

**Česká republika**  
**NÁLEZ**  
**Ústavního soudu**  
**Jménem republiky**

Ústavní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy a soudce zpravodaje Jana Filipa a soudců Vladimíra Kůrky a Jana Musila mimo ústní jednání bez přítomnosti účastníků o ústavní stížnosti stěžovatelky **Travel Service, a. s.**, IČ 25663135, se sídlem K Letišti 1068/30, Praha 6, zastoupené Mgr. Janou Matysovou, advokátkou se sídlem U Prašné brány 1079/3, Praha 1, proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 22. května 2014 č. j. 19 C 292/2013-51, za účasti Obvodního soudu pro Prahu 6, jako účastníka řízení, a a) M. P. a b) J. P., obou zastoupených Mgr. Danielem Sekaninou, advokátem se sídlem Sukova 49/4, Brno, jako vedlejších účastníků řízení, **takto**:

- I. Rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 22. května 2014 č. j. 19 C 292/2013-51 bylo porušeno základní právo stěžovatelky na spravedlivý proces podle čl. 36 odst. 1 a základní právo na zákonného soudce podle čl. 38 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.
- II. Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 22. května 2014 č. j. 19 C 292/2013-51 se proto **ruší**.

## Odůvodnění

### I.

#### Skutkové okolnosti případu a obsah napadeného rozhodnutí

1. Stěžovatelka podala včasnou ústavní stížnost, kterou se domáhá zrušení v záhlaví uvedeného rozsudku obvodního soudu, jímž jí byla uložena povinnost zaplatit M. P. aj. P., jakožto žalobcům, každému 250 EUR a na nákladech řízení částku 26 264 Kč. Přisouzená částka představovala náhradu za zpoždění letu ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen „Nařízení“).
2. Stěžovatelka tvrdí, že napadeným rozhodnutím bylo porušeno její právo na spravedlivý proces ve smyslu čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“).
3. Z napadeného rozsudku se podává, že obvodní soud měl za prokázanou (stěžovatelkou zpochybnovanou) aktivní i pasivní legitimaci účastníků řízení, a dále postavil najisto, že zpoždění letu žalobců přesáhlo tři hodiny (let byl na příletu zpožděn o více než pět hodin). Každému z nich tak dle čl. 7 odst. 1 písm. a) Nařízení přiznal výše uvedenou náhradu. Soud se zabýval také otázkou, zda událost, kdy se letoun operující let žalobců na předchozím úseku rotace při mezipřistání v Brně střetl s ptákem, je možno považovat za mimořádnou okolnost, již nebylo možno zamezit, a zda

stěžovatelka učinila vše, co od ní bylo možno požadovat, aby ke zpoždění letu nedošlo. Přitom dospěl k závěru, že tyto skutečnosti prokázány nebyly.

## II.

### Argumentace stěžovatelky a vyjádření účastníků

4. V ústavní stížnosti stěžovatelka tvrdí, že do jejího práva na spravedlivý proces bylo zasaženo (s ohledem na jednoinstančnost řízení) překvapivým hodnocením provedených důkazů ze strany soudu, když o závěrech, které soud z provedených důkazů vyvodil, se stěžovatelka dle svého tvrzení dozvěděla až těsně před vynesením rozsudku, a to aniž by předtím byla soudem poučena dle § 119a zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský soudní řád“). Soud přitom dle stěžovatelky neprovedl všechny jí navržené důkazy, byť byly navrhovány právě pro prokázání či vysvětlení skutečností, jejichž neprokázání bylo stěžovatelce soudem vytýkáno.

5. Soud dle názoru stěžovatelky nerespektoval předpisy Evropské unie a judikaturu Soudního dvora EU vztahující se k otázce zpoždění letu v důsledku střetu letounu s ptákem, z níž dle stěžovatelky jasně vyplývá, že poškození letounu v důsledku nárazu ptáka je hodnoceno jako mimořádná okolnost. Závěr nalézacího soudu dle stěžovatelky vybočuje z ustálené judikatury Soudního dvora EU (dále jen „Soudní dvůr“) a výkladových ustanovení Nařízení [srov. náleze ze dne 17. 3. 2009 sp. zn. I. ÚS 3143/08 (N 59/52 SbNU 583)]. Za zásah do práva na spravedlivý proces považuje stěžovatelka rovněž argumentaci „chystanou změnou Nařízení“, kterou měl rozhodující soud brát jako „*platné de lege ferenda*“.

6. Stěžovatelka napadla též výrok o náhradě nákladů řízení, jemuž vytýká, že nezohledňuje skutečnost, že jednotlivé úkony právní služby byly právním zástupcem vedlejších účastníků činěny vždy za oba žalobce společně bez jakéhokoliv rozlišení, přičemž pouhé snížení náhrady o 20 % není dle názoru stěžovatelky adekvátním zohledněním daného stavu. Soud měl dle stěžovatelky v tomto ohledu rovněž reflektovat, že právní zástupce žalobců se v den konání ústního jednání dostavoval i v další obdobné věci vedené stejnou předsedkyní (sp. zn. 19 C 241/2013), kde mu byly náklady na cestovné rovněž přiznány.

7. V doplnění ústavní stížnosti, kterou stěžovatelka zaslala v reakci na usnesení Ústavního soudu ze dne 16. 9. 2014 sp. zn. III. ÚS 2781/14, jímž byla obdobná ústavní stížnost stěžovatelky odmítnuta, se nadto uvádí, že napadený rozsudek může stěžovatelce přivodit podstatnou újmu, a to s ohledem na množství potenciálních budoucích sporů o náhradu škody za zpoždění letů způsobených střety letounů s ptáky. Ve vztahu k posouzení střetu letounu s ptákem pak zpochybňuje svoji povinnost prokazovat, zda bylo učiněno vše proto, aby zpoždění (po střetu s ptákem) předešel, a poukazuje na čl. 5 odst. 3 Nařízení, z něhož vyplývá povinnost přijmout veškerá přiměřená opatření k zabránění okolnostem, jež zpoždění způsobily. Výklad, který je v rozporu s Nařízením, považuje stěžovatelka za protiústavní.

8. Obvodní soud pro Prahu 6 ve svém vyjádření plně odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí a též na usnesení Ústavního soudu ze dne 16. 9. 2014, jímž byla odmítnuta ústavní stížnost stěžovatelky ve skutkově obdobné věci.

9. Vedlejší účastníci řízení ve svém vyjádření uvedli, že závěry Obvodního soudu pro Prahu 6 jsou plně v souladu s konstantní judikaturou Soudního dvora a se smyslem a účelem Nařízení. Poukazují na judikurní požadavek zajištění vysoké ochrany cestujících a rovněž požadavek takového výkladu Nařízení, podle něhož je nutno podmínky, za kterých není dopravce povinen náhradu škody vyplatit, vykládat restriktivně. Okolnosti takové události lze kvalifikovat jako „mimořádné“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení pouze tehdy, pokud se vztahují k události, která (stejně jako události vyjmenované v bodě 14 odůvodnění Nařízení) není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole. Soudní dvůr však nadto dle své judikatury trvá na tom, aby dopravce prokázal, že i přes použití veškerých disponibilních personálních a hmotných zdrojů zjevně nemohl předejít tomu, aby mimořádné okolnosti způsobily zpoždění letu.

10. Dle názoru vedlejších účastníků by bylo zcela v rozporu s účelem a smyslem Nařízení, kdyby v případě vzniku jakékoli okolnosti, včetně okolnosti mimořádné, která má za následek zpoždění letu, taková okolnost zbavovala leteckého dopravce odpovědnosti a povinnosti nahradit cestujícím škodu bez dalšího a bez ohledu na dobu trvání zpoždění. Nastala by totiž absurdní situace, kterou jistě zákonodárce nezamýšlel, tj. jakmile dojde k mimořádné okolnosti, která způsobí zpoždění letu, nezáleží již na jednání dopravce a jeho snaze situaci řešit a napravit co nejrychleji s ohledem na práva cestujících. Jednostranná neschopnost či neochota dopravce jednat tak, aby byli cestující co možná nejméně vystaveni problémům spojeným se zpožděním jejich letu, nemůže mít dopad na existenci práv cestujících.

11. Vedlejší účastníci uvádějí, že v daném případě sice ke střetu letounu s ptákem došlo, ale ten neměl za následek žádné poškození letounu. Nadto byla na tomtéž letounu před samotným střetem s ptákem zjištěna technická závada, která již jako mimořádná okolnost v souladu s Nařízením posuzována není. Stěžovatel neprokázal tvrzené skutečnosti (nutnost provedení kontroly letounu jiným technikem než technikem na letišti v Brně, nutnost délky kontroly letounu trvající déle než tři hodiny, nemožnost použití náhradního letounu). Vedlejší účastníci navrhli, aby Ústavní soud ústavní stížnost odmítl jako zjevně neopodstatněnou.

12. Ve své replice stěžovatelka uvedla, že po mimořádné okolnosti, za níž je bezesporu nutno považovat střet letounu s ptákem, je zcela namístě, aby byla zajištěna odborná kontrola letounu dle předpisů dozorového orgánu (v daném případě byla vlastníkem letounu kanadská společnost Sunwing, dozorovým orgánem proto byl kanadský úřad pro civilní letectví, který stanoví pro techniky způsobilé kontrolovat a uvolňovat letouny do provozu přísnější požadavky); v daném případě musel být dopraven technik s požadovanou licenci. Tento technik se obratem na místo dostavil a provedl veškeré nezbytné a předepsané úkony k tomu, aby mohl učinit závěr, že letoun je provozuschopný. Stěžovatelka předmětné skutečnosti uváděla a za účelem jejich prokázání navrhovala další důkazy, ty však rozhodující soud nepřipustil. Stěžovatelka má za to, že tyto důkazy bylo namístě provést, resp. řádně ji poučit dle § 119a občanského soudního řádu.

### III.

#### Formální předpoklady projednání návrhu

13. Ústavní soud se nejprve zabýval tím, zda jsou splněny formální předpoklady projednání ústavní stížnosti. Ústavní stížnost byla podána včas a Ústavní soud je k jejímu projednání příslušný. Stěžovatelka oprávněná k jejímu podání byla zastoupena v souladu s požadavky § 29 až 31 zákona č. 182/1993 Sb., o Ústavním soudu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o Ústavním soudu“). Proti napadenému rozhodnutí není přípustné odvolání (§ 202 odst. 2 občanského soudního řádu, § 72 odst. 3 zákona o Ústavním soudu), ústavní stížnost proto byla shledána přípustnou.

#### IV.

#### Posouzení důvodnosti ústavní stížnosti

14. Ústavní soud konstatuje, že není součástí soustavy obecných soudů a není ani povolán k instančnímu přezkumu jejich rozhodnutí; jeho úkolem je ochrana ústavnosti (čl. 83 Ústavy České republiky). Je tak záležitostí obecných soudů, aby zjišťovaly a hodnotily skutkový stav, prováděly výklad jiných než ústavních předpisů a aplikovaly jej při řešení konkrétních případů. Do rozhodovací činnosti obecných soudů je Ústavní soud oprávněn a povinen zasáhnout jen tehdy, jestliže porušením jednoduchého práva došlo současně i k porušení ústavně chráněného základního práva. V souvislosti s řízením, které předcházelo napadenému rozhodnutí, je pak Ústavní soud povinen ověřit, zda byly dodrženy ústavní limity vyplývající z hlavy páté Listiny, resp. zda v důsledku svévole nedošlo k extrémnímu vybočení z nich.

15. Stěžovatelka spatřuje v napadeném rozhodnutí a v jemu předcházejícím soudním řízení porušení svého práva na spravedlivý proces; konkrétně namítá mj. porušení práva na řádné provedení jí navržených důkazů. Brojí též proti provedení výkladu rozhodných právních předpisů (Nařízení). Při posouzení ústavní stížnosti, ke které byl vyžádán soudní spis a vyjádření účastníků řízení, Ústavní soud shledal, že byla podána důvodně. Vyšel přitom z ustálené judikatury Ústavního soudu, z níž vyplývá, že Ústavní soud je vázán pouze petitem podaného návrhu, nikoliv jeho právním odůvodněním. Ústavní soud proto může zvážit přezkoumání i z pohledu jiných základních práv a svobod než těch, která jsou zmíněna v návrhu. Tak tomu bylo i v tomto případě, kdy jako klíčovou posuzoval otázku, zda nebylo porušeno právo stěžovatelky na zákonného soudce, které je garantováno čl. 38 odst. 1 Listiny.

16. Ve vztahu k právu Evropské unie, jehož nesprávného výkladu se stěžovatelka dovolává, platí, že Ústavní soud není v zásadě povolán k přezkumu výkladu unijních právních předpisů. Je však oprávněn (a povinen) zasáhnout, pokud by porušení unijních právních předpisů (např. v důsledku svévole či v důsledku interpretace, která je v extrémním rozporu s principy spravedlnosti) mělo za následek též porušení základních práv chráněných Listinou [viz např. nálezy ze dne 14. 3. 2002 sp. zn. III. ÚS 346/01 (N 30/25 SbNU 237) ]. Ve vztahu k námitce nesprávného výkladu Nařízení přitom přichází do úvahy (byť ji stěžovatelka nepokládá) právě otázka porušení práva na zákonného soudce ve smyslu čl. 38 odst. 1 Listiny, a to s ohledem na povinnost položení předběžné otázky Soudnímu dvoru (viz čl. 267 Smlouvy o fungování Evropské unie) soudem poslední instance.

17. Jak uvedl již Ústavní soud v nálezu ze dne 8. 1. 2009 sp. zn. II. ÚS 1009/08 (N 6/52 SbNU 57), na jehož odůvodnění lze v tomto ohledu odkázat, „(o) porušení práva na

*zákonného soudce půjde v případě aplikace komunitárního práva tehdy, kdy český soud (jehož rozhodnutí již nelze napadnout dalšími opravnými prostředky, které poskytuje podústavní právo) nepoloží předběžnou otázku Soudnímu dvoru svévolně, tedy v rozporu s principem právního státu (čl. 1 odst. 1 Ústavy České republiky)“.* Za výkon svévole lze přitom považovat i takové jednání soudu poslední instance aplikujícího právo EU, kdy soud „*zcela opomene položit si otázku, zda by měl vznést předběžnou otázku k Soudnímu dvoru a její nepoložení řádně neodůvodní včetně posouzení výjimek, které vypracoval ve své judikatuře Soudní dvůr.* Jde tedy o situaci, kdy soud nebere vůbec v potaz pro něj závaznou existenci kogentní úpravy obsažené v čl. 267 Smlouvy o fungování Evropské unie.

18. Ústavní soud v této věci dospěl k závěru, že obvodní soud byl povinen, jakožto soud posledního stupně, v daném případě předběžnou otázku podat.

#### **IV. a) Relevantní právní úprava**

19. Při posouzení sporu je nutno vyjít z následujících ustanovení přímo aplikovatelného Nařízení:

V odůvodnění (preambuli) Nařízení se stanoví:

*„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy by měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.*

*(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.“*

(...)

*(12) Obtíže a nepohodlí způsobené cestujícím zrušením jejich letů by se měly rovněž zmírnit. Toho by mělo být dosaženo povinností dopravců informovat cestující o zrušení letu před plánovaným časem odletu a navíc jim nabídnout přiměřené přesměrování tak, aby cestující mohli provést jiná opatření. Pokud tak neučiní, měli by letečtí dopravci cestující odškodnit s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.*

*(14) Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců 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.*

*(15) Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného*

*letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.“*

V Nařízení se stanoví:

„Článek 5

Zrušení

(...)

*3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.*

(...)

Článek 7

Právo na náhradu škody

„1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

*a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů; (...)*

*Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.“*

#### **IV. b)**

##### **Střet letounu s ptákem – sporné (související) otázky**

20. Pro danou věc je stěžejní, zda došlo k naplnění podmínek pro vznik práva cestujících (vedlejších účastníků, žalobců v iniciačním sporu) na náhradu škody za zpožděný let, resp. k povinnosti stěžovatelky tuto škodu nahradit. S ohledem na tvrzení stěžovatelky pak bylo namístež posoudit otázku, zda nejsou dány okolnosti vylučující její odpovědnost jakožto leteckého dopravce nahradit škodu za zpožděný let.

21. Obecný soud vyšel z následujících nesporných skutkových zjištění: a) předmětný let byl operován letounem s tzv. rotací Praha – Burgas – Brno – Burgas – Ostrava, vedlejší účastníci na palubu letadla nastupovali v Burgasu před odletem do Ostravy, b) na trase Praha – Burgas byla zjištěna technická závada reversu, jejíž odstranění si vyžádalo přibližně 1 hodinu 45 minut, c) při přistání v Brně se letoun střetl s ptákem, po střetu s ptákem byla provedena kontrola s výsledkem bez nálezu, následně byly provedeny stěžovatelkou specifikované úkony spojené s kontrolou letounu, d) let na přiletu do Ostravy byl zpožděn o více než 5 hodin.

22. Aniž by Ústavní soud považoval za potřebné v tomto směru provádět dokazování, pro dokreslení problematiky je vhodné poukázat na některé obecné vývojové aspekty a statistické údaje. Střety letadel s ptáky představují trvalý problém, který doprovází letecký provoz od jeho počátků, když první smrtelná nehoda je zaznamenána již z roku 1912 (blíže Abeyratne, R. *Bird Strikes Against Aircraft - Issues of Liability*. *Transportation Law Journal*, vol. 29, roč. 2001, s. 63). Škody způsobené střetem s ptáky přitom rostou v závislosti na růstu letecké dopravy. Statistiky ze států s nejrozvinutější leteckou dopravou prokazují, že od roku 1990 do roku 2013 vzrostl počet takových střetů šestkrát z 1 851 na 11 315 v roce 2013, když počet střetů s netopýry nebo plazy je zcela zanedbatelný (podrobné statistiky viz *Wildlife Strikes to Civil Aircraft in the United States, 1990–2013. REPORT OF THE ASSOCIATE ADMINISTRATOR OF AIRPORTS OFFICE OF AIRPORT SAFETY AND STANDARDS AIRPORT SAFETY & CERTIFICATION WASHINGTON, DC. July 2014*, dostupné na <http://wildlife.faa.gov/downloads/Wildlife-Strike-Report-1990-2013-USDA-FAA.pdf>). V rámci evropského leteckého prostoru je tomuto typu nikoli zanedbatelných nehod (událostí) rovněž věnována pozornost, zejména s ohledem na jejich dopady bezpečnostní a ekonomické, včetně zpracování statistik (viz materiály Evropské agentury pro bezpečnost letectví, např. Maragakis, I. *Bird population trends and their impact on Aviation safety 1999-2008*, dostupné na <https://easa.europa.eu/essi/documents/EASAReporBirdpopulationandimpact.pdf>). Nástrojem pro zpracování statistik tohoto typu událostí ve vztahu k našemu území (byť toliko stanovené závažnosti) je povinnost hlásit střet s ptákem s následkem poškození letadla nebo ztráty či poruchy jakékoli podstatné funkce, kterou stanoví vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví (přehledy podává Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod – dostupné na <http://www.uzpln.cz/cs/aktuality>). V této souvislosti považuje Ústavní soud za nutné připomenout požadavek autonomního, tj. na národních výkladových postupech nezávislého výkladu Nařízení, jak byl výslovně zdůrazněn v rozsudku Soudního dvora EU ve věci C-452/13 – Germanwings (v souvislosti s výkladem pojmu „skutečný čas přiletu“, který může mít v různých členských státech jiný význam).

23. Další významnou okolností pro právní posouzení projednávané věci je skutečnost, že Soudní dvůr EU dosud nepodal komplexní výklad Nařízení co do povahy a odpovědnosti vzešlé ze střetu letadla s ptákem ve spojení s další událostí jiné (technické) povahy. S ohledem na naprostou převahu střetů s ptáky při startu či přistání (podle statistických údajů z USA se více jak polovina střetů odehraje do výšky 30 metrů nad zemí – viz Abeyratne, R. *Bird Strikes Against Aircraft*, s. 63-64) do hodnocení posuzované otázky vstupují jednak veřejnoprávní bezpečnostní závazky státu, jednak povinnosti provozovatelů letišť z hlediska vývoje aktivních či pasivních prostředků ochrany jako jsou prostředky bioakustické, biologické, chemické, radarová detekce atd. Nejde jen o rozhodování Soudního dvora EU (zejména případy C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA – technické závady a jejich klasifikace, C-294/10 Andrejs Eglitis, Edvards Ratnieks proti Latvijai Republikas Ekonomikas ministrija – řetězení překážek), nýbrž i soudů národních. Tyto soudy vycházejí ze širší klasifikace a hodnocení možných překážek jako jsou v praxi leteckými dopravci opakovaně tvrzené a za údajně mimořádné okolnosti považované: a) technické závady, b) nemoci nebo úmrtí zaměstnanců a dalších osob, c) stávkový, d) povětrnostní podmínky, e) přírodní katastrofy, f) vliv zvířat (jako v projednávané věci) a f) sabotáže a teroristické útoky (podrobnější přehled viz Bosch, A. Lorz, S. *Aktuelle Entwicklungen in der Rechtsprechung zu Umfang und Grenzen der Haftung*

*von Fluggesellschaften im Rahmen der Fluggastrechteverordnung*. Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, roč. 2013, č. 3, s. 106-110). Stejně tak je třeba věnovat pozornost řetězení a kombinaci těchto okolností (již rozsudek Soudního dvora v případě Eglitis C-294/10).

24. Dále Ústavní soud konstatuje, že obvodní soud v duchu rozsudku ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 Christopher Sturgeon a další proti Condor Flugdienst GmbH a Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz proti Air France SA správně vyložil čl. 5, 6 a 7 Nařízení tak, že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů a že se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle čl. 7 uvedeného Nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení za tři nebo více hodin po čase přiletu původně plánovaném leteckým dopravcem (bod 69 citovaného rozsudku).

25. Konečně je třeba uvést, že bez ohledu na bagatelní výši sporné částky 250 EUR (v projednávané věci, jinak též 400, popř. 600 EUR v případech dále uvedených v čl. 7 odst. 1 Nařízení), a s tím spojenou jednoinstančností soudního řízení, je projednávanou věc třeba posoudit nikoli jen z hlediska sporu „jednotlivý cestující – provozovatel“, nýbrž též „provozovatel – všichni cestující v letadle“, protože již s ohledem na povahu podnikání stěžovatelky (celkový počet dotčených cestujících v letadle, počet letů, počet destinací v jiných státech), povahu mimořádné okolnosti (viz sub 21) a ústavní aspekt ochrany podnikání, zde existuje nebezpečí závažného zásahu do podmínek pro posouzení uplatňování odpovědnosti provozovatele v rámci zmíněného Nařízení.

26. Obecný soud při právním posouzení věci vyšel ze skutečnosti, že „celkové zpoždění bylo zapříčiněno jednak nutností opravy technické závady v Burgasu a dále časovou náročností procedury, která dle tvrzení žalovaného byla nutná pro střet s ptákem při přistání v Brně“. Z toho učinil právní závěr, že „okolnosti, které v daném případě zapříčinily ve svém souhrnu zpoždění předmětného letu, nemohou být hodnoceny jako mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení“, neboť stěžovatelka „v řízení neprokázala, že učinil vše proto, aby ke zpoždění letu nedošlo“. Jak lze dovozovat z odůvodnění napadeného rozhodnutí, obecný soud při posouzení této otázky vyšel z rozsudku Soudního dvora ze dne 22. 12. 2008 ve věci C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA. Takovéto právní hodnocení, resp. odůvodnění věci, nelze z ústavněprávního hlediska akceptovat zejména s ohledem na skutečnost, že pro něj není dán dostatečně pevný podklad ani v aplikovaném Nařízení, ani v judikatuře Soudního dvora. Výklad aplikovaného Nařízení ze strany obecného soudu je tedy nutno kvalifikovat jako svévolný a nerespektující kritéria pro položení předběžné otázky formulovaná v rozsudku Soudního dvora ze dne 6. 10. 1982 ve věci C-283/81 - CILFIT proti Ministero della Sanita).

27. Z odůvodnění napadeného rozsudku vyplývá, že prokázaný střet letounu s ptákem nebyl hodnocen jako mimořádná okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, a to zejména z důvodu, že stěžovatelka „neprokázala, že učinila vše proto, aby ke zpoždění letu nedošlo“. Ve smyslu související judikatury Soudního dvora (viz zejména odkazovaný rozsudek ve věci C-549/07 – Friederike Wallentin-Hermann) bylo však podle názoru Ústavního soudu nutno při posouzení, zda se v daném případě jednalo o mimořádnou okolnost podle uvedeného článku Nařízení, postupovat jiným způsobem.



28. Předně je třeba vyřešit, zda prokázaný střet letounu s ptákem je možné považovat za událost vytyčenou ve čtrnáctém bodě odůvodnění Nařízení, tj. událost, která „není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole“ (viz bod 23 rozsudku Soudního dvora ve věci C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann). Tato otázka dosud nebyla v judikatuře Soudního dvora řešena, přičemž z odůvodnění napadeného rozhodnutí nelze seznat, že by k ní obvodní soud přijal jednoznačné stanovisko, čímž učinil své rozhodnutí nepřezkoumatelným; toliko uvedl, že je možné střet s ptákem, stejně jako technickou závadu, řadit mezi „neočekávané nedostatky letové bezpečnosti“ a odkázal na znění čl. 5 odst. 3 Nařízení. V posuzovaném případě je však nutno podle názoru Ústavního soudu tyto dvě různé události – tj. střet letounu s ptákem a technickou závadu – posuzovat diferencovaně, právě ve vztahu ke zpoždění letu. Prvá událost má nahodilou povahu a její výskyt není možno za obvyklých okolností ze strany leteckého dopravce ovlivnit (byť nelze vyloučit, že vzrůst nehod může částečně souviset s přechodem od čtyř- k dvoumotorovým dopravním letounům, které jsou zranitelnější – viz *Wildlife Strikes to Civil Aircraft in the United States*, 1990–2013, s. 2), ze strany dalších subjektů jen zmírnit (viz příkladný výčet forem opatření provozovatelů letišť sub 30). Naproti tomu technická závada je okolností (jako v tomto případě) zjevně se nevztahující k události, která by nebyla vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, resp. by se nevymykala jeho účinné kontrole.

29. Přestože se Ústavní soud přiklání ke kladné odpovědi na otázku vytyčenou v předchozím bodě, tj. že střet letounu s ptákem je nutno řadit mezi události, které nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, a z důvodu své povahy se vymykají jeho účinné kontrole, má za to, že za daných okolností není v jeho kompetenci podat výklad této otázky. V takové situaci, kdy: a) daná otázka je relevantní pro řešení daného případu, b) Ústavní soud není oprávněn podávat výklad sporné otázky unijního práva, c) neexistuje judikatura Soudního dvora, resp. rozsudek řešící identickou nebo obdobnou otázku, a d) zároveň výklad a správná aplikace Nařízení v tomto směru nejsou zcela zřejmé ani z rozhodnutí obecného soudu zavázaného ve smyslu čl. 267 Smlouvy o fungování EU k položení předběžné otázky (o čemž svědčí i poměrně nejasné odůvodnění napadeného rozhodnutí), je Ústavní soud povinen posoudit, zda byla respektována kritéria pro položení předběžné otázky formulovaná v rozsudku Soudního dvora ve věci C-283/81 – CILFIT v. Ministero della Sanita, tedy zda nebyly naplněny výjimky z této povinnosti v něm uvedené jako jsou v situaci *acte clair*, kdy není rozumné pochybnosti a *acte éclairé*, kdy pochybnost byla už odstraněna v prejudikatuře Soudního dvora EU. To v rámci ústavních kautel řádného procesu značí posoudit, zda v důsledku výše uvedeného nedošlo k porušení práva na zákonného soudce ve smyslu čl. 38 odst. 1 Listiny (ve spojení s přistoupením České republiky k Evropské unii a čl. 267 Smlouvy o fungování EU), když byl obecným soudem pominut obligatorní prostředek k objasnění právního základu (tedy unijního práva) rozhodný pro rozhodnutí ve věci samé.

30. Ústavní soud je toho názoru, že střet letounu s ptákem je nutno kvalifikovat jako událost, jejíž výskyt (stejně jako u jiných vlivů přírody na lidskou činnost) nelze přesně určit, či mu vždy předejít, a to i přes případnou existenci různých preventivně-kontrolních mechanismů zejména v okolí letišť (např. plašení ptáků hlukem, spolupráce s ornitology, biologická ochrana, eliminace míst typických pro shromažďování či nalétání ptáků, světelné plašení, chemické prostředky, radarová

detekce apod.). Je nutno rovněž zohlednit podstatnou okolnost z hlediska uplatňování odpovědnosti, tedy to, že tyto mechanismy, jsou-li přijímány, pak zpravidla zavádí a vykonává konkrétní provozovatel letiště, nikoli letečtí dopravci, kteří jsou ve smyslu Nařízení povinnými subjekty k náhradě škody cestujícím za zpoždění či zrušení letu. Jakkoliv lze střety letounů s ptáky v rámci civilní letecké dopravy považovat za nikoli zřídka událost, nelze ji z povahy věci vnímat jako „vlastní běžnému výkonu činnosti“ leteckého dopravce, který zpravidla ani nedisponuje nástroji, jimiž by mohl být výskyt takovéto události eliminován. K obdobnému závěru se aktuálně přiklonil i německý Spolkový soudní dvůr (BGH) v rozsudku ze dne 24. 9. 2013 – X ZR 160/12 (viz jeho body 14 a 15, podstatné části odůvodnění viz in Neue Juristische Zeitschrift, roč. 2014, č. 12, s. 861-863, plný text dostupný na <http://juris.bundesgerichtshof.de/>). Proto bylo třeba vyjasnit, jaké místo tyto mechanismy mohou zaujímat v rámci pojmu „přijetí všech přeměřených opatření“ v bodu 15 preambule Nařízení.

31. Po vyřešení této otázky je dále třeba se ptát, zda okolnosti takové události lze kvalifikovat jako mimořádné ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení. Jak bylo výše uvedeno, obvodní soud neshledal, že by takové okolnosti po střetu letounu s ptákem nastaly, což zjevně vyvodil z toho, že opatření, prováděná ze strany stěžovatelky po tomto incidentu, si vyžádala nepřiměřené časové nároky. Pokud střet letounu s ptákem v nyní posuzovaném případě zůstal (jak bylo ovšem teprve předpisy přepravce požadovanou kontrolou později zjištěno) bez následků, v duchu judikatury Soudního dvora, zejména rozsudku ve věci C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann však bylo podle názoru Ústavního soudu potřeba se ptát, zda je možné za mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení kvalifikovat i souhrn technických a administrativních opatření, která je nutno ze strany leteckého dopravce po střetu letounu s ptákem (i přes neexistenci technických závad či škod na letadle) provést. Je totiž zřejmé, že stanoví-li příslušné bezpečnostní předpisy povinnost leteckého dopravce provést konkrétní technické a administrativní úkony v případě jakéhokoliv zaznamenaného střetu letounu s ptákem, jejich realizace si vyžádá určitý čas, který může způsobit zpoždění letu. Je-li přitom tato povinnost dána v důsledku události vymezené ve čtrnáctém bodě odůvodnění Nařízení, tj. musí-li letecký dopravce z tohoto důvodu provést některé technické a administrativní úkony nad rámec své běžné činnosti (typu pravidelné technické údržby), vzniká otázka, zda by bylo v rozporu s pravidly Nařízení, aby i doba, jež si provedení těchto činností vyžádá, byla započítána do celkové doby zpoždění letounu pro účely určení náhrady škody cestujícím. Je totiž nutno reflektovat, že provádění úkonů zejména technického charakteru (kontrola letounu po střetu s ptákem) je legitimní vyžadovat z důvodu zajištění bezpečnosti cestujících; na jejich provedení je naopak třeba trvat. I v případě této otázky, kterou se obvodní soud v napadeném rozhodnutí prakticky nezabýval, byla podle názoru Ústavního soudu dána povinnost položit předběžnou otázku Soudnímu dvoru, neboť jak již bylo řečeno, k výkladu této sporné otázky unijního práva je povolán Soudní dvůr, nikoliv soud Ústavní či obecný.

32. Ve vztahu ke druhé otázce je, zároveň s ohledem na judikaturní závěry Soudního dvora (viz rozsudek ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 Sturgeon a další), že letecký dopravce se může dovolávat mimořádných okolností „pouze tehdy, pokud může prokázat, že zrušení či zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření“, nutno vyjasnit, jakým způsobem nahlížet na „přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení v případě, kdy dojde ke střetu letounu s ptákem se zjištěním „bez nálezu“, když v daném případě byla vlastníkem letounu kanadská společnost Sunwing,

dozorovým orgánem proto byl kanadský úřad pro civilní letectví, který stanoví pro techniky způsobilé kontrolovat a uvolňovat letouny do provozu přísnější požadavky. Pokud by totiž Soudní dvůr nepovažoval souhrn nezbytných technických a administrativních opatření, která je nutno ze strany leteckého dopravce po střetu letounu s ptákem provést, za mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, jak je navrhováno výše, je nutno se ptát, co je onou „mimořádnou okolností“ v daném případě. Pokud by totiž za tuto „mimořádnou okolnost“ byl považován již samotný střet letounu s ptákem, což z hlediska jazykového, bez ohledu na terminologii Nařízení, není vyloučeno, setřel by se tím rozdíl mezi pojmem „událost“, jenž je uveden ve čtrnáctém bodě odůvodnění Nařízení („...v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření“), a pojmem „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, potom by souhrn nezbytných opatření, prováděných po střetu letounu s ptákem, bylo nutno zahrnout právě pod opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení. Ústavní soud považuje za vhodné, aby uvedené úvahy byly ze strany obecného soudu rovněž začleněny do odůvodnění k položeným předběžným otázkám v dané věci. Posouzení přiměřenosti těchto opatření by pak bylo dle skutkových okolností konkrétní věci na rozhodujícím soudu.

33. Jakkoliv dosavadní judikatura Soudního dvora ve skutkově odlišných případech nabídla výklad pojmu „událost“, jenž je uveden ve čtrnáctém bodě odůvodnění Nařízení, a pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení (viz rozsudek ve věci C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann, rozsudek ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 Sturgeon a další), nejasnosti ve výkladu těchto pojmů, zvláště ve vztahu mezi nimi, přetrvávají, a to nejen v odborné literatuře (podrobně k tomu např. Müller-Rostin, W. *Anmerkung zum Urteil des Europäischen Gerichtshofes i.S. Wallentin-Hermann gegen Alitalia*. Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, roč. 2009, č. 9, s. 431-433), ale i v aplikační praxi soudů. O tom svědčí i položení předběžné otázky (otázek) Soudnímu dvoru ze strany Rechtsbank Amsterdam (Nizozemsko) ze dne 28. 5. 2014 – ve věci žalobkyně C. van der Lans v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (věc C-257/14, publ. v Úředním věstníku EU dne 8. 9. 2014), které u předkládajícího národního soudu vyvstaly při interpretaci rozsudku ve věci C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann. Není bez zajímavosti, že v rámci předběžné otázky č. 5 poukázal předkládající soud na judikaturní výklad obecných soudů, že „srážka s ptáky nebo mraky popela nejsou považovány za události ve smyslu bodu 23 rozsudku Wallentin-Hermann“, neboť jazykový obrat „[je] vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce“ je obvykle vykládán jako „související s běžnou činností leteckého dopravce“. Za relevantní ve vztahu k nyní posuzované věci je nutno považovat též případné řešení předběžné otázky č. 8 předkládajícího nizozemského soudu, totiž zda je přijetím všech přiměřených opatření míněno zamezení výskytu mimořádných okolností, a nikoli přijetí opatření, která směřují k tomu, aby bylo zpoždění udrženo v rámci časového rozmezí (tři hodiny), při němž nárok na náhradu škody cestujícím za zpožděný let nevzniká.

34. Stěžovatelka v průběhu řízení před obvodním soudem, a rovněž v ústavní stížnosti argumentovala tím, že technická a administrativní opatření prováděná po střetu letounu s ptákem jsou pro letecké dopravce závazně stanovena příslušnými předpisy (viz sub 32). Obvodní soud se však úkony, které bylo dle tvrzení stěžovatelky po srážce letounu s ptákem podle předpisů závazných pro stěžovatelku (vlastníkem letounu je kanadská společnost Sunwing, dozorovým orgánem proto byl kanadský úřad pro civilní

letectví) nutno vykonat, nezabýval a důkazy k tomu stěžovatelkou navrhované odmítl provést (viz protokol o jednání ze dne 22. 5. 2014, č. I. 44-45). Tento postup by bylo možné akceptovat toliko v případě, kdyby střet letounu s ptákem nebylo nutno zařadit mezi události vytyčené ve čtrnáctém bodě odůvodnění Nařízení, o čemž má však Ústavní soud pochybnosti, jak bylo shora uvedeno.

35. Ústavní soud má dále za to, že povinnost vykonat stanovená opatření (úkony technického a administrativního charakteru) po střetu letounu s ptákem nelze klást leteckému dopravci k tíži ve smyslu započítání doby nutné ke splnění této povinnosti do celkové doby zpoždění letu. Je však již na posouzení obvodního soudu, zda postup, kterým stěžovatelka přistoupila ke splnění těchto povinností, byl postupem přiměřeným, bez nestandardních časových nároků. Jinými slovy, soud musí uvážit, zda stěžovatelka postupovala při zajištění požadovaných úkonů tak, aby zpoždění letu bylo ve výsledku co nejmenší (v obdobném duchu viz rozsudek německého Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 24. 9. 2013 – X ZR 160/12 (body 19 a 20), kde však byla posuzována otázka v souvislosti s poškozením hnačí jednotky letadla při střetu s ptákem při přistávání (tedy událost ve smyslu vyhlášky č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví značící povinnost hlásit střet s ptákem s následkem poškození letadla nebo ztráty či poruchy jakékoli podstatné funkce). Tato úvaha nicméně nemůže být ze strany soudu provedena bez toho, aby se zabýval právě těmi úkony, jež je letecký dopravce povinen vykonat po prokazatelné srážce s ptákem [bez ohledu na naplnění podmínek Přílohy 7, části I. A bod 7 písm. b) citované vyhlášky č. 108/1997 Sb.], zejména pak jejich časovou náročností. V této fázi je přitom nutné přihlídnout i k tomu, zda tato časová náročnost odpovídá podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro dotčeného leteckého dopravce.

#### IV. c)

#### K ostatním námitkám stěžovatelky

36. Aniž by to mělo vliv na výsledek řízení ve věci, Ústavní soud považuje za vhodné se stručně vypořádat i s dalšími námitkami stěžovatelky, jež v řízení o ústavní stížnosti vznesla. Ve vztahu k námitce, že obecný soud v rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí argumentoval chystanou změnou Nařízení, jejímž obsahem by mělo být zavedení nároku cestujících na odškodnění v případě neplnění informační povinnosti leteckého dopravce, lze toliko uvést, že soud tuto skutečnost nepovažoval za rozhodnou pro posouzení věci (což v odůvodnění výslovně uvedl). V daném případě tedy rozhodně nedošlo k aplikaci (dosud) neplatného práva.

37. S ohledem na výsledek řízení nebylo třeba posuzovat splnění kritérií vytyčených v nález ze dne 17. 3. 2009 sp. zn. I. ÚS 3143/13 ve vztahu k povinnostem soudu prvního stupně provádění poučovací povinnosti dle ustanovení § 119a občanského soudního řádu. K tomu je třeba dodat, že Ústavní soud ze spisového materiálu zjistil, že poučení dle § 119a občanského soudního řádu soud provedl (viz protokol o jednání ze dne 22. 5. 2014, č. I. 44).

38. Jde-li o námitku „nezákonnosti“ nákladového výroku, zde Ústavní soud neshledal, že by rozhodnutí soudu prvního stupně trpělo „kvalifikovanými vadami“, dosahujícími takové intenzity, aby bylo dosaženo ústavněprávní roviny (srov. rozhodnutí Ústavního

soudu ve věcech sp. zn. IV. ÚS 10/98, II. ÚS 130/98, I. ÚS 30/02, IV. ÚS 303/02, III. ÚS 255/05, všechna dostupná na <http://nalus.usoud.cz>). Ústavní soud má nadto za to, že soud prvního stupně postupoval při rozhodování o náhradě nákladů řízení v souladu s právními předpisy (srov. § 12 odst. 4 vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách a náhradách advokátů za poskytování právních služeb, ve znění pozdějších předpisů).

## V. Závěry

39. Ústavní soud konstatuje, že shledal ústavní stížnost důvodnou pro porušení práva na spravedlivý proces stěžovatelky podle čl. 36 odst. 1 Listiny, resp. práva stěžovatelky na zákonného soudce ve smyslu čl. 38 odst. 1 Listiny, a to s ohledem na porušení povinnosti položení předběžné otázky (otázek) Soudnímu dvoru. Je třeba připomenout, že přímá aplikace Nařízení je „uplatňováním“ práva Unie ve smyslu čl. 51 odst. 1 Listiny základních práv EU, která se na projednávaný případ vztahuje, i když se této okolnosti stěžovatelka nedovolává, takže spolu s porušením výše uvedených ustanovení ústavního pořádku České republiky dochází s ohledem na povinnost přímé aplikace Nařízení i k porušení práva na účinnou právní ochranu a spravedlivý proces ve smyslu čl. 47 Listiny základních práv EU.

40. Je však nutno poznamenat, že zrušení napadeného rozsudku bez dalšího neznamená, že stěžovatelka bude nakonec v této věci úspěšná, resp. vedlejší účastníci neúspěšní. Bylo totiž prokázáno, že celkové zpoždění letu nebylo dáno pouze situací, jež nastala po střetu letounu s ptákem, ale též jinými skutečnostmi (technická závada na letadle, jež za mimořádnou okolnost nebylo možné považovat). Zpoždění letounu způsobené těmito jinými skutečnostmi však nebylo tak výrazné (tj. přesahující tři hodiny, viz bod 43 a 61 rozsudku Soudního dvora ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 Sturgeon a další), aby založilo odpovědnost stěžovatelky za škodu tímto zpožděním způsobenou. Bude tedy záležet na odpovědích Soudního dvora, a v návaznosti na ně též na novém posouzení věci obvodním soudem (včetně případného doplnění dokazování), zda pro účely náhrady škody cestujícím bude shledána odpovědnost stěžovatelky za celou zjištěnou dobu zpoždění, či zda dojde k jejímu snížení o dobu k provedení nezbytných technických a administrativních opatření po střetu letounu s ptákem.

41. Z uvedených důvodů Ústavní soud ústavní stížnosti vyhověl a podle § 82 odst. 3 zákona o Ústavním soudu napadený rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 zrušil. Vycházel přitom z toho, že v dané věci je tento soud soudem posledního stupně, který je ve smyslu čl. 267 Smlouvy o fungování EU povinen předběžnou otázku položit, když Ústavní soud v duchu své judikatury může posuzovat jen dodržení ústavních kautel práva na spravedlivý a řádný proces, jak bylo výše uvedeno [zejména nález sp. zn. II. ÚS 1009/08 ze dne 8. 1. 2009 (N 6/52 SbNU 57)].

**Poučení:** Proti rozhodnutí Ústavního soudu se nelze odvolat.

V Brně dne 20. listopadu 2014

Jan Filip  
předseda senátu Ústavního soudu