

Otázka odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou v důsledku nákazy cestujícího nemocí COVID-19 na palubě letadla



Mgr. Jakub Jandík

Autor působí jako vrchní ministerský rada odboru legislativního na Ministerstvu spravedlnosti. Předkládané názory nereprezentují oficiální postoj instituce, ve které autor působí

Když byla v roce 2020 vyhlášena Světovou zdravotnickou organizací globální pandemie nového typu koronaviru SARS-CoV-2, bylo zřejmé, že se život, jak ho známe, na dlouhou dobu změní. Pandemie vyvolala do té doby nepředstavitelné a bezprecedentní krize všech možných oborů a podnikatelských odvětví a mezinárodní letecká přeprava patří nepochybně k oblastem, které byly zasaženy nejvíce. I přesto, že jsme dnes svědky postupné obnovy tohoto druhu mezinárodní přepravy, stále zde mohou vznikat nejrůznější právní otázky, související mimo jiné i s leteckou přepravou osob. Mezi tyto patří i otázka, zda dopravce nese odpovědnost za škodu, která cestujícímu vznikla v důsledku nákazy nemocí COVID-19 na palubě letadla. Vzhledem k dosavadní absenci judikatury k tomuto tématu je smyslem následujícího pojednání nastínit možný způsob dovození odpovědnosti dopravce ve sporech s cestujícími podle příslušných ustanovení Montrealské úmluvy, která v mezinárodní letecké přepravě tvoří stěžejní pramen právní regulace soukromoprávních vztahů.

Montrealská úmluva upravuje ve své Hlavě III. podmínky odpovědnosti dopravce a rozsah náhrady škod za usmrcení a zranění cestujících, zpoždění, poškození zavazadel a nákladu. S ohledem na předeslanou otázku je z této hlavy relevantním ustanovením článek 17 odst. 1 Montrealské úmluvy (který obsahově odpovídá článku 17 Varšavské úmluvy,¹ ze kterého vychází). Jedná se o přímou hmotněprávní normu,

která se na právní vztah dopravce a cestujícího přímo aplikuje, čímž je sledováno sjednocení podmínek odpovědnosti dopravce ve všech členských státech. Dopravce podle ní odpovídá za škody následkem smrti nebo zranění cestujícího, pokud k nehodě, která způsobila smrt nebo zranění, došlo na palubě letadla nebo během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj.²

¹ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšavská úmluva), č. 15/1935 Sb.

² Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montrealská úmluva), č. 123/2003 Sb. m. s.

1. Podmínky vzniku odpovědnosti dopravce

Je nasnadě, že základní podmínkou, která musí být pro vyslovení odpovědnosti dopravce dle tohoto ustanovení naplněna, je vznik škody jakožto následek zranění či smrti cestujícího. Ta se může s ohledem na individuální průběh nemoci COVID-19 a jejích důsledků v každém jednotlivém případě diametrálně odlišovat. Může se tak například jednat o náhradu léčebných výdajů při hospitalizaci cestujícího. Je proto otázkou, zdali je taková škoda dopravci v mezinárodní letecké přepravě vůbec přičitatelná a jaké budou v tomto případě podmínky vzniku odpovědnosti ve smyslu článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. Za tímto účelem je nejdříve zapotřebí určit časový rámec odpovědnosti dopravce a následně definovat pojmy „nehoda“ a „zranění“, které musí být naplněny, aby mohla být odpovědnost dopravce vyslovena.

1.1. Časový rámec odpovědnosti dopravce

Podle tohoto ustanovení je dopravce odpovědný od okamžiku zahájení nástupu do letadla v místě odletu, následně po celou dobu letu a jeho odpovědnost posléze končí s výstupem cestujících z letadla v příletové destinaci. Byť se na první pohled může zdát, že na takto jasně vyjádřeném časovém ohraničení odpovědnosti dopravce musí v kruzích odborné veřejnosti panovat shoda, nelze prohlásit, že by takové tvrzení bylo jednoznačně pravdivé. Dodnes není najisto postaveno, kdy vlastně pro účely výkladu tohoto ustanovení přesně začíná a končí proces nastupování do letadla a vystupování z něj, a tedy začíná a končí odpovědnost dopravce. Podle Sedláčka začíná proces nástupu v okamžiku, kdy byla učiněna výzva k nástupu a cestujícímu byla vrácena prověřená palubní vstupenka, přičemž veškeré předchozí procedury, jakými jsou pobyt v terminálu letiště, pasová či celní kontrola, do tohoto procesu nespádají.³ Někteří autoři naproti tomu zastávají názor, že proces nástupu začíná už v okamžiku, kdy byla učiněna výzva k nástupu, anebo v okamžiku, kdy cestující projdou skrze poslední kontrolu do letadla. Americká judikatura však dovozuje, že odpovědnost dopravce začíná dokonce již vstupem cestujícího do tranzitní zóny, přičemž v americké komentářové literatuře panuje shoda, že proces nástupu je zahájen v okamžiku

vstupu cestujícího do zóny letové plochy ať už mostem, či jinak a výstup okamžikem, kdy cestující vstoupí z letadla do terminálu.⁴

Navzdory všem míněním a exaktně vymezeným časovým okamžikům těchto procesů se ale autor ztotožňuje s názorem, že pro určení okamžiku nástupu a výstupu je spíše zapotřebí nahlížet na celkový smysl ustanovení než hledat konkrétní a univerzálně aplikovatelnou definici těchto pojmů. Účelem článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy bylo zejména chránit cestující v době, kdy se do letadel nastupovalo z letištní plochy a cestující se pohybovali mimo bezpečnou zónu letištních terminálů. Museli tak čelit nebezpečí v podobě zapnutých motorů letadel a přítomnosti různých letištních techniků. S příchodem nástupních mostů byla tato nebezpečí velkou měrou eliminována, což ovšem neznamená, že by tím odpovědnost dopravce byla nějak vyloučena. S novými technologiemi mohou přicházet nová nebezpečí, a proto je zapotřebí vykládat smysl článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vždy k aktuálním hrozbám, ke kterým může s ohledem na vývoj leteckého průmyslu běžně docházet. Obecně tak lze říci, že odpovědnost dopravce začíná a končí tam, kde je cestující vystaven typickým nebezpečím spojeným s leteckou přepravou, přičemž přesný okamžik musí být stanoven s ohledem na konkrétní okolnosti každého jednotlivého případu.

Je proto zřejmé, že za škodu vzniklou v důsledku zranění cestujícího ve veřejné zóně způsobené pádem v důsledku uklouznutí na mokré podlaze neponese dopravce odpovědnost, jelikož se nejedná o typické nebezpečí, které vzniklo v souvislosti s leteckou přepravou, ale o událost, která může postihnout jakéhokoli návštěvníka letiště. Mnoho leteckých dopravců využívá pro své cestující neveřejné VIP salonky (tzv. *lounge*), kde mohou vybraní klienti trávit čas před odletem. Velký rozdíl z hlediska odpovědnosti dopravce představuje skutečnost, zda se jedná o sdílené letištní salonky, kde se spolu setkávají cestující různých leteckých společností, kteří cestují do různých destinací, anebo privátní lounge těch nejbohatších aerolinek, které jsou určeny pouze pro klienty té dané společnosti. Zatímco v prvním případě není vstup cestujícího do salonku považován za okamžik nástupu podle článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, v případě privátního lounge americké soudy dovodily začátek běhu doby odpovědnosti dopravce podle

³ SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář*. Praha: VOX – kurzy, semináře, rekvalifikace, 2018., s. 91.

⁴ GIEMULLA, Elmar; SCHMID Ronald. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2011, Article 17-22.

tohoto ustanovení s poukazem na skutečnost, že klient se už zpravidla nemůže vrátit do veřejné zóny a jeho jedinou možností bývá nástup na palubu.⁵

V roce 1973 čekali cestující společnosti Trans World Airlines v privátním lounge v Aténách na svůj let do New Yorku, když na ně granáty a střelnými zbraněmi zaútočila skupina teroristů, kteří se následně zmocnili kontroly nad salonkem a drželi pasažéry dlouhé hodiny jako rukojmí. Po několikahodinovém vyjednávání se sice teroristé vzdali, ale mnoho rukojmích již bylo zraněno a dva z nich zemřeli. Soud v tomto případě rozložil proces nástupu do celkem jedenácti pomyslných kroků, přičemž dovodil, že přítomnost cestujících v privátním salonku byla nezbytnou součástí celého procesu nástupu. Na základě tohoto závěru byla vyslovena odpovědnost dopravce, který tak porušil svou povinnost zabránit vzniku nebezpečí, jež cestujícím hrozilo ze strany třetích osob.⁶ Americké zvykové právo tak staví případ *Day v. Trans World Airlines, Inc.*, na přední pozici ohledně výkladu pojmu „nástup do letadla“ a oněch jedenáct kroků představuje pro definici tohoto procesu klíčové výkladové kritérium. Proces nastupování tak dle této logiky může teoreticky začít ihned po vstupu cestujícího do letištního terminálu. Na pražském Letišti Václava Havla jsou například cestující společnosti El Al do Izraele podrobeni vstupní bezpečnostní prohlídce už ve veřejné části terminálu, jakmile se rozhodnou odbavit svá zavazadla. V této uzavřené zóně jsou cestujícím kladeny různé otázky a tato kontrola by se jednoduše dala podřadit do procesu nástupu do letadla. V případě onemocnění COVID-19 se ale cestující může nakazit doslova kdykoliv během těchto procesů a je proto zřejmé, že by na dopravci v takovém případě leželo neúměrné břemeno odpovědnosti.

Pozdější vývoj judikatury zobecnil měřítko odpovědnosti dopravce na kritéria kontroly dopravce nad cestujícím a lokaci cestujícího v okamžiku nehody. Jako příklad budiž paluba letadla nebo nástupní most, kde má dopravce nad cestujícím kontrolu a zároveň možnost nechat tato místa řádně vydezinfikovat. V duchu závěrů americké judikatury pak odpovědnost

dopravce naopak není dovozována, například pokud se cestující ocitne na eskalátorech nebo v duty-free zónách, kde se setkávají různí cestující od různých dopravců a kde dopravce nad cestujícím nemá kontrolu.⁷

Na základě výše uvedeného lze učinit závěr, že doba odpovědnosti dopravce začíná v případě onemocnění COVID-19 běžet v okamžiku, kdy převezme nad cestujícím péči a dohled, typicky tedy ne dříve než cestující vkročí do privátního lounge, případně v okamžiku vstupu cestujícího do zóny letové plochy v souladu s výkladem komentářové literatury.⁸ Dopravce nebude odpovědný v situacích, kdy nemá nad svým cestujícím kontrolu a o svém cestujícím dosud „neví“, například při vstupu cestujícího do veřejné části terminálu nebo pokud se cestující rozhodne využít služeb sdíleného letištního salonku. Skutečnost, že dojde k odbavení zavazadel, na tomto závěru nic nemění, jelikož cestující se i nadále může svobodně rozhodnout setrvat delší dobu ve veřejné části terminálu nebo duty-free obchodech, či na let vůbec nenastoupit. Obdobně lze dovodit, že dopravci končí odpovědnost v okamžiku, kdy cestující vkročí do terminálu a nachází se mimo vliv dopravce či jeho zaměstnanců na palubě letadla.

Ani toto tvrzení však neplatí absolutně. V případě *Bunis v. Israir GSA, Inc.*, požádal cestující, který měl problémy se srdcem, při výstupu jednoho ze zaměstnanců dopravce o poskytnutí invalidního vozíku. Jelikož přibližně dvacet minut na asistenci marně čekal v terminálu (tedy mimo palubu letadla a vliv dopravce), rozhodl se dojít do zóny výdeje zavazadel sám. Tam ovšem pocítil tlak na hrudi a musel být ošetřen a následně převezen do nemocnice. Soud v tomto případě dovodil, že skutečnost, že zaměstnanec dopravce neposkytl požadovanou asistenci, nastala ještě v průběhu vystupování cestujícího z letadla a přiznal náhradu újmy ve prospěch žalobce.⁹ Odpovědnost dopravce tak nezaniká automaticky s okamžikem, kdy cestující vkročí do terminálu, ale musí být zároveň naplněn předpoklad, že už není možné za běžného chodu věcí jeho chování ze strany dopravce jakkoli ovlivnit.¹⁰

⁵ GIEMULLA, Elmar; SCHMID Ronald. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2011, Article 17-22., Article 17-23 až 17-27.

⁶ Srov. rozhodnutí *Day v. Trans World Airlines, Inc.*, 393 F. Supp. 217 (S.D.N.Y. 1975).

⁷ NABOUSH, Eman; ALNIMER Raed. Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. October 2020. vol. 89. no. 101896, s. 3.

⁸ GIEMULLA, Elmar; SCHMID Ronald. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2011, Article 17-26.

⁹ Srov. Rozhodnutí *Bunis v. Israir GSA, Inc.*, 511 F. Supp.2d 319 (E.D.N.Y 2007).

¹⁰ NABOUSH, Eman; ALNIMER Raed. Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. October 2020. vol. 89. no. 101896, s. 4.

1.2. Výklad pojmu „nehoda“

Platí, že nehoda musí být v příčinné souvislosti se vzniklou škodou, přičemž odpovědnost dopravce je konstruována jako objektivní s možností případné liberace dle článku 20 Montrealské úmluvy. Důležité je rovněž od sebe odlišovat termín „nehoda“ (*accident*) a termín „událost“ (*event*), který se vyskytuje v článku 18 Montrealské úmluvy a vztahuje se na odpovědnost dopravce za poškození nákladu.¹¹ Tyto dva pojmy nelze zaměňovat. Samotný termín (letecká) „nehoda“ je detailně definován v příloze č. 13 Chicagské úmluvy jako událost spojená s provozem letadla, při níž byla některá osoba smrtelně nebo těžce zraněna následkem přítomnosti v letadle nebo přímého kontaktu s jakoukoli částí letadla či přímým působením proudu plynů (vytvořených letadlem), anebo taková událost, při níž bylo letadlo zničeno nebo určitým způsobem poškozeno anebo je neznámé či na zcela nepřístupném místě.¹² Naproti tomu termín „událost“ není v příloze č. 13 Chicagské úmluvy blíže definován a jedná se spíše o nadřazený pojem s výkladovou funkcí.

Z případu *Air France v. Saks* ovšem vyplývá, že definice termínu „nehoda“ dle přílohy č. 13 není v případě výkladu dle Varšavské (potažmo Montrealské) úmluvy příliš aplikovatelná. Tato příloha se totiž vztahuje na vyšetřování leteckých nehod a není jejím smyslem vykládat principy pro uplatňování nároků poškozených cestujících za aerolinkami.¹³ Z toho důvodu bylo ponecháno na judikatuře, aby pro termín „nehoda“ ve smyslu článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vymezila definiční kritéria. Výchozím judikátem je právě případ *Air France v. Saks* z roku 1985 před Nejvyšším soudem Spojených států amerických. Cestující Valerie Saks se tehdy po světoznámé aerolince domáhala náhrady nemajetkové újmy z důvodu trvalé ztráty sluchu v levém uchu, a to údajně pro zanedbání údržby systému pro vyrovnávání tlaku na palubě letadla poté, co absolvovala dvanáctihodinový let z Paříže do Los Angeles. Air France zaujala stanovisko, že termín „nehoda“ („*accident*“) podle tehdejšího článku 17 Varšavské úmluvy poukazuje na výjimečnou, neobvyklou nebo neočekávanou událost na palubě

letadla. Veškeré dostupné důkazy ale jednoznačně hovořily pro závěr, že systém na palubě letadla fungoval během letu normálně. Podle aerolinky se tak žalobkyni nepodařilo vadu prokázat a obvyklá funkce systému nemohla naplnit definici nehody ve smyslu článku 17 Varšavské úmluvy. S touto argumentací žalovaná u soudu prvního stupně sice uspěla, nicméně odvolací soud rozhodnutí zvrátil s tím, že dle jazykového a historického výkladu je odpovědnost dopravce absolutní, a ten proto bezpodmínečně odpovídá za veškerá zranění, která jsou bezprostředně způsobena riziky spojenými s leteckou dopravou. S názorem o absolutní odpovědnosti dopravce se ovšem Nejvyšší soud Spojených států amerických neztotožnil a dovodil, že „nehoda“ podle článku 17 Varšavské úmluvy je událost, která je **neočekávaná** nebo **neobvyklá** a která na cestujícího působí v důsledku **vnějších vlivů**,¹⁴ a tedy nikoliv jeho individuální reakce na běžný provoz.

Definiční kritéria pro termín „nehoda“ z případu *Air France v. Saks* byla později aplikována i soudy jiných států a jejich užití bylo definitivně stvrzeno v roce 2004 v případě *Olympic Airways v. Husain*.¹⁵ Žalobkyně, která v roce 1998 cestovala z Egypta do New Yorku, se dožadovala přesazení na palubě letadla dál od kuřácké zóny, jelikož její spolucestující manžel trpěl závažnou formou astmatu. Jejich třem žádostem o změnu sedadla bylo opakovaně nevyhověno a manžel žalobkyně později, v důsledku pasivního kouření na palubě letadla, zemřel. Nejvyšší soud zde potvrdil rozhodnutí prvoinstančního i odvolacího soudu a doznal, že odmítnutí požadavků na přesazení cestujícího ze strany palubního personálu byla událost neobvyklá, kterou žalobkyně nemohla vzhledem k (tehdejší) obvyklé praxi v letecké přepravě očekávat a zároveň se nepochybně jednalo o událost způsobenou v důsledku vnějších vlivů.¹⁶ Pod termín „nehoda“ tak dnes díky těmto kritériím z případu *Air France v. Saks* můžeme zařadit i výše zmiňovaný teroristický útok, nebo například zaseknutí rybí kosti v krku cestujícího z jídla podávaného v letadle.¹⁷

¹¹ Srov. čl. 18 odst. 1 Montrealské úmluvy.

¹² Srov. Příloha č. 13 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva), č. 147/1947 Sb., Hlava 1 – Definice.

¹³ Srov. rozhodnutí *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392 (1985).

¹⁴ „An unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger“.

¹⁵ NABOUSH, Eman; ALNIMER Raed. Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. October 2020. vol. 89. no. 101896, s. 2.

¹⁶ Srov. rozhodnutí *Olympic Airways v. Husain*, 540 U.S. 644 (2004).

¹⁷ SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář*. Praha: VOX – kurzy, semináře, rekvalifikace, 2018., s. 90.

Velmi nedávno byl výklad pojmu „nehoda“ podle článku 17 Montrealské úmluvy poprvé podroben i přezkumu SDEU v rámci předběžné otázky, kterou mu položil rakouský Nejvyšší soudní dvůr („*Oberster Gerichtshof*“). Jednalo se o případ šestileté cestující, na kterou se během letu ze Španělska do Vídně z nevyšetřených příčin vylil šálek s horkou kávou, nacházející se na odkládacím prostoru na sedadle před ní. Žalobkyně v důsledku toho utrpěla popáleniny druhého stupně. Otázka zněla, zda pro dovození odpovědnosti dopravce stačí, že uvedená nehoda vznikne v důsledku rizika spojeného s leteckou dopravou, nebo zda tato nehoda musí s leteckou dopravou přímo souviset. Přestože z pohledu dřívější německé judikatury¹⁸ byl pojem „nehoda“ omezen na případy, ve kterých se realizovalo riziko typicky vyplývající z technické povahy leteckého provozu, SDEU dovodil, že s ohledem na obvyklý význam tohoto pojmu a cíle Montrealské úmluvy spočívající v ochraně cestujících nelze odpovědnost dopravce podmínit vznikem škody *stricto sensu* z povahy letecké dopravy. Rovnováha mezi dopravcem a cestujícím podle Montrealské úmluvy tím zůstává zachována, protože dopravce má v určitých případech možnost se úplně nebo částečně zprostit odpovědnosti podle článků 20 a 21 Montrealské úmluvy.¹⁹ Na cestujícím by navíc v opačném případě leželo neúměrné důkazní břemeno v prokázání neobvyklých jevů v leteckém provozu, jelikož nemá přístup například ke všem technickým údajům o letadle, což by v důsledku mohlo vést k upření jeho práv.²⁰ SDEU tak vyslovil závěr, že pojem „nehoda“ se vztahuje na všechny situace nastalé na palubě letadla, aniž je nutno zjišťovat, zda tyto situace s leteckou dopravou přímo souvisí. Odpovědnost dopravce tak zůstává objektivní za všechny události, které se cestujícímu během letu přihodí. Je nutné zdůraznit, že tímto rozhodnutím se SDEU neodchýlil od kritérií z případu *Air France v. Saks* a výklad pojmu „nehoda“ se podle amerického a evropského práva neliší, jelikož v uvedeném případě byla přezkumu podrobena pouze otázka souvislosti nehody s leteckým provozem. Přestože by tak k vylití šálku s kávou mohlo dojít doslova kdekoli jinde než v letadle a nejedná se tudíž o nehodu přímo

související s povahou letového provozu, je tato událost považována za nehodu podle článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy.

1.3. Výklad pojmu „zranění“

Zranění je druhou nezbytnou podmínkou pro vznik odpovědnosti dopravce podle článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, která musí být kumulativně naplněna, jelikož zakládá vznik škody. Tento termín je vždy myšlen ve smyslu tělesné újmy a nikoliv újmy psychické nebo strachu, nervozity či duševního traumatu.²¹ V rámci případu *Morris v. KLM* byl vysloven názor, že i nákaza nemocí může naplňovat definici zranění v závislosti na míře, v jakém nemoc nakaženého limituje od běžného života. Cestujícího, který se během letu nachladil, by nejspíš nebylo možné kvalifikovat jako osobu, která utrpěla zranění. Na druhou stranu cestující, který byl během letu nakažen vážnou nemocí, jakou je např. AIDS nebo Hepatitida v důsledku úmyslného či nedbalostního jednání jiného, by měl být považován za osobu, která zranění utrpěla.²² Samozřejmě je pravděpodobné, že v praxi by lehký průběh nemoci v soudní spor o nárok na náhradu škody podle článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy zřejmě ani nevyústil, tím spíše pokud by nakaženého nelimitoval natolik, aby mu v důsledku nemoci vznikla výrazná materiální újma. Dlouhodobá hospitalizace by však *a contrario* mohla mít za následek například ztrátu zaměstnání nebo obchodních příležitostí a vést tak ke vzniku škody v podobě ušlého zisku. Opět je však nutné zdůraznit, že zraněním je ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy myšlena pouze újma na tělesném zdraví, nikoliv újma psychická. V citovaném případě *Morris v. KLM* se patnáctiletá cestující stala obětí sexuálního útoku ze strany jiného spolucestujícího, v důsledku čehož u ní propukly klinické deprese, aniž by však utrpěla jakákoli tělesná zranění. Soud zde sice konstatoval, že došlo k naplnění definičních znaků nehody, nicméně zároveň vyložil, že psychickou poruchu samu o sobě nelze kvalifikovat jako zranění ve významu dle článku 17 odst. 1

¹⁸ Např. rozhodnutí Zemského soudu ve Frankfurtu nad Mohanem ze dne 16. 12. 2005, NJW-RR 2006, 704 (In: Stanovisko generálního advokáta Henrika Saugmandsgaarda ze dne 26. 9. 2019, *Niki Luftfahrt*, C532/18, EU:C:2019:788, bod 30).

¹⁹ Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. 12. 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 41.

²⁰ Stanovisko generálního advokáta Henrika Saugmandsgaarda ze dne 26. 9. 2019, *Niki Luftfahrt*, C532/18, EU:C:2019:788, body 30, 52, 53.

²¹ SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář*. Praha: VOX – kurzy, semináře, rekvalifikace, 2018, s. 90.

²² *Morris v. KLM (2002)* 2 AC 628. (In: PRAGER, Sarah; HARDING, Jack. *Covid-19 and the Aviation Industry: Turbulent Times Ahead?* Chancery Lane – Barrister Chambers [online]. 7. 5. 2020 [cit. 2021-8-29]. Dostupné z: <https://1chancerylane.com/covid-19-and-the-aviation-industry-turbulent-times-ahead/>).

Montrealské úmluvy a náhradu škody za dopravcem žalobkyni nepřiznal.²³

Nutno však podotknout, že v zásadě není vyloučena odpovědnost dopravce za sekundární tělesnou újmu cestujícího, která vznikla jako následek primární psychické újmy. Odlišně od *Morris v. KLM* rozhodl britský soud v případě *King v. Bristow Helicopters*, kde se cestující domáhal náhrady škody z titulu tělesné újmy v podobě žaludečních vředů, jejichž příčina měla ležet v post-traumatické stresové poruše (PTSD), chronické depresi a strachu z létání. Tyto tři psychické poruchy měly u žalobce propuknout poté, co vrtulník žalované nouzově přistál na plošině v Severním moři v důsledku poruchy obou dvou motorů. Ačkoliv se panu Kingovi ani dalším cestujícím nic nestalo, jednalo se o mimořádně stresující zážitek, který byl ve špatném počasí nad mořem navíc umocněn kouřem a panikou, která na palubě stroje nastala. Žalobce tak uspěl u odvolacího soudu, který dozal, že tělesné projevy psychické újmy zakládají odpovědnost dopravce podle článku 17 tehdejší Varšavské úmluvy.²⁴ Obdobně skončil o pár let dříve i případ *Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, kdy byla u cestující diagnostikována PTSD poté, co musel její let z Londýna nouzově přistát. Žalobkyni se podařilo s odkazem na vědecké a medicínské publikace prokázat, že extrémní stres spojený s krizovou situací způsobil fyzické poškození mozku s následkem vzniku PTSD a náhrada škody jí tak byla přiznána.²⁵

1.4. Pojmy „nehoda“ a „zranění“ v souvislosti s onemocněním COVID-19

Odpověď na otázku, zda v důsledku nákazy nemocí COVID-19 vzniká dopravci odpovědnost za škodu podle článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, je tak třeba vyložit ve světle výše definovaných pojmů. S ohledem na kritéria pro pojem „nehoda“ z případu *Air France v. Saks* se nabízí otázka, do jaké míry je toto onemocnění neočekávané nebo neobvyklé a zdali je nemoc způsobena v důsledku vnějších vlivů. Jakožto nemoc, jejíž přenos probíhá kapénkovou infekcí, je COVID-19 vysoce infekční. V situaci, kdy spolu cizí

lidé tráví někdy i dvanáct a více hodin v uzavřeném prostoru na palubě letadla a kde dodržování bezpečných rozestupů zkrátka není dost dobře možné, by nákaza tímto onemocněním byla v době zuřící globální pandemie snad i očekávaná a nemohla by v duchu takové logiky naplnit definici nehody. V takovém sporu by však soud byl *ad absurdum* nucen zkoumat, zda a do jaké míry jsou protiepidemická opatření vůbec účinná, aby mohl určit, zda člověk chráněný respirátorem mohl či nemohl objektivně očekávat, že se během letu nakazí. Přitom otázka účinnosti opatření rezonuje společností napříč kontinenty již od začátku pandemie, a proto by nejspíš nebylo správné žádat po soudu její definitivní zodpovězení v rámci rozhodování o nároku cestujícího za dopravcem podle Montrealské úmluvy. Autor se proto ztotožňuje s názorem, že pojem „nehoda“ podle článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy má být vykládán jako příčina nákazy a pojem „zranění“ pak jako nákaza samotná.²⁶ Kritéria z případu *Air France v. Saks* proto dopadají na příčinu nákazy, a nikoliv na pouhou skutečnost, že k nákaze došlo.

Je třeba si uvědomit, že mezi nehodou (příčinou nákazy) a zraněním (nákazou) musí existovat kauzální nexus, přičemž pro jeho dovození stačí právě jedna okolnost, kterou lze z řetězu příčin zranění označit jako neočekávanou nebo neobvyklou. Bylo by samozřejmě nesmírně obtížné prokázat, že k příčině nákazy došlo najisto právě na palubě letadla, a nikoliv například v letištním terminálu, kde odpovědnost dopravce ještě není založena (viz výše).

V březnu roku 2003 byl na tříhodinovém letu číslo 112 společnosti Air China z Hongkongu do Pekingu přítomen i 72letý muž, který trpěl nemocí SARS.²⁷ Důsledkem jeho přítomnosti na palubě bylo celkem osmnáct potvrzených případů nákazy spolucestujících, z nichž pět později zemřelo. Ačkoliv nebylo s jistotou možné prokázat, k jakému okamžiku a jakým způsobem k nákaze těchto cestujících došlo, byl vysloven závěr, že cestující byli nakaženi právě na palubě letadla, a to vzhledem k jejich rozsazení v blízké vzdálenosti od dotyčného muže a ke skutečnosti, že nemoc u nich ve většině případů propukla

²³ Shodně již dříve například rozhodnutí *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, 525 U.S. 155 (1999).

²⁴ Srov. rozhodnutí *King v. Bristow Helicopters* [2002] UKHL, body 11, 38, 129.

²⁵ Srov. rozhodnutí *Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, 56 F. Supp. 2d 1190 (D. Mont. 1999).

²⁶ NABOUSH, Eman; ALNIMER Raed. Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. October 2020. vol. 89. no. 101896, s. 2.

²⁷ PRAGER, Sarah; HARDING, Jack. *Covid-19 and the Aviation Industry: Turbulent Times Ahead?* Chancery Lane – Barrister Chambers [online]. 7. 5. 2020 [cit. 2021-8-29]. Dostupné z: <https://1chancerylane.com/covid-19-and-the-aviation-industry-turbulent-times-ahead/>.

v inkubační době kolem čtyř dní po přistání.²⁸ Z toho jednoznačně vyplývá závěr, že kauzalitu lze v případě nákazy nemocí na palubě letadla dovodit na základě pouhého zvážení všech pravděpodobností („on the balance of probabilities“).²⁹

Je záhodno dodat, že v případě letu Air China 112 nebyla situace pro určení příčiny nákazy nemocí SARS na palubě letadla natolik příznivá, jako je dnes v době pandemie COVID-19. Je pravdou, že Peking zažil nejvyšší nárůst nakažených nemocí SARS v době od března do června 2003 a že právě let 112 je dodnes považován za jednu z hlavních příčin vypuknutí pandemie SARS v Pekingu na začátku 21. století.³⁰ Je také pravdou, že v dnešní době, kdy nemoc COVID-19 promořila už *de facto* celý svět, mají cestující při prokazování příčiny nákazy na palubě letadla v tomto směru ztíženou pozici.

Na druhou stranu se ale s nástupem moderních technologií zvýšily možnosti o trasování nemoci. Data, která byla tehdy o letu číslo 112 získána, byla výsledkem dotazníků, kdy čínské úřady navázaly kontakt s dotčenými cestujícími po telefonu nebo osobně, přičemž někteří byli vyšetřeni v Hongkongu a na Tchaj-wanu.³¹ V porovnání s dnešními způsoby trasování tak byly tehdejší možnosti značně omezené a současné vlády dnes mohou vyhledávat ohniska nákazy daleko efektivněji. Ne vždy lze ale tyto dnešní metody označit za bezmezně přínosné pro společnost.

Komunistická Čína, která dlouhodobě čelí kritice kvůli omezování lidských práv, přišla v roce 2020 například s aplikacemi v mobilních telefonech pro trasování osob za účelem efektivnějšího sledování vývoje pandemie COVID-19. Aplikace podmiňují vstup například

do metra, kanceláří a obchodních domů a pro stranické delegáty navíc obsahují dokonce i takzvaná „zadní vrátka“, která čínským autoritám umožňují laicky řečeno zpřístupnit i veškerý obsah telefonu.³²

Podle názoru autora dala takto vysoká míra kontroly Čínské lidové republiky možnost získat o trasování nemoci mnohem detailnější data, než by tomu tak bylo v zemích západního světa, a díky tomu není takový problém určit příčinu nákazy na palubě letadla. Je však samozřejmě otázkou, zda pro cestující existuje vůbec příležitost taková data ve sporu o náhradu škody vzniklé v důsledku újmy na zdraví vůbec využít. I přesto, že Čína patří mezi smluvní státy Montrealské úmluvy, je nasnadě, že odpověď bude pro cestující spíše negativní, jelikož zde neexistuje žádný zákon, který by oblast bezpečnostních kamer upravoval.³³

Prokázat příčinu nákazy nemocí COVID-19 na palubě letadla na základě zvážení všech pravděpodobností může představovat komplikaci i pro cestující ve vyspělých státech, a to s ohledem na globální rozšíření tohoto onemocnění, často relativně neinvazivní způsob získávání dat o trasování osob a také na individuální průběh nemoci u každého člověka. Časové hledisko v podobě inkubační doby a rozsazení cestujících na palubě ovšem nemusí být jedinými faktory, kterými by se soud při určování pravděpodobnosti řídil. Kritériem může být i samotné chování dopravce. Pro aerolinie je tedy nanejvýš důležité dodržovat veškerá vydaná protiepidemická opatření a doporučení, ať už je to rozsazení s prázdným prostředním sedadlem mezi cestujícími, požadavek na nošení roušek po celou dobu letu, ale i například řádně fungující systémy na palubě letadla.³⁴

²⁸ OLSEN, Sonja J.; CHANG, Hsiao-Ling; CHEUNG Terence Yung-Yan, et al. Transmission of the Severe Acute Respiratory Syndrome on Aircraft. *New England Journal of Medicine* [online]. 2003, roč. 25, č. 349, s. 2419 [cit. 2021-3-9]. Dostupné z: https://www.nejm.org/doi/full/10.1056/NEJMoa031349#article_%20references.

²⁹ PRAGER, Sarah; HARDING, Jack. *Covid-19 and the Aviation Industry: Turbulent Times Ahead?* Chancery Lane – Barrister Chambers [online]. 7. 5. 2020 [cit. 2021-8-29]. Dostupné z: <https://1chancerylane.com/covid-19-and-the-aviation-industry-turbulent-times-ahead/>.

³⁰ SHEN, Zhuang; NING Fang; ZHOU Weigong; HE Xiong; LIN Changying; CHIN Daniel P.; ZHU Zonghan; SCHUCHAT, Anne. Superspreading SARS Events, Beijing, 2003. *Emerging Infectious Diseases* [online]. 2004, roč. 10, č. 2, s. 256 [cit. 2021-9-3]. Dostupné z: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3322930/>.

³¹ OLSEN, Sonja J.; CHANG, Hsiao-Ling; CHEUNG Terence Yung-Yan, et al. Transmission of the Severe Acute Respiratory Syndrome on Aircraft. *New England Journal of Medicine* [online]. 2003, roč. 25, č. 349, s. 2419 [cit. 2021-3-9]. Dostupné z: https://www.nejm.org/doi/full/10.1056/NEJMoa031349#article_%20references.

³² ZHONG, Raymond. China's Coronavirus Tracking Apps Stir Privacy Fears as They Linger. *The New York Times* [online]. 26. 5. 2020 [cit. 2021-9-3]. Dostupné z: <https://www.nytimes.com/2020/05/26/technology/china-coronavirus-surveillance.html>.

³³ GAN, Nectar. China is installing surveillance cameras outside people's front doors ... and sometimes inside their homes. *CNN International* [online]. 28. 4. 2020 [cit. 2021-10-25]. Dostupné z: <https://edition.cnn.com/2020/04/27/asia/cctv-cameras-china-hnk-intl/index.html>.

³⁴ PRAGER, Sarah; HARDING, Jack. *Covid-19 and the Aviation Industry: Turbulent Times Ahead?* Chancery Lane – Barrister Chambers [online]. 7. 5. 2020 [cit. 2021-8-29]. Dostupné z: <https://1chancerylane.com/covid-19-and-the-aviation->

V případě *Dias v. Transbrasil Airlines* bylo vysloveno, že prokázána špatná kvalita vzduchu na palubě letadla způsobila pneumonii a následnou smrt cestujícího³⁵ a žalobce tedy úspěšně příčinu nákazy prokázal. Jak bylo zmíněno výše, odpovědnost dopravce je konstruována jako objektivní, a proto na žalobci leží břemeno důkazní pouze ohledně vzniku nehody (příčiny zranění), nikoliv už však ohledně samotné příčiny nehody či zavinění dopravce.³⁶ Toto pojetí je dle mínění autora zcela logické a je i v souladu s judikaturou Soudního dvora, protože v opačném případě by musel cestující za účelem dokazování získat od dopravce například zprávy o technickém stavu klimatizace na palubě letadla, což by mohlo otevírat prostor k průtahům řízení anebo dokonce k falšování důkazů ze strany žalovaných aerolinek. Při aplikaci článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy na nákazu nemocí COVID-19 tak bude na cestujícím, aby na základě zvážení všech pravděpodobností prokázal, že na palubě letu došlo k nehodě, která byla pravděpodobně alespoň jednou z příčin nákazy. Cestující už nebude ale muset, vzhledem k objektivní odpovědnosti dopravce, dokazovat příčinu této nehody či zavinění dopravce.

2. Zproštění odpovědnosti dopravce za škodu

Jakmile je prokázáno, že došlo k nehodě, která byla pravděpodobně alespoň jednou z příčin nákazy, nezbyvá dopravci než se bránit za pomoci liberace podle článku 20, případně článku 21 Montrealské úmluvy.

Znění článku 20 zakotvuje úplné nebo částečné zproštění odpovědnosti za všechny druhy újmy podle článků 17 až 19 Montrealské úmluvy, jestliže dopravce prokáže, že škodu způsobila nebo k ní nedbalostí nebo jiným chybným jednáním či opomenutím přispěla osoba žádající náhradu nebo osoba, od které osoba žádající náhradu škody odvozuje svá práva, a to v rozsahu, ve kterém toto spoluzavinění škodu způsobilo nebo k ní přispělo. Stejným způsobem je v článku řešeno i zproštění odpovědnosti dopravce za usmrcení nebo zranění cestujícího, pokud náhradu

žádá jiná osoba k tomu oprávněná. Takto se dopravce může zprostit odpovědnosti ve všech případech, a to i dokonce přes výslovné deklarování článku 21 odst. 1 Montrealské úmluvy, dle kterého se dopravce nemůže odpovědnosti úplně nebo částečně zbavit, pokud náhrada za škodu vzniklou v důsledku újmy na zdraví nepřesahuje částku 128.821 SDR na každého cestujícího.³⁷

V případě, že hodnota požadované náhrady tuto částku převyšuje, může se dopravce ohledně tohoto rozdílu zprostit odpovědnosti v souladu s článkem 21 odst. 2, pokud prokáže, že škoda nebyla způsobena nedbalostí nebo jiným chybným jednáním ani opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo zprostředkovatelů, anebo že škoda vznikla výlučně v důsledku nedbalosti nebo jiného chybného jednání nebo opomenutí třetí osoby.³⁸ Ze znění obou článků tedy lze učinit závěr, že dopravce má možnost úplné nebo částečné liberace, pokud prokáže, že ke vzniku škody přispělo spoluzavinění cestujícího, který požaduje náhradu. V případě škody vzniklé v důsledku újmy na zdraví přesahující limit podle článku 21 má navíc dopravce pouze pro tento přesah k dispozici další liberační důvody spočívající ve spoluzavinění třetích osob. Břemeno důkazní ohledně prokázání liberačních důvodů leží vždy na straně dopravce.

Pro úspěšné zproštění se odpovědnosti tak dopravce musí prokázat spoluzavinění, ke kterému dochází nejčastěji z důvodu vzniku nedbalosti na straně cestujícího nebo třetích osob. Proto je nejprve zapotřebí vymezit pojem nedbalost v článku 20. Vzhledem k tomu, že Montrealská úmluva pojem nedbalost blíže nedefinuje, je zapotřebí pro jeho interpretaci odkázat na národní právní řády členských zemí. V německé jurisprudenci je nedbalost zakotvena v ustanovení § 276 BGB ve znění: „*Nedbale jednat, kdo poruší pečlivost potřebnou v mezilidském styku.*“³⁹ V českém občanského zákoníku⁴⁰ nedbalost výslovně definována není, přičemž ji jakožto jednu z forem zavinění dělíme podle trestněprávní dogmatiky na nedbalost vědomou a nevědomou. Montrealská úmluva však takové dělení nedbalosti nerozlišuje a namísto nedbalosti jako takové zde

industry-turbulent-times-ahead/).

³⁵ Srov. rozhodnutí *Dias v. Transbrasil Airlines*, 26 Avi 16048 (D.C.N.Y 1998) (In: PRAGER, Sarah; HARDING, Jack. *Covid-19 and the Aviation Industry: Turbulent Times Ahead?* cit. dílo.).

³⁶ GOLDBIRTSCH, Lawrence. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Přepřacované vydání. Haag, The Netherlands: Kluwer Law International B.V., 2000, s. 81.

³⁷ Srov. čl. 20 Montrealské úmluvy.

³⁸ Srov. čl. 21 odst. 2 písm. a) a b) Montrealské úmluvy.

³⁹ MELZER, Filip. *Občanský zákoník: velký komentář*. Praha: Leges, 2018, s. 247.

⁴⁰ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

hovoříme o tzv. spoluzavinění z nedbalosti („*contributory negligence*“).⁴¹ V USA je tento pojem zakotven v rámci Druhého Restatementu,⁴² přičemž ho označuje jako jednání žalobce, jenž nenaplnuje standard chování, které by žalobce měl činit pro svou vlastní ochranu a které je příčinou, jež způsobila spolu s nedbalostí žalovaného žalobci újmu.

Dle ustanovení § 466 Druhého Restatementu pak v zásadě existují dva druhy spoluzavinění z nedbalosti: (a) úmyslné a nedůvodné vystavení sebe sama nedbalostí žalovaného vyvolanému nebezpečí, o kterém žalobce ví nebo vědět může a (b) ostatní jednání žalobce, jež nenaplnuje standard chování, které by osoba s rozumem průměrného člověka učinila pro vlastní ochranu.⁴³ Spoluzaviněním je tak logicky myšleno i nedodržení předpisů bezpečné přepravy,⁴⁴ ledaže by takové předpisy ukládaly cestujícím povinnosti natolik neočekávané a skryté, že by nebylo objektivně rozumné jejich plnění ze strany průměrně uvažujících cestujících očekávat. V dnešní době elektronické komunikace, možnosti přístupu např. k obchodním podmínkám dopravce skrze mobilní aplikaci a veškerým deklarovaným bezpečnostním pravidlům a doporučením, která byla v souvislosti s pandemií přijata, je však existence takových skrytých povinností jen stěží představitelná. Je evidentní, že pokud by se dopravci podařilo prokázat, že ze strany cestujícího došlo k porušení pravidel úmyslně, dojde k jeho liberaci vždy.⁴⁵

V případě *Chutter v. KLM Royal Dutch Airlines* si cestující ještě před začátkem letu z New Yorku do Athén v listopadu 1950 přivodila zranění poté, co ignorovala rozsvícený ukazatel vyzývající pasažéry k zapnutí bezpečnostních pásů. I přes tuto výstrahu šla k otevřeným dveřím na zádi, aby mohla zamávat své dceři, přičemž následně vypadla z letadla na letištní plochu, když se snažila vkročit na pojízdné schody, které byly mezitím odtaženy. V rámci své argumentace

žalobkyně vyjádřila tvrzení, že její pád zapříčinilo právě odtahování pojízdných schodů, na které stihla při výstupu z letadla ještě vstoupit, a proto byl vedle dopravce na straně žalované uveden i provozovatel letištní techniky. S touto argumentací však neuspěla (podle svědků byly schody od letadla odtaženy ještě předtím, než k pádu vůbec došlo) a soud dovodil plnou liberaci dopravce i provozovatele letištní techniky z náhrady škody na základě nedbalosti cestujícího v podobě hrubého porušení bezpečnostních předpisů.⁴⁶ Naproti tomu v případě *Eichler v. Lufthansa* byla dovozena plná odpovědnost dopravce, kdy cestující upadla na zem a poranila si zápěstí, když zakopla o jedno ze zavazadel, která se povalovala na letištní ploše. Dobrou viditelnost ani skutečnost, že cestující mohla zavazadlo včas spatřit, se dopravci prokázat nepodařilo, a proto byl nucen vyplatit žalobkyni náhradu újmy.⁴⁷ Bude tak vždy záležet na konkrétních okolnostech případu, zda mohl či měl cestující vznik škody předvídat, zda si počínal v souladu s bezpečnostními předpisy a zda se jeho případné spoluzavinění podaří dopravci před soudem prokázat.

3. Shrnutí

Cestující, jimž vznikne škoda v důsledku nákazy COVID-19, ke které dojde během letecké přepravy, nebudou mít jednoduchou pozici. Budou muset prokázat, že během přepravy došlo k neočekávané nebo neobvyklé události, která byla způsobena vnějšími vlivy a která na základě zvážení všech pravděpodobností zapříčinila vznik nákazy. Takovou situací může být například výpadek klimatizace na palubě, čímž by nedocházelo k filtraci vzduchu v letadle, jak ukládá ICAO v rámci svých protiepidemických doporučení. Obdobně může dojít k nákaze v důsledku nadměrně dlouhého čekání ve frontě v nástupním mostu, kde v rozporu s těmito doporučeními dojde ke shluku cestujících na malém prostoru. V případě negativního

⁴¹ GIEMULLA, Elmar; SCHMID Ronald. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2011, Article 20-5.

⁴² Restatementy jsou sbírky právních norem USA vypracované právními experty, které sice nejsou právně závazné, ale bývá na ně v soudních rozhodnutích odkazováno. Existuje několik druhů dle právních oblastí, které upravují, například Restatement smluvní nebo deliktní. (Viz DROBNIG, Ulrich M.; aj. Conflict of laws – Applications in the United States. *Encyclopedia Britannica* [online]. 12. 4. 2018 [cit. 2021-10-15]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/topic/conflict-of-laws/Applications-in-the-United-States>).

⁴³ The Second Restatement of Torts, ust. § 463 a 466. (In: GIEMULLA, Elmar; SCHMID Ronald. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2011, Article 20-6).

⁴⁴ SEDLÁČEK, Pavel. *Montrealská úmluva: mezinárodní letecká přeprava: komentář*. Praha: VOX – kurzy, semináře, rekvalifikace, 2018, s. 157.

⁴⁵ GIEMULLA, Elmar; SCHMID Ronald. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2011, Article 20-8.

⁴⁶ Srov. rozhodnutí *Chutter v. KLM Royal Dutch Airlines*, 132 F. Supp. 611 (S.D.N.Y. 1955).

⁴⁷ Srov. rozhodnutí *Eichler v. Lufthansa German Airlines*, 794 F. Supp. 127 (S.D.N.Y. 1992).

testu těsně před odletem a následnému pozitivnímu testu v inkubační době po přeletu by tak cestující měl teoretickou šanci na dovození příčinné souvislosti mezi vzniklou nákazou a tímto jednáním dopravce.

Neméně zajímavá přijde autorovi situace ohledně jednání třetích osob. Pokud by si například cestující sundal během letu respirátor, který by si následně odmítal opět nasadit, je evidentní, že takové osobě by nárok na náhradu škody nepříslušel. V případě nároků ostatních cestujících, kteří by se nakazili v důsledku nevhodného chování tohoto pasažéra, bude dopravce absolutně odpovědný jen co do výše limitu podle článku 21 Montrealské úmluvy a na vyšší částku bude mít možnost liberace podle odstavce 2 tohoto ustanovení. Obdobně by nejspíš byla řešena i situace, kdy by problémový cestující sňal respirátor ještě před startem, a i přesto by byl dopravcem připuštěn k letu. Zde by nepochybně nebyla přípustná úplná liberace dopravce, jelikož ten měl a mohl cestujícího vykázat z letu a zabránit tak možné nákaze. Jeho podíl na náhradě škody ostatním cestujícím by tak byl vyšší. Aktuálním příkladem správného postupu dopravce může být let nízkonákladové společnosti Jet-Blue z Floridy do San Diega, ze kterého byli dne 8. září 2021 vykázáni dva agresivní cestující, kteří si odmítali nasadit respirátor. Dopravce je rovněž vyloučil z přepravy na všech svých letech do budoucna.⁴⁸

Existují však i letecké společnosti, které se ne vždy hodlají podrobit všem bezpečnostním pravidlům. V červnu 2020 byly dvě nízkonákladové aerolinky Ryanair a Wizz Air nařčeny z nedodržování protiepidemických doporučení ohledně omezení služeb

na palubě v podobě podávání občerstvení cestujícím během letu.⁴⁹ Výkonný ředitel irského dopravce Michael O'Leary, který je nechvalně známý svými kontroverzními výroky, navíc označil doporučení týkající se prázdných prostředních sedadel za „idiotské“ a společnost Ryanair tak skutečně k tomuto opatření nikdy nepřistoupila.⁵⁰ Přitom podle některých studií je to právě prázdné prostřední sedadlo, které snižuje riziko nákazy na palubě téměř o polovinu.⁵¹ Cestující, kteří zvolili jako svého dopravce Ryanair, by tak měli, s ohledem na v tomto směru lhostejnější přístup aerolinky k protiepidemickým opatřením, výhodnější pozici při uplatňování nároků podle článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy než například cestující společnosti Delta Airlines, která praxi prázdných prostředních sedadel opustila vzhledem ke slábnoucí pandemii až začátkem května roku 2021.⁵²

Většina dopravců však zodpovědně dodržuje veškerá protiepidemická doporučení a s ohledem na současné rozšíření nemoci po celé planetě bude pro cestující nejspíš složité dokázat příčinnou souvislost mezi nehodou a zraněním ve smyslu článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, a to i na základě zvážení všech pravděpodobností. Bude však vždy záležet na konkrétních okolnostech každého jednotlivého případu. Vzhledem k prozatímni absenci judikatury nelze nicméně předjímat, jak intenzivní důkazní síla bude soudům k vyslovení odpovědnosti dopravce při rozhodování o těchto žalobních návrzích stačit.

«

⁴⁸ Unruly passengers kicked off JetBlue flight to SoCal over mask argument. *Los Angeles and Southern California News, Weather, Traffic – ABC7* [online]. 11. 9. 2021 [cit. 2021-9-17]. Dostupné z: <https://abc7.com/unruly-passengers-jetblue-kicked-off-mask-fightairplane/11011839>.

⁴⁹ McNEILL, Linsey. Ryanair and Wizz Air ignore coronavirus safety guidelines. *Which?* [online]. 20. 6. 2020 [cit. 2021-9-14]. Dostupné z: <https://www.which.co.uk/news/2020/06/ryanair-and-wizz-air-ignore-coronavirus-safety-guidelines/>.

⁵⁰ Coronavirus: Leaving middle seat empty is idiotic, says Ryanair. *BBC News* [online]. 23. 4. 2020 [cit. 2021-9-14]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/business-52394433>.

⁵¹ BARNETT, Arnold; FLEMING, Keith. Covid-19 Risk Among Airline Passengers: Should the Middle Seat Stay Empty? *medRxiv.org* [online]. Cold Spring Harbor Laboratory, 2020, s. 3 [cit. 2021-9-14]. Dostupné z: <https://www.medrxiv.org/content/10.1101/2020.07.02.20143826v4.full.pdf+html>.

⁵² SAMPSON, Hannah. Delta stops blocking middle seats, officially ending social distancing on planes. *The Washington Post* [online]. 1. 5. 2021 [cit. 2021-9-14]. Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/travel/2021/05/01/airlines-middle-seat-delta-covid/>.