25. 4. 2023

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

Vztah nařízení 261/2004 a Montrealské úmluvy v případě náhrady škody v souvislosti se zpožděním letu a určení soudní příslušnosti

Následující článek představí v teoretické i praktické rovině vztah odpovědnosti leteckého dopravce za škodu v případě zpoždění letu dle nařízení 261/2004 a Montrealské úmluvy. Pozornost bude věnována také určení soudní příslušnosti k vymáhání takové škody.

Povaha norem

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 („**Nařízení**“) a Montrealská úmluva[1] jsou normy odlišného charakteru.

Nařízení je evropskou sekundární normou, která upravuje společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu.[2] Působnost Nařízení je omezena 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.

Montrealská úmluva je mezinárodní smlouva, která je pro orgány evropského společenství i pro členské státy závazná a má přednost před evropským právem, tedy i před Nařízením.[3] Montrealská úmluva upravuje odpovědnost za usmrcení a zranění cestujících, zpoždění letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu, a zničení či ztrátě zavazadel. Montrealská úmluva *„se vztahuje na veškerou mezinárodní leteckou dopravu osob, zavazadel nebo nákladu pro cizí potřebu. Vztahuje se také na bezplatnou leteckou dopravu prováděnou leteckou dopravní společností.*“[4]

Jaký je tedy v případě zpoždění letu a odpovědnosti leteckého dopravce za škodu mezi těmito úpravami vztah a v jakých případech se jaká úprava aplikuje? Touto otázkou se již v minulosti zabýval Soudní dvůr Evropské unie („**SDEU**“).

Vztah Nařízení a Montrealské úmluvy dle SDEU

Vztahem mezi Nařízením a Montrealskou úmluvou se zabýval SDEU ve věci C-344/04. V původním řízení se jednalo o spor zahájený dvěma leteckými sdruženími, IATA[5] a ELFAA[6], která podala u britského soudu High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division („**Soud**“) dvě žaloby proti ministerstvu dopravy směřující k přezkumu legality provedení Nařízení.

Soud podal k SDEU několik otázek za účelem zpochybnění platnosti Nařízení. Podstatou otázek bylo, zda jsou články 5, 6 a 7 Nařízení neplatné a zda jejich neplatnost může mít případně za následek neplatnost Nařízení jako celku.

SDEU dospěl k závěru, že Nařízení není neplatné a může být aplikováno souběžně s Montrealskou úmluvou, neboť každá z úprav reguluje odlišné právní oblasti. Dle SDEU upravují Nařízení a

Montrealská úmluva odlišný typ škody, která může v případě zpoždění letu vzniknout, a tedy zakládají různé typy nároků.[7]

Montrealská úmluva upravuje právo na náhradu skutečné škody, jejíž výše se odvíjí od reálně vzniklé škody. Tato škoda je vždy individuální a liší se u každého cestujícího dle okolností případu. Jedná se o škodu, která může vzniknout například v závislosti na důvodech cestování a musí být posuzována vždy ad hoc, tedy případ od případu.[8]

Nařízení naopak upravuje náhradu škody, která je v určitém rozsahu identická pro všechny cestující zpožděného letu a která se nahrazuje paušální částkou. Tato téměř identická škoda, která vznikne všem cestujícím, může mít dle SDEU formu standardizované a okamžité pomoci nebo poskytnutí péče.[9]

Dle SDEU je tedy možné Nařízení aplikovat souběžně s Montrealskou úmluvou. SDEU svůj závěr opřel zejména o úvahu o dvou odlišných typech škody, které Nařízení a Montrealská úmluva upravují.

Obdobně se ke vztahu Nařízení a Montrealské úmluvy vyjádřil SDEU ve věci C-204/08,[10] ve které dospěl k závěru, že: *„nárok vycházející z čl. 7 nařízení č. 261/2004 představuje (…) nárok, který je nezávislý na náhradě škody v rámci čl. 19 Montrealské úmluvy. (…) Nároky založené na dotčených ustanoveních nařízení č. 261/2004 a nároky založené na Montrealské úmluvě se tak řídí dvěma odlišnými právními rámci.“*

Praktické dopady

Cestující se v případě zpoždění letu mohou domáhat paušalizované náhrady škody dle Nařízení (za předpokladu, že budou splněny podmínky k náhradě) a individuální škody na základě Montrealské úmluvy, která může cestujícím dle okolností případu vzniknout.

Takovou jinou škodou, které se lze v případě zpoždění letu domáhat na základě Montrealské úmluvy, může být např. proplacení nákladů na místní dopravu, ubytování aj., které byl cestující nucen vynaložit přímo v souvislosti se zpožděním letu.

Nutno dodat, že pokud bude nárok na náhradu škody uplatněn na základě Montrealské úmluvy, bude důkazním břemenem k prokázání takového nároku zatížen cestující, nikoli letecký dopravce, jak je tomu v případě uplatnění standardizované škody dle Nařízení.

Soudní příslušnost

Nařízení a Montrealská úmluva zakládají pro uplatnění nároků souvisejících se zpožděním letu odlišnou soudní příslušnost, resp. pravomoc.[11]

V případě Montrealské úmluvy je soudní příslušnost upravena v čl. 33 Montrealské úmluvy, dle kterého: *„Žalobu o náhradu škody musí žalobce podat podle svého uvážení na území jednoho ze smluvních států buď u soudu v místě bydliště nebo sídla dopravce, nebo v místě jeho hlavní provozovny, nebo v místě provozovny, kde byla uzavřena přepravní smlouva, anebo u soudu v místě určení dodávky.“*[12] Tento článek musí být dle SDEU vykládán v tom smyslu, že upravuje jak rozdělení soudní příslušnosti mezi smluvní státy Montrealské úmluvy, tak i rozdělení místní příslušnosti mezi soudy každého z těchto států.[13]

V případě vymáhání paušalizované škody za zpoždění letu dle Nařízení se soudní příslušnost stanoví dle pravidel stanovených v Nařízení č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávaní a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech („**Nařízení Brusel I Bis**“).

Nařízení Brusel I Bis se však použije pouze v případě, kdy má letecký dopravce sídlo v některém členském státě. Jelikož nebyl výklad soudní příslušnosti dle Nařízení Brusel I Bis jednoznačný, k výkladu přispěl ve značné míře i SDEU.

Dle Nařízení Brusel I Bis a v souladu s judikaturou SDEU může být letecký dopravce o náhradu škody v případě zpoždění letu dle Nařízení žalován buď (i) u soudu členského státu EU, v němž má letecký dopravce své sídlo,[14] nebo (ii) u soudu v členském státě EU, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytnuty,[15] přičemž takovým místem je místo odletu nebo příletu.[16] V případě, že cestující má rezervaci pro let obsahující více úseků (tj. přestupy), může cestující žalovat leteckého dopravce zajišťujícího dotčený, jiný než první, úsek letu v místě odletu prvního úseku.[17]

Pokud tedy dojde ke zpoždění letu z Prahy například do Říma nebo do Ománu, můžou se cestující domáhat náhrady škody dle Nařízení u českých soudů, konkrétně u Obvodního soudu pro Prahu 6 (místo odletu). Pokud by byl nárok vymáhán po dopravci se sídlem mimo území členských států, bude příslušnost, resp. pravomoc stanovena dle českých vnitrostátních předpisů.[18]

Závěr

Dle SDEU nejsou Nařízení a Montrealská úmluva ve vztahu k nárokům na náhradu škody v případě zpoždění letu v rozporu a mohou být aplikovány souběžně, neboť každý z těchto aktů upravuje odlišné odpovědnostní režimy. V případě Nařízení se jedná o škodu, která je nahrazována každému cestujícímu paušalizovanou částkou. Na základě Montrealské úmluvy se mohou cestující domáhat náhrady skutečné škody, vznikající každému cestujícími individuálně dle okolností případu. Vždy také doporučuji dbát zvýšené pozornosti při určení soudní příslušnosti, tedy určení soudu, u kterého může být nárok žalován, neboť pro nároky na náhradu škody dle Nařízení a Montrealské úmluvy je příslušnost odlišná.

Hana Treutlerová,
advokátní koncipientka

Aegis Law, advokátní kancelář, s.r.o.

Jungmannova 26/15
110 00 Praha 1

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

[1] Sdělení č. 123/2003 Sb. m. s., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě („Montrealská úmluva“)

[2] Dle evropské judikatury mají za splnění podmínek Nařízení právo na paušalizovanou náhradu škody i cestující zpožděných, nikoli pouze zrušených letů (srov. např. rozhodnutí SDEU ve spojené věci C-402/07, C-432/07)

[3] Viz čl. 216 odst. 2 SFEU

[4] Viz čl. 1 Montrealské úmluvy

[5] International Air Transport Association

[6] European Low Fares Airline Association

[7] Srov. rozsudek SDEU ve věci C-83/10

[8] Závěry SDEU převzal též Nejvyšší soud a ke vztahu Montrealské úmluvy a Nařízení se vyjádřil ve svém rozhodnutí sp. zn. 30 Cdo 2473/2018, ze dne 21. 3. 2019

[9] Viz bod 43 rozsudku SDEU ve věci C-344/04

[10] Peter Rehder v Air Baltic Corporation

[11] V případě unijního práva odpovídá pojem příslušnost pojmu pravomoc dle českého právního řádu, v tomto článku je tedy pojem soudní příslušnost používán rovněž ve smyslu pravomoci. Srov. HROMADA, Miroslav. § 7 [Pravomoc]. In: SVOBODA, Karel, SMOLÍK, Petr, LEVÝ, Jiří, DOLEŽÍLEK, Jiří a kol. Občanský soudní řád. 3. vydání (1. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 34

[12] Čl. 67 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. 12. 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (přepracované znění), odkazuje na lex specialis obsažený v unijním právním aktu. Tímto speciálním pravidlem je čl. 33 odst. 1 Montrealské úmluvy, jehož aplikace tedy má přednost před nařízením Brusel I bis (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ve věci sp. zn. 30 Cdo 2473/2018)

[13] Viz rozsudek SDEU ve věci C-213/18

[14] Čl. 7 odst. 1 písm. a) Nařízení Brusel I Bis ve spojení s rozsudkem SDEU ve spojených věcech C-274/16, C-447/16 a C-448/16

[15] Čl. 7 bodu 1 písm. b) druhá odrážka Nařízení Brusel I bis

[16] Viz rozsudek SDEU ve věci C-2004/08

[17] Viz rozsudek SDEU ve věci C-606/19

[18] Viz čl. 6 Nařízení Brusel I Bis

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- Licence LUC v podnikatelské strategii provozovatelů dronů
- Péče rodičů po novele od 1.1.2026
- K ukončování služebního poměru po novele zákona o státní službě
- Aktuality z práva internetu: kybernetická bezpečnost a online řešení sporů
- Zelené standardy pro výstavbu a renovace: jaké povinnosti přinese nová evropská úprava?
- Byznys a paragrafy, díl 25.: Započtení
- Zrušení bytového spoluvlastnictví včetně limitů soudní ingerence
- 2. díl ze série Pravidla a odpovědnost při provozování zimních sportů: Povinnosti provozovatele při závodech a trénincích: zabezpečení tratí a oddělení veřejného a sportovního provozu
- Protokol o předání díla jako podmínka zaplacení jeho ceny a k možné změně soudní praxe
- Rozsáhlá novela rodinného práva účinná od 1.1.2026
- Judikatura: smluvní sjednání prekluzivní lhůty je obecně platné (FIDIC)