložena leteckému dopravci bez ohledu na událost, která způsobila zrušení letu.**

Z článku 9 nařízení č. 261/2004 totiž vyplývá, že leteckému dopravci **přísluší všechny povinnosti poskytnout péči cestujícím, jejichž let byl zrušen, v plném rozsahu během celé doby, po kterou musí dotčení cestující čekat na přesměrování.**

Cestujícím v letecké dopravě však mohou být jakožto náhrada z důvodu, že letecký dopravce nesplnil svou povinnost poskytnutí péče podle čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004, vráceny pouze částky, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako **nezbytné, vhodné a přiměřené k nahrazení selhání leteckého dopravce při poskytnutí péče uvedenému cestujícímu, což musí posoudit vnitrostátní soud.**

Je tedy zřejmé, že Nařízení 261/2004 skutečně široce chrání práva cestujících a pokud jim nenáleží škoda v důsledku mimořádných okolností, letecký dopravce je povinen do přesměrování letu se o ně přiměřeně postarat. A to i v situaci, kdy zrušení letu ovlivnilo počasí.

3.7.3 Stávka personálu

V této práci již byla zmíněna okolnost, kdy stávka personálu není považována za mimořádnou okolnost. Rozsáhlá stávka zaměstnanců TUIfly se promítla do řady spojených rozsuků, protože letecký dopravce odmítl vyplatit náhrady:

1) Žádosti byly předloženy v rámci sporů mezi cestujícími a společností TUIfly GmbH, leteckým dopravcem, které se týkají toho, že posledně uvedený dopravce odmítl těmto cestujícím, jejichž lety byly významně zpožděny nebo byly zrušeny, uhradit náhradu škody.

2) Všichni žalobci v původním řízení si u společnosti TUIfly rezervovali lety, které měly být uskutečněny tímto dopravcem mezi 3. a 8. říjnem 2016.

3) Všechny tyto lety byly zrušeny nebo byly předmětem zpoždění na příletu o tři hodiny nebo více v důsledku výjimečného počtu nepřítomností z důvodu nemoci zaměstnanců společnosti TUIfly v návaznosti na skutečnost, že vedení tohoto leteckého dopravce oznámilo dne 30. září 2016 svým zaměstnancům plány na restrukturalizaci podniku.

4) Míra nepřítomnosti zaměstnanců z důvodu nemoci v rámci zaměstnanců společnosti TUIfly řádově 10 %, tato míra zaznamenala mezi 1. říjnem 2016 a 10. říjnem 2016 výrazný nárůst dosahující 34 % až 89 %, pokud jde o letové posádky v kabině pilota, a 24 % až 62 %, pokud jde o palubní personál.

5) Dne 3. října 2016 vykázalo 24 letů významné zpoždění. Dne 4. října 2016 vykázalo 29 letů rovněž **významné zpoždění a 7 letů bylo zrušeno**. Od 5. října 2016 byla rušena značná část letů. Dne 7. a 8. října 2016 společnost **TUIfly zrušila veškeré lety z Německa**.

6) Společnost TUIfly s ohledem na tuto situaci, kterou kvalifikovala jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, **odmítla vyplatit žalobcům v původním řízení náhradu škody** podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) a článku 7 nařízení č. 261/2004,

Okresní soud v Hannoveru pak předložil k řešení tyto podstatné otázky:

- představuje nepřítomnost značné části zaměstnanců nutných pro zajištění letů provozujícího leteckého dopravce z důvodu nemoci „mimořádné okolnosti“?
- Je třeba, aby [mimořádné okolnosti existovaly] v okamžiku samotného zrušeného letu, nebo může provozující letecký dopravce určit nový letový řád na základě důvodů hospodářské povahy?
- má být pojem ‚vyhnutelnost‘ posuzován vzhledem k [‚mimořádným okolnostem‘], nebo k důsledkům vzniku [uvedených okolností]?”

Soud pak rozhodl:

Jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 lze kvalifikovat takové **události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole**

Čl. 5 odst. 3 nařízení odchyluje od zásady práva cestujících na náhradu škody v případě zrušení nebo významného zpoždění letů, musí být pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu posledně uvedeného odstavce předmětem restriktivního výkladu

V daném případě vyplývá ze spisu předloženého Soudnímu dvoru, že „divoká stávka“ zaměstnanců dotčeného leteckého dopravce má svůj původ v tom, že tento **doprovce překvapivě oznámil restrukturalizaci podniku**. Toto oznámení vedlo k tomu, že během přibližně jednoho týdne byla míra nepřítomnosti leteckého personálu obzvláště vysoká, a to v návaznosti na výzvu učiněnou nikoli zástupci zaměstnanců podniku, ale spontánně samotnými zaměstnanci, kteří čerpali volno z důvodu nemoci.

Restrukturalizace a reorganizace podniků jsou součástí běžných opatření pro jejich správu. Letečtí dopravci se tak **mohou běžně při výkonu své činnosti setkávat**

s **nesouhlasem**, případně s konflikty se svými zaměstnanci nebo s částí těchto zaměstnanců.

Takovou stávku tedy **nelze kvalifikovat jako „mimořádné okolnosti“**, které by **mohly provozujícího leteckého dopravce zprostit povinnosti k náhradě škody**.

Tím soud vyslovil povinnost k náhradě škody, neboť takovou stávku, kde existoval podíl viny leteckého dopravce, nelze považovat za mimořádnou okolnost. Samozřejmě jinou otázkou by bylo, kdyby například došlo ke stávce letištního personálu a jaké by byly okolnosti takové stávky.

3.8 Odpovědnost leteckého dopravce v případě nehod

Pravidla odpovědnosti za nehody byla stanovena na základ poměrně historických dokumentů, které vznikly roku 1929 ve Varšavě a mají proto vžitý název Varšavská úmluva. Byla však několikrát změněna a to v Haagu roku 1955 a v Guadalajaře roku 1961. Tato úmluva však přestala odpovídat současným sociálním a ekonomickým podmínkám a navíc se stala rozdílnou pro řadu států. Proto vydala Rada EU Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, které pak později v roce 2002 doplnila.

Tato smlouva sjednocuje vnitrostátní a mezinárodní leteckou přepravu a z hlediska odpovědnosti ji staví na stejnou úroveň. V odst.: 8 pak deklaruje: *„letečtí dopravci Společenství v souvislosti s veškerými nároky vznikajícími v důsledku **smrti, zranění nebo jiného ublížení na zdraví cestujícího neměli, až do určitých mezí, využívat ke svojí obraně výhod...“***.

V čl. 3 stanovuje, že v případě smrti, zranění nebo ublížení na zdraví nepodléhá náhrady škody žádnému limitu. Tím je chráněn cestující před ujednáním v přepravní smlouvě nebo přepravních podmínkách či řádech. Ale není vyloučena odpovědnost třetích osob ve vztahu k leteckému dopravci.

Až do výše 100.000 ZPČ (započitatelných jednotek – dnes asi 120.000,- EUR): *„nesmí letecký dopravce Společenství vyloučit ani omezit vlastní odpovědnost prokázáním, že on a jeho zástupci přijali veškerá nezbytná opatření, aby zabránili vzniku škody, nebo že nebylo možné taková opatření učinit“*.

Letecký dopravce je povinen vyplatit zálohu ve výši ekonomických potřeb postižené osoby a to maximálně do 15 dní od zjištění totožnosti a úměrně vzhledem k újmě. Zálohová platba nezakládá uznání viny, je pouze podporou osoby, která byla poškozena. Platba předem v případě smrti nesmí být nižší než 15.000 ZPČ - cca 18.000 EUR.

Kromě těchto zřejmých podmínek nařizuje zákonodárce, že podmínky výše uvedené musejí být uvedeny v přepravních podmínkách, letenkách, musejí být dostupné při odbavení a v kancelářích leteckého dopravce.

Pro případ zpoždění pak nařízení stanovuje limit cca 5.000 EUR, v případě zpoždění, ztráty nebo poškození zavazadel je stanoven limit 1.200 EUR. Tyto částky si však smluvně může cestující dohodnout vyšší nebo se u dopravce připojistit.

3.9 Uplatnění nároků

Pokud se cestující domnívá, že byla porušena jeho práva z hlediska nařízení o náhradách, jak byla popsána výše (zrušení letu, zpoždění, odepření nástupu atd.), pak se v první řadě musí obrátit na leteckého dopravce, se kterým uzavřel smlouvu o přepravě. Letecký dopravce disponuje poměrně dlouhou lhůtou 6 týdnů na vyřízení stížnosti, a to od doby doručení. Pokud nedojde k řešení dané stížnosti, obrátí se cestující na letecký úřad, což je v České republice Úřad pro civilní letectví.

Stížnost je možné a vhodné podat na standardizovaném formuláři, který je jednotný pro celou EU. Letecký dozorový orgán pak může zahájit s leteckým dopravcem správní řízení.

Uvedený formulář obsahuje řadu údajů, a proto je třeba si ponechat veškeré doklady, které během cesty vznikly. Jedná se samozřejmě o totožnost poškozené osoby, letenku, potvrzení o rezervaci, odbavení, čas a místo odletu a příletu a druh a důvod škody, která vznikla. Také je třeba prohlásit, zda byl cestující poučen. Ve speciální části formuláře pak cestující vyplňuje konkrétní událost a její řešení nebo případné následky. Tedy například, zda byla poskytnuta pomoc, finanční náhrada, náhradní let, ubytování, zaplacená cesta na letiště atd..

Tato stížnost má dopad na leteckého dopravce, ale neřeší individuální otázku odškodnění uvedeného cestujícího. Dozorový orgán vystupuje vůči dopravci a nikoliv jako arbitr mezi dopravcem a cestujícím. Tudíž tato stížnost postihne případně dopravce, který však stejně nemusí vyhovět požadavkům cestujícího, který se tak musí obrátit na místně příslušný soud.

Občanskoprávní žaloba v členském státě EU by se měla podat v místě sídla leteckého dopravce. Předpisy EU však umožňují podat žalobu podle místa škody ať již vzniklé nebo takové, ke které mohlo dojít.

V případě žaloby EU je situace poměrně přehledná a jednoznačná. Příslušnost soudu pokud má letecký dopravce sídlo mimo země EU, se řídí Zákonem

o mezinárodním právu soukromém, kdy podle procesního práva je příslušný soud v České republice, což se týká leteckých dopravců, kteří dle občanskoprávních předpisů mají v České republice závod nebo organizační složku.

Právem, kterým se řídí daná žaloba, je pak opět právo státu, kde má dopravce sídlo, organizační složku nebo závod, což tedy koresponduje s místem podání žaloby a soud tak rozhoduje podle místního práva. Ovšem strany si mohou smluvně dohodnout jiné právo a to pak má přednost. K podání žaloby je třeba dodržet tříletou promlčecí lhůtu.

V případě poškození, ztráty, zpoždění nebo zničení zavazadel, což jsou poměrně časté předměty stížností, je cestující povinen vznést nárok do 7 dnů ode dne předání či naopak nepředání zavazadla podle data příletu. U ztráty zavazadla pak platí lhůta 21 dní, po jejímž uplynutí se zavazadlo považuje za ztracené. Pokud chce cestující uplatnit svůj nárok, měl by kromě podané stížnosti vyžádat i protokol o nepravdelnosti, kterým je popsáno, jaká situace nastala ve vztahu k zavazadlu a je vydán dopravcem.

Náhrady škody se může domáhat cestující, pokud dopravce stížnost neuznal. Neplatí však pravidlo, kdy tíhu dokazování nese dopravce, ale naopak, nese ji cestující. Zavazadla tedy disponují jiným právním režimem než osoba cestujícího. Pokud je stížnost zamítnuta, musí se cestující obrátit na soud podle výše uvedených pravidel.

Závěr

Cílem práce bylo hlavním cílem porovnání práv cestujících v letecké přepravě ve vztahu k odpovědnosti leteckého dopravce na základě platných právních předpisů. S tím souvisela historie letectví a vztahu k základním podmínkám létání a zajištění práv cestujících. V práci byly specifikovány užívané termíny, aby nedocházelo k jejich záměně nebo jinému výkladu. Přesto lze konstatovat, že řada užívaných termínů není přesně vymezena zákonem a bylo třeba používat judikáty.

Byly podrobně vysvětleny náhrady cestujícím, které vyplývají ze zákonných povinností leteckého dopravce. Byla podrobně rozebrána přepravní smlouva s tím, že bohužel neexistují závazná pravidla pro přepravní řády a podmínky. Tento nedostatek pak musí být dovozován z ustanovení zákonných předpisů a judikátů.

Dále byly popsány judikáty a soudní řízení ve věcech náhrad cestujícím za různá porušení přepravní smlouvy, kdy se letecký dopravce chtěl vyhnout odpovědnosti, ale kde nakonec došlo k soudnímu rozhodnutí, že se takové povinnosti zbavit nemůže.

Komplexně bylo zhodnoceno, jakou měrou jsou vymáhány práva a povinnosti leteckého dopravce při přepravě cestujících do místa určení. Také vyzdvihla zákonné normy, které pojednávají o konkrétních řešeních různých situací v letecké přepravě a popsala možnosti jejich řešení především z hlediska aplikace práva, místa určení a způsobech náhrad.

Letecká přeprava je velmi komplikovaná nejen z hlediska právního, ale také organizačního a časového, protože do vztahů mezi cestujícím a leteckým dopravcem vstupuje řada okolností, které nelze předvídat. V práci však byla uvedena zásadní rozhodnutí i práva a povinnosti, které se obligatorně musejí dodržet. V případě nároků byl pak popsán způsob, jak uplatnit svoje práva a domáhat se nápravy.

Resumé

En este trabajo quisiera comparar derechos de los viajeros en el transporte aéreo en relación con la responsabilidad de las líneas a base de los preceptos legales válidos. Con este tema está en relación la historia de la aviación y las condiciones básicas de volar y garantizar los derechos de los viajeros también. En mi trabajo especificaba los conceptos utilizados para haber evitado sus cambios o las interpretaciones incorrectas. Sin embargo se puede afirmar, que en algunos casos tenía que utilizar los judicatos porque unos de los conceptos no están determinados por la ley.

Aquí este también detallé las compensaciones a los viajeros, cuales resultan de las obligaciones legales en el parte de las líneas. Después detallé el contrato de transporte con la realidad, que no existen las reglas por los ordenes y condiciones de transporte. Esta insuficiencia será completada de otros judicatos.

En trabajo fueron escrito los judicatos los procedimientos judiciales en el caso de los compensaciones de los viajeros a causa de la línea no quería ser responsable de los daños pero gracias a fallo del tribunal fue decidido que las líneas habrán sido responsable de los daños.

Este labor describe complejamente el nivel de derechos y obligaciones de las líneas en el caso de transporte de viajeros. También describe las normas legal que ayudan con soluciones de los problemas y situaciones concretas en transporte aéreo y describe los opciones de sus soluciones desde la perspectiva de ley y método de compensación.

El transporte aéreo es muy complicada y no solo en el caso del derecho pero también su organización y coordación de tiempo, porque la relación entre las líneas y los viajeros entran muchos hechos y realidades que son totalmente impresivibles. En este trabajo son también las decisiones, derechos y responsabilidades que serán respetados. Describí también el método como podría aplicar mis derechos y exgiría su compensación.

Seznam použité literatury a zdrojů

Odborná literatura

1. Csach, Kristián; Bobek, Michal; Prassl Jeremias Air Passenger Rights Ten Years On [Kniha]. - Oxford : Hart Publishing, 2016.
2. Čapek Jan., Klíma Richard. a Zbiralová Jaroslava Civilní letectví ve světle práva [Kniha]. - Praha : LexisNexis, 2005. - ISBN 80-86199-95-9..
3. ABEYRATNE Ruwantissa Regulation of Air Transport - The Slumbering Sentinels [Kniha]. - Cham : Springer, 2014.
4. Abramovitch Yehuda Cuius est solum rule [Referát] / University of London. - Londýn : Amanda Loh, 2010.
5. Švestka Jiří a Dvořák Jan Občanské právo hmotné - závazkové právo [Kniha]. - Praha : Wolters Kluwer ČR, 2009.
6. H. Sand Peter, de Sousa Freitas Jorge a N. Pratt Geoffrey An Historical Survey of International Air Law before the Second World War [Konference] // McGill Law Journal. - New York : [autor neznámý], 1960. - str. 25.
7. Havlíčková Klára a Králová Renata Cestovní právo [Kniha]. - Praha : C.H. Beck, 2015.
8. Madar Zdeněk Slovník českého práva [Kniha]. - Praha : Linde, 1995. - ISBN 80-85647-62-1.
9. Neruda Jan Písně kosmické [Kniha]. - Praha : Aulos, 1999.
10. Poláček Bohumil Kapitoly z mezinárodního dopravního práva [Kniha]. - Praha : Wolters Kluwer, 2016. - ISBN 978-80-7552-133-0..

11. Richter Tomáš O logice a limitech korporálního práva: teoretické základy [Časopis] // Právní rozhledy. - Praha : C. H. Beck, 13. leden 2013.

Právní předpisy

1. [Případ] : C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17. - [místo neznámé] : Soudní dvůr EU, 17. duben 2018.
2. ČESKO Občanský zákoník [Online]. - Zákony pro lidi, 3. únor 2012. - prosinec 28 2020. - <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89#cast4>. - 89/2012 Sb..
3. ČESKO Vyhláška ministerstva dopravy o leteckém přepravním řádu [Online]. - Zákony pro lidi, 1. leden 2014. - 29. prosinec 2020. - <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1966-17>. - 17/1966.
4. ČESKO Zákon o civilním letectví [Online]. - Zákony pro lidi, 6. březen 1997. - 24. prosinec 2020. - <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>.
5. ČESKO Zákon o mezinárodním právu soukromém č.: 91/2012 [Online]. - Zákony pro lidi, 1. leden 2014. - 3. leden 2021. - <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-91?text=91%2F2012>.
6. ČESKO Zákon o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce [Online] // Zákony pro lidi. - 19. září 2016. - 30. prosinec 2020. - <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-297?text=z%C3%A1kon+o+d%C5%AFv%C4%9B%C5%99e>.
7. EU Montrealská úmluva o odpovědnosti leteckého dopravce [Online]. - EurLex, 28. květen 1999. - 30. prosinec 2020. - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124255>.
8. EU NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 261/2004 [Online]. - Eur-Lex, 11. duben 2004. - 22. prosinec 2020. - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>.

9. EU Nařízení o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod [Online]. - EurLex, 13. květen 2002. - 29. prosinec 2020. - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32002R0889>. - 889/2002.
10. EU Nařízení o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech [Online]. - EurLex, 12. prosinec 2012. - 3. leden 2021. - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32012R1215>.
11. EU Smlouva o Evropské unii [Online]. - Evropský parlament, 1. leden 1993. - 1. leden 2020. - <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/cs/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/maastricht-treaty>.
12. EU Smlouvy o fungování Evropské unie [Online]. - CodexiusUno, 26. říjen 2012. - 3. leden 2021. - <https://www.codexiusuno.cz/4sN?lang=cs>.
13. EU Směrnice o právech spotřebitelů [Online]. - EurLex, 25. říjen 2011. - 30. prosinec 2020. <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32011L0083>.
14. Rozhodnutí o přepravě [Případ]. - Praha : Vrchní soud, 1998. - 6A 67/96.
15. Rozsudek C 549/07 [Případ]. - [místo neznámé] : Soudní dvůr EU, 22. prosinec 2008.
16. Rozsudek C-12/11 [Případ]. - [místo neznámé] : Soudní dvůr EU, 31. leden 2013.
17. Rozsudek C-22/11 [Případ]. - [místo neznámé] : Soudní dvůr EU, 10. říjen 2012.
18. Rozsudek Nejvyššího soudu ČR [Případ] : 33 Odo 1052/2006 . - Brno : Nejvyšší soud České republiky, 30. říjen 2008.

Internetové zdroje

1. ČESKO Obchodní letecká doprava [Online]. - Úřad pro civilní letectví, 2020. - 20. prosinec 2020. - <https://www.caa.cz/provoz-stare/obchodni-letecka-doprava/zadost-o-vydani-zmenu-provozni-licence/>.
2. Grulich Aleš Komentář: Zásada subsidiarity trestní represe [Online] // Právní prostor. - Právní prostor, 4. srpen 2014. - 3. leden 2020. - <https://www.pravniprostor.cz/clanky/trestni-pravo/komentar-zasada-subsidiarity-trestni-represe>.
3. Králová Magda Historie létání [Online] // Techmania. - 2020. - <http://edu.techmania.cz/cs/encyklopedie/fyzika/tekutiny/bernoulliho-rovnice/historie-letani>.
4. LogEx Slovník pojmů [Online]. - LFO Holding, 2020. - 25. prosinec 2020. - <https://www.logex.cz/slovník-pojmu>.

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Náhrady škod	22
Tabulka 2 – Snížení třídy	23
Tabulka 3 – Oznámení pro cestující.....	24

Použité zkratky

§(§) - paragraf(y)

AOC – Air Operator Certificate

atd. – a tak dále

ES – Evropské společenství

EU – Evropská unie

č. – číslo

čl. – článek

ČR – Česká republika

MD – Ministerstvo dopravy

např. – například

NOZ – Nový občanský zákoník

Odst. – odstavec

Písm. - písmeno

Sb. - Sbírký

ÚCL – Úřad civilního letectví