

9. 11. 2022

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Důkazní břemeno leteckého dopravce a způsoby prokazování mimořádné okolnosti v soudním řízení

Následující článek přibližuje pozici leteckého dopravce v soudním řízení a prokazování tzv. mimořádné okolnosti, v důsledku které došlo ke zpoždění či zrušení letu ve smyslu evropského nařízení.

Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu upravuje Nařízení Evropského parlamentu a rady (es) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 („**Nařízení**“). Nařízení se vztahuje na všechny odlety cestujících z letiště v členském státě nebo z letiště v zemi mimo EU na letiště v členském státě, avšak pouze pokud je provozující letecký dopravce dopravcem z EU.

Odpovědnost provozujících leteckých dopravců je dle Nařízení omezena nebo vyloučena v případech mimořádných okolností, kterým nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

Dle Nařízení se mimořádné okolnosti 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.^[1] Za mimořádné okolnosti se považují za určitých podmínek také případy, kdy ke zpoždění či zrušení letu dojde v důsledku rozhodnutí řízení letového provozu.^[2]

Kdo je v soudním řízení zatížen důkazním břemenem?

Důkazní břemeno ohledně prokázání mimořádné okolnosti tíží leteckého dopravce. V případě soudního řízení je tedy na něm, aby prokázal existenci mimořádné okolnosti, tedy okolnosti, která by vyloučila jeho odpovědnost, a tedy i oprávněnost žalovaného nároku.

Letecká doprava a její systém jsou však velmi komplikované a soud by tuto skutečnost měl v rámci hodnocení důkazů reflektovat. Vystává tak nejen otázka, jakým způsobem může letecký dopravce takovou mimořádnou okolnost ve smyslu Nařízení prokázat, ale také jak případné důkazní prostředky vykládat.

Čím může být mimořádná okolnost prokázána?

Pro prokazování mimořádných okolností je velmi podstatná síť zprostředkovávající komunikaci mezi letišti a leteckými dopravci SITA a systém monitorující pohyb letadel (MVTs). Záznamy o letech z těchto systémů obsahují nejen kódy zpoždění vydané Mezinárodní asociací letecké dopravy (IATA), ze kterých lze vyčíst důvod zpoždění a zrušení letu, ale také další informace, jako je například délka zpoždění.

Kódy zpoždění IATA byly vytvořeny za účelem standardizace hlášení leteckých společností o zpoždění letů. Právě tyto kódy se používají v MVTs zprávách zasílaných elektronicky agenturou SITA z letiště odletu na letiště příletu.[3]

Výpisy z leteckých informačních systémů[4] jsou významné především v případě navazujících letů a letů operovaných stejným letounem, kdy soud zkoumá příčiny zpoždění i u předcházejících letů.

Jelikož výpisy obsahují řadu technických dat, je v rámci soudního řízení na právním zástupci aerolinky, aby soudu srozumitelným způsobem přiblížil obsah výpisů, zejména jaké údaje se v nich evidují a jakým způsobem se záznamy z těchto systémů vykládají.

Kromě výpisů z leteckých informačních systémů bývá nezbytné předložit i další důkazy, které se liší dle typu prokazované mimořádné okolnosti a okolností konkrétního případu. Příklady takových mimořádných okolností a důkazů:

- **Technická porucha letadla**

V praxi jsou časté případy mimořádné okolnosti spočívající v technické poruše letadla způsobené třetím subjektem či věcí, která byla mimo kontrolu leteckého dopravce[5]. Jde např. o protržení pneumatiky letadla šroubem na příletové dráze nebo střet letadla s ptákem.[6]

Taková mimořádná okolnost může být prokázána například technickým protokolem či záznamem o servisním zásahu, který obsahuje záznam opravy letadla, příčinu opravy a délku takové opravy. V úvahu připadají také výslechy svědků, byť nejsou v praxi časté.

- **Nepříznivé povětrnostní podmínky**

Častými případy mimořádné okolnosti jsou také nepříznivé povětrnostní podmínky. Nejčastějším důkazem k jejich prokázání bývají záznamy o počasí (tzv. weather reports).

- **Pandemie covid-19**

Stále aktuální jsou případy uplatňování nároku za zrušení nebo zpoždění letu v důsledku pandemie covid-19. To, za jakých okolností je pandemie covid-19 považována za mimořádnou okolnost, není předmětem tohoto článku, nicméně v případě, že bude nutné takovou mimořádnou okolnost prokazovat, ji lze prokázat např. nařízeními či opatřeními jednotlivých vlád, které omezily či zakázaly pohyb osob, případně internetovými články a printscreeny webových stránek, které informace o restrikcích obsahují.

- **Stávka leteckého personálu**

V případě, že lze stávku považovat za mimořádnou okolnost, lze ji prokázat např. články z médií, fotografiemi ze stávek (s dohledatelným datem vyfocení). V úvahu připadají také výslechy svědků, byť, stejně jako v jiných případech, nejsou časté.

Závěr

Důkazním břemenem ohledně prokázání mimořádné okolnosti je v soudním řízení zatížen letecký dopravce. Přestože není pozice leteckého dopravce v soudním řízení lehká, nebývá prokázání mimořádné okolnosti nemožné. Významnou roli v takovém soudním řízení má právní zástupce leteckého dopravce, který by měl soudu v zájmu leteckého dopravce obsah jednotlivých důkazů, zejména těch, které jsou pořizeny z leteckých informačních systémů, vysvětlit tak, aby bylo zřejmé,

co vše mohou prokázat.



Hana Treutlerová

AegisLaw

Aegis Law, advokátní kancelář, s.r.o.

Jungmannova 26/15
110 00 Praha 1

Tel: +420 777 577 562
Email: office@aegislaw.cz

[1] Viz čl. 14 Preambule Nařízení.

[2] Viz čl. 15 Preambule Nařízení.

[3] Kódy IATA se dále dělí dle interních kódů leteckých dopravců, které dopravcům umožňují podrobnější analýzu zpoždění a zrušení letů. Interní kódy aerolinek nejsou standardizovány a liší se u každého leteckého dopravce.

[4] Pro účely článku je používán pojem výpis, přestože se prakticky výpisy nepořizují (nelze je pořádit) a jedná se např. o printscreeny.

[5] Viz rozsudek Soudního dvora Evropské Unie ve věci C-501/17 (Germanwings GmbH) ze dne 4.4.2019

[6] Viz rozsudek Soudního dvora EU ve C-315/15 ze dne 4.5.2017

Další články:

- [Právo na přístup ke kamerovým záznamům: střet GDPR, informačního zákona a praxe veřejných institucí](#)
- [Postoupení pohledávky na výživné jako novinka právní úpravy účinné od 1. 1. 2026](#)
- [Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky \(EU\): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí](#)
- [Mimořádné vydržení a vývoj judikatury Nejvyššího soudu](#)
- [Preventivně-sankční funkce náhrady nemajetkové újmy za porušení osobnostních práv pohledem Ústavního soudu](#)
- [Odštěpný závod zahraniční společnosti optikou NIS2: Jak správně určit velikost podniku?](#)
- [Zápis ochranné známky bez komplikací. Klíčem k úspěchu je kvalitní předběžná rešerše](#)
- [Zneužití práva na přístup podle GDPR](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 31. - létající pořizovatel ve světle nového stavebního zákona](#)
- [Právní povaha sítě elektronických komunikací - režim náhrady škody](#)
- [Náhrada ušlého nájemného při předčasném ukončení nájemní smlouvy na nebytové prostory](#)