

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE  
PRÁVNICKÁ FAKULTA

RIGORÓZNÍ PRÁCE

AKTUÁLNÍ OTÁZKY REGULACE MEZINÁRODNÍ  
LETECKÉ PŘEPRAVY

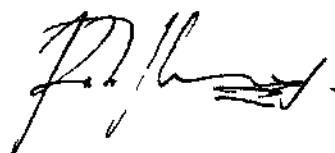
konzultant: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, Csc.

zpracovatel: Mgr. Petr Veleman

červen 2007

Prohlašuji, že jsem tuto rigorózní práci zpracoval samostatně a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal, způsobem ve vědecké práci obvyklým.

V Praze, 20. června 2007



Za cenné rady a připomínky při zpracování tématu děkuji Prof. JUDr. Monice Pauknerové, Csc., profesorce mezinárodního práva soukromého na Právnické fakultě Univerzity Karlovy, konzultantce této rigorózní práce.

## OBSAH

<b>Seznam zkratk</b> .....	VI
<b>1 Úvod</b> .....	7
1.1 Letecké právo .....	8
1.2 Základní pojmy v právu mezinárodní letecké přepravy .....	14
1.2.1 Doprava a přeprava .....	14
1.2.2 Letecká přeprava .....	14
1.2.3 Mezinárodní letecká přeprava .....	15
1.2.4 Předmět mezinárodní letecké přepravy .....	15
1.2.5 Letecký dopravce .....	16
1.2.6 Letenka, letecký nákladní list, smlouva o přepravě .....	16
<b>2 Varšavský systém</b> .....	18
2.1 Varšavská úmluva .....	18
2.2 Haagský protokol .....	19
2.3 Guadalajarská úmluva .....	20
2.4 Guatemalský protokol .....	22
2.5 Montrealské protokoly .....	23
2.6 Soukromoprávní iniciativy .....	24
<b>3 Montrealská úmluva</b> .....	26
3.1 Působnost Montrealské úmluvy .....	27
3.2 Převážní dokumenty .....	30
3.3 Odpovědnost dopravce .....	32
3.3.1 Odpovědnost při přepravě osob .....	33
3.3.2 Odpovědnost při přepravě zavazadel .....	36
3.3.3 Odpovědnost při přepravě nákladu .....	37
3.3.4 Odpovědnost při zpoždění .....	38
3.3.5 Limity a vyloučení odpovědnosti .....	39
3.4 Uplatnění nároků poškozeného .....	44
3.4.1 Reklamace .....	44
3.4.2 Žaloba .....	45
3.4.3 Tzv. pátá jurisdikce .....	46
3.5 Přeprava prováděná jiným než smluvním dopravcem .....	49
3.6 Jiná ustanovení .....	50
<b>4 Komunitární právo</b> .....	52
4.1 Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 .....	53
4.2 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 .....	54
4.3 Nařízení EP a Rady (ES) č. 889/2002 .....	55
4.4 Nařízení EP a Rady (ES) č. 261/2004 .....	57
4.4.1 Odepření nástupu na palubu .....	59
4.4.2 Zrušení letu .....	60
4.4.3 Zpoždění .....	61
4.4.4 Další ustanovení .....	61
4.4.5 Nové druhy odpovědnosti .....	62
4.5 Nařízení EP a Rady (ES) č. 785/2004 .....	64
4.6 Nařízení EP a Rady (ES) č. 2111/2005 .....	66
4.7 Nařízení EP a Rady (ES) č. 1107/2006 .....	67
4.8 Zkušenosti z aplikace nařízení EP a Rady (ES) č. 261/2004 .....	68

4.8.1	Nepřesnosti textu .....	69
4.8.2	Aplikace nařízení vnitrostátními subjekty .....	71
4.8.3	Porušování povinností .....	72
4.8.4	Doporučení změn .....	73
<b>5</b>	<b>Soulad komunitárních předpisů s Varšavskou a Montrealskou úmluvou .....</b>	<b>75</b>
5.1	Rozsudek ESD ve věci C-344/04 .....	77
5.2	Exkluzivita Montrealské úmluvy .....	84
5.2.1	Od Varšavy k Montrealu .....	84
5.2.2	Rozsah nařízení 261/2004 .....	85
5.2.3	Argumentace .....	86
5.2.4	Zhodnocení .....	88
<b>6</b>	<b>Česká právní úprava .....</b>	<b>89</b>
<b>7</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>91</b>
	<b>Summary .....</b>	<b>94</b>
	<b>Prameny práva .....</b>	<b>95</b>
	<b>Literatura .....</b>	<b>98</b>
	<b>Přílohy</b>	<b>C</b>
	Seznam smluvních stran Montrealské úmluvy .....	CI
	Přehled vnitrostátních subjektů určených k prosazování nařízení 261/2004 .....	CVII

## Seznam zkratek

EP	Evropský parlament
ES	Evropská společenství
ESD	Evropský soudní dvůr
EU	Evropská unie
GP	Protokol o změně Varšavské úmluvy jak byla doplněna v Haagu r.1955, sjednaný 8. března 1971 v Guatemala City (Guatemalský protokol)
GÚ	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, sjednaná v Guadalajaře 18. září 1961 (Guadalajarská úmluva)
HP	Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, sjednaný 28. září 1955 v Haagu (Haagský protokol)
IATA	International Air Transport Association (Mezinárodní sdružení leteckých dopravců)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)
IIA	IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability
MIA	Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement
MMF	Mezinárodní měnový fond
MP3	Dodatkový protokol č. 3, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, jak byla doplněna protokolem podepsaným 28. září 1955 v Haagu a 8. března 1971 v Guatemala City, podepsaný v Montrealu 25. září 1975 (Montrealský protokol III)
MP4	Dodatkový protokol č. 4, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, jak byla doplněna protokolem podepsaným 28. září 1955 v Haagu, podepsaný v Montrealu 25. září 1975 (Montrealský protokol IV)
MÚ	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě podepsaná 28. května 1999 v Montrealu (Montrealská úmluva)
SDR	Special Drawing Rights (Zvláštní práva čerpání)
SES	Smlouva o založení Evropského společenství z r. 1957
VÚ	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929 (Varšavská úmluva)
VÚHP	Varšavská úmluva změněná v Haagu r. 1955

# 1 Úvod

Letecká přeprava vykazuje oproti jiným druhům přepravy jistá specifika. Především má výrazně mezinárodní charakter. Tato mezinárodnost je dána zejména častou přítomností cizího prvku v daném právním vztahu, ať jím je uživatel přepravy, letecký dopravce nebo místo určení. Další charakteristickou vlastností je její rozšířenost, která dále narůstá spolu s dostupností pro čím dál větší počet uživatelů. Značné množství právních vztahů s cizím prvkem, které při mezinárodní letecké přepravě vznikají, není praktické řešit podle národních právních řádů, a není to ani v zájmu uživatelů přepravy ani v zájmu dopravců. Rozdíly mezi vnitrostátními úpravami letecké přepravy by byly pouze zdrojem právní nejistoty a působily by kontraproduktivně na její rozvoj. Právě tyto důvody předurčují leteckou přepravu k úpravě na mezinárodní úrovni, jež by stanovila závazná pravidla pro alespoň nejběžnější vztahy z ní plynoucí.

Cílem předkládané rigorózní práce je nejen samotný rozbor hmotněprávní úpravy vztahů z mezinárodní letecké přepravy tak, jak jí bylo dosaženo do současnosti, ale i nastínění některých aktuálních problémů, které z této úpravy vyplývají, včetně možných řešení. V úvodní kapitole o leteckém právu se pokusím vyložit pojem leteckého práva a rozlišit jeho veřejnoprávní a soukromoprávní složky. Do uvedeného kontextu je zařazena i regulace mezinárodní letecké přepravy. V následujících kapitolách o unifikaci bude podán přehled a rozbor instrumentů Varšavského systému a rozbor Montrealské úmluvy za pomoci srovnání s úpravou obsaženou v předchozích úmluvách. Vzhledem k tomu, že předmětem všech norem regulujících právní vztahy z mezinárodní letecké přepravy je především úprava odpovědnosti leteckého dopravce, a vzhledem k rozdílnosti v pojetí a druzích této odpovědnosti u jednotlivých právních předpisů, věnuji tomuto tématu zvláštní pozornost.

Zvláště aktuální je v současné době snaha Evropského společenství o vlastní úpravu letecké přepravy na úrovni komunitárního práva, která jde mnohem dále než moderní Montrealská úmluva. V některých směrech se s ní střetává a vyvolává proto řadu polemik a kritiku leteckých dopravců. Právě tento vývoj se snažím uchopit a nastínit v kapitolách o komunitární právní úpravě a jejím souladu s úpravou mezinárodní.

Samostatnou kapitolu věnuji rovněž české právní úpravě letecké přepravy, včetně některých otázek, jež se při aplikaci mezinárodního práva v našich podmínkách mohou

objevit. Závěrem se pokusím na základě rozboru právní úpravy nastínit perspektivy další unifikace a její limity.

## 1.1 Letecké právo

Souhrn právních norem upravujících právní vztahy v letectví je možné označit za letecké právo. Není jistě samostatným oborem práva, ale stejně tak jej není možné jednoduše zařadit do kteréhokoli existujícího právního odvětví. Letecké právo má předně ve značné míře mezinárodní charakter, který je dán samotnou podstatou létání, jež není omezováno existencí faktických překážek ve vzdušném prostoru v podobě státních hranic. Tím však není nijak dotčena i jeho podoba vnitrostátní. Naopak úpravou mezinárodní se často inspirované vnitrostátní právní řád. Dále je možné v leteckém právu rozlišit oblasti veřejnoprávní a soukromoprávní, a to předně podle toho, zda v daném právním vztahu je alespoň jeden subjekt nositelem veřejné moci.<sup>1</sup> Toto dělení však není příliš praktické v případě mezinárodního leteckého práva, protože v mezinárodním právu lze uvedenou hranici vést spíše podle obsahu právních norem. Dokladem jsou nejvýznamnější prameny mezinárodního práva, tj. mezinárodní smlouvy, které vznikají mezi subjekty mezinárodního práva a patří tudíž jako takové do oboru mezinárodního práva veřejného. Ovšem v případě, že tyto smlouvy upravují soukromoprávní materii, stávají se pramenem tzv. přímých norem mezinárodního práva soukromého.<sup>2</sup>

Stejně jako v mezinárodním právu obecně, jsou mezinárodní smlouvy i v mezinárodním leteckém právu nejvýznamnějším pramenem práva. Tendence k unifikaci právní úpravy letectví je patrná prakticky od počátků masovějšího využívání létání k přepravě cestujících a nákladu. Z tohoto důvodu budeme již nadále hovořit pouze o letectví civilním. První problém, který muselo mezinárodní právo řešit, byl problém ochrany vzdušného prostoru států. Během první světové války se vyvíjelo obyčejové mezinárodní právo suverenity států nad jejich vzdušným prostorem, stejný princip se pak stal základní ideou pro mezinárodní konferenci svolanou roku 1919 do Paříže, jež vyústila v přijetí Úmluvy o úpravě letectví.<sup>3</sup> Pařížská úmluva z roku 1919 se tak stala skutečně prvním a základním dokumentem mezinárodního leteckého práva, jež obsahoval princip suverenity

<sup>1</sup> Hendrych, D.: Správní právo, obecná část, 4. vydání, C. H. Beck, Praha 2001, s. 18.

<sup>2</sup> Kučera, Z.: Mezinárodní právo soukromé, 5. vydání, Doplněk, Brno 2001, s. 192.

<sup>3</sup> Čapek, J.: Civilní letectví ve světle práva, NADAS, Praha 1988, s. 13 a násl.



nad vzdušným prostorem států. Stejně důležitým je i princip vyjádřený v článku druhém uvedené úmluvy, totiž právo pokojného přeletu cizích letadel nad územím jiných států. Z iniciativy samotných leteckých dopravců bylo již v roce 1919 v Haagu založeno šesti evropskými leteckými společnostmi Mezinárodní sdružení leteckých dopravců.<sup>4</sup> Jeho cílem bylo stanovení obecných pravidel komerčního provozování mezinárodních leteckých linek.<sup>5</sup> Na činnost této původní organizace, jejíž činnost byla v době druhé světové války přerušena, navázala nová International Air Transport Association (IATA), založená v Havaně v dubnu 1945.<sup>6</sup> S neustálým růstem počtu leteckých linek vyvstávala nutnost řešit další otázky neupravené v původní Pařížské úmluvě, jež se pak staly předmětem mezinárodní konference v Chicagu v roce 1944. Na ní byly předloženy návrhy mezinárodní úmluvy o civilním letectví, vypracované Spojenými státy, Velkou Británií, Novým Zélandem a Kanadou. Názorový střet se rozpoutal především u otázky tzv. „komerčních svobod vzduchu“.<sup>7</sup> Tato otázka byla proto z úmluvy vyčleněna a stala se předmětem dvou samostatných mezinárodních smluv. Výsledkem konference byl Závěrečný akt, Dočasná dohoda o mezinárodním civilním letectví, Úmluva o mezinárodním civilním letectví, Dohoda o tranzitu mezinárodních leteckých dopravních služeb a Dohoda o mezinárodní letecké dopravě.<sup>8</sup> Nejvýznamnější dohodou uzavřenou na chicagské konferenci je Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva), která ve svém prvním článku stanoví, že každý stát má úplnou a výlučnou suverenitu nad vzdušným prostorem nad svým státním územím. Upravuje dále provozování pravidelných a nepravidelných letů civilních letadel, otázky státní příslušnosti a registrace letadel, požadavky na posádky letadel a obsahuje další normy veřejnoprávního charakteru upravující mezinárodní civilní letectví. Na Chicagské

<sup>4</sup> International Air Traffic Association.

<sup>5</sup> Čapek, J.: cit. dílo, s. 61 a násl.

<sup>6</sup> Založena byla 57 leteckými společnostmi z 31 zemí, především evropskými a severoamerickými. V dnešní době má přes 270 členů z více než 140 států světa. Sídlem je Montreal, pobočka pro Evropu se nachází v Ženevě. Cílem IATA je přispívat k rozvoji bezpečné, plynulé a hospodárné letecké dopravy v zájmu národů celého světa, podporovat leteckou obchodní činnost a zkoumat otázky s tím spojené, zabezpečovat rozvoj spolupráce mezi leteckými společnostmi a spolupracovat s ICAO a s dalšími mezinárodními organizacemi. History of IATA [online]. Dostupné z: <http://www.iata.org/about/history.htm?iata=iata>.

<sup>7</sup> Též „letecké svobody“ nebo jen „svobody vzduchu“. První „svobodou vzduchu“ je právo tranzitního přeletu bez přistání na území státu poskytujícího toto právo. Druhou „svobodou vzduchu“ je právo tranzitního přeletu přes území cizího státu s přistáním na tomto území pro neobchodní účely. Třetí „svobodou vzduchu“ je právo vysadit na území cizího státu cestující a náklad, směřující ze státu, v němž je letadlo registrováno, čtvrtá „svoboda vzduchu“ umožňuje navíc naložit na území cizího státu cestující a náklad, směřující do země, kde je letadlo registrováno. Pátá „svoboda vzduchu“ má pak výjimečný charakter, neboť dovoluje naložit na území smluvního státu cestující a náklad směřující na území kteréhokoli třetího státu a vysadit cestující a vyložit náklad z kteréhokoli třetího státu na území smluvního státu. Čapek, J.: cit. dílo, s. 87.

<sup>8</sup> Československo bylo na konferenci zastoupeno londýnskou exilovou vládou a stalo se signatářem Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“) a Dohody o tranzitu mezinárodních leteckých dopravních služeb. Tamtéž, s. 15.

úmluvě nezávislé jsou další dvě úmluvy podepsané současně, ovšem mnohem menším počtem států, týkající se výše uvedených „svobod vzduchu“, a to Dohoda o tranzitu mezinárodních leteckých služeb<sup>9</sup> a Dohoda o mezinárodní letecké dopravě<sup>10</sup>.

Výsledkem Chicagské konference o civilním letectví bylo rovněž rozhodnutí o vytvoření nové mezinárodní organizace, tentokrát vládní, jež by zastřešovala mezinárodní spolupráci států v oblasti civilního letectví. Vznikla tak Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO),<sup>11</sup> mající status odborné organizace přidružené k OSN, jejíž statut je obsažen v části druhé Chicagské úmluvy. Článek 44 Chicagské úmluvy vymezuje základní cíle ICAO: vypracování a zdokonalování standardů a doporučení, aplikovaných v každodenní praxi mezinárodního civilního letectví. Uváděním standardů a doporučení ICAO do praxe napomáhá k vytváření jednotných pravidel, čímž se zvyšuje úroveň bezpečnosti a pravidelnosti mezinárodních letů.<sup>12</sup> Na základě průzkumů vypracovává doporučení pro tvorbu mezinárodních tarifů, publikuje statistické údaje o růstu objemu mezinárodní letecké přepravy, zabývá se otázkami zjednodušení formalit a rovněž působí na poli mezinárodního leteckého práva.<sup>13</sup> Základní strukturu ICAO tvoří Shromáždění, Rada a Sekretariát. Shromáždění, které je vrcholným orgánem, se sestává ze všech členských států, schází se jednou za tři roky. Volí na příští tři roky Radu, jež je tvořena 36 státy a je orgánem pěti hlavních sekcí, mj. i sekce právní.

Chicagskou úmluvu doplnily v průběhu let četné dodatky a dílčí změny a byly přijaty další smlouvy týkající se například těchto otázek: mezinárodního uznávání práv k letadlům, trestných činů spáchaných na palubě letadla, značkování plastických trhavin, potlačování protiprávního zmocnění se letadel, potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, zajišťování bezpečnosti letového provozu, řízení letového provozu, uznávání jednotných předpisů letové způsobilosti civilních dopravních letadel aj. Uvedené mezinárodní úmluvy obsahují, jak bylo výše řečeno, převážně normy veřejno-

<sup>9</sup> Tzv. Dohoda o dvou „svobodách vzduchu“.

<sup>10</sup> Tzv. Dohoda o pěti „svobodách vzduchu“.

<sup>11</sup> International Civil Aviation Organization .

<sup>12</sup> Jedná se o letecké licence osob, pravidla létání, leteckou meteorologii, měrné jednotky, provozování letadel, národní imatrikulační značky, leteckou telekomunikaci, vyhledávání a záchranu, vyšetřování leteckých nehod aj. What we do [online]. Dostupné z: [http://www.icao.int/cgi/goto\\_m.pl?icao/en/aimstext.htm#CNS](http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/aimstext.htm#CNS).

<sup>13</sup> ICAO sdružuje téměř všechny státy světa (189), takže rozmanitost právních řádů, přístupů a systémů je velká. Z tohoto důvodu je pro další vývoj mezinárodního leteckého práva, alespoň v určitých oblastech, nezbytná unifikace právní úpravy. Jednou z funkcí ICAO je proto umožnit osvojení si instrumentů mezinárodního leteckého práva a podporovat jejich přijetí v širším měřítku. Týká se to uznávání práv k letadlům, škod způsobených letadlem třetím osobám na zemském povrchu, odpovědnosti leteckého dopravce cestujícím, trestných činů spáchaných na palubě letadla, označování plastických trhavin pro jejich odhalení a protiprávnímu ovlivňování civilního letectví (tamtéž).

právní. Jedná se o pravidla přeletů nad cizím státním územím, pravidla létání, požadavky na bezpečnost letového provozu, bezpečnost letadel ve smyslu technickém, požadavky na posádky letadel apod. Jinou kategorií mezinárodních smluv patřících do leteckého práva jsou smlouvy svým obsahem charakteru soukromoprávního, upravující vztah mezi leteckým dopravcem a uživatelem přepravy, případně třetími osobami. Tyto smlouvy se stávají předmětem zájmu mezinárodního práva soukromého, neboť upravují soukromoprávní vztahy s cizím prvkem.<sup>14</sup> Neustále se rozšiřující objem mezinárodní letecké přepravy a s tím vzrůstající počet vztahů ze smluv o přepravě osob a nákladu, vybízejí, stejně jako je tomu i u jiných druhů mezinárodní přepravy, k unifikaci. Naléhavá potřeba sjednání úmluvy o uvedeném obsahu byla pocíťována prakticky od počátku pravidelné letecké přepravy.<sup>15</sup> Proto byla ve Varšavě 12. října 1929 podepsána zástupci 23 států Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, tzv. Varšavská úmluva (dále jen VÚ). Změny se dočkala v roce 1955 v Haagu, Protokolem, který VÚ mění a doplňuje (dále jen HP). Tento Protokol však nebyl ratifikován všemi smluvními stranami VÚ. V případě následující, tzv. Guadalajarské úmluvy (dále jen GÚ) z roku 1961, se nejednalo o přímou změnu VÚ, spíše o její doplnění o otázky v ní neupravené nebo nejasné. Z hlediska počtu smluvních stran neznamenal zdaleka takový úspěch, jako předchozí dvě. V roce 1975 byly v Montrealu sjednány dodatkové protokoly k uvedenému Varšavskému systému, tzv. Montrealské protokoly I-IV. V platnost vstoupily ale až v roce 1996, a to Montrealský protokol I a II, v roce 1998 Montrealský protokol IV. Třetí Montrealský protokol dosud v platnost nevstoupil pro nedostatečný počet ratifikací a vzhledem k pozdějšímu vývoji lze předpokládat, že již ani nevstoupí. Stejný osud zřejmě potká i tzv. Guatemalský protokol, sjednaný v roce 1971, který měl měnit VÚ z hlediska výše odpovědnostních limitů a koncepce odpovědnosti. Uvedený Varšavský systém však za léta své existence nesplnil to, kvůli čemu vznikal: unifikační účel. Úprava byla roztržena do několika samostatných úmluv a protokolů, u kterých byl různý počet smluvních stran, takže vznikalo poměrně velké množství možných kombinací právních úprav. Z těchto a dalších důvodů byla již od 80. let široce diskutována potřeba zcela nové unifikační úmluvy, týkající se otázek vyplývajících z mezinárodní letecké přepravy. Úspěšnou se nakonec stala iniciativa Právního výboru ICAO, který na svém 30. zasedání v roce 1997 přijal Návrh úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě. Konečnou podobu získal Návrh na diplomatické

<sup>14</sup> Kučera, Z.: cit. dílo, s. 22.

<sup>15</sup> První pravidelná letecká linka pro přepravu cestujících a zboží byla zahájena 25. srpna 1919 mezi Londýnem a Paříží (Čapek, cit. dílo, s. 86).

konferenci konané v květnu 1999 v Montrealu, kde byla nakonec 28. května 1999 schválena a podepsána Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, tzv. Montrealská úmluva (dále jen MÚ).

Zcela novou a samostatnou kapitolou v regulaci právních vztahů z mezinárodní letecké přepravy je pak v našem evropském prostoru snaha Evropského společenství o vlastní uchopení uvedené problematiky. Alespoň regionálně se pokouší stanovit další pravidla a působnost těchto pravidel dále rozšířit i na dopravu vnitrostátní. Unifikace zde však není cílem sama o sobě, má především posilovat práva cestujících, kteří, coby spotřebitelé, požívají stále více ochrany jakožto slabší smluvní strana. Uvedené snahy se odrazily zejména v nařízení Rady ES 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, v rozhodnutí Rady 2001/539/ES o uzavření MÚ Evropským společenstvím a v nařízení EP a Rady EU 261/2004 o společných pravidlech při poskytování náhrad a pomoci cestujícím v případě odepření nástupu do letadla, zrušení letu nebo většího zpoždění.

Popisované mezinárodní smlouvy, jež upravují soukromoprávní vztahy s cizím prvkem, jak bylo výše zmíněno, mají charakter přímých norem mezinárodního práva soukromého. Obsahují hmotněprávní úpravu, stávají se součástí vnitrostátního práva, a tudíž odpadají problémy spojené s používáním práva zahraničního. Tato tzv. přímá metoda právní úpravy soukromoprávních vztahů s cizím prvkem nahrazuje metodu kolizní, a to v mezích předmětu úpravy. Jak již ze samotných názvů některých těchto úmluv vyplývá, neupravují všechny otázky plynoucí z daného právního vztahu, jež je předmětem jejich úpravy. V takovém případě nastupují kolizní normy, které musí určit tzv. subsidiární statut, tj. jakého právního řádu se použije pro otázky přímou normou neupravené.<sup>16</sup> Vzhledem k tomu, že tyto úmlouvy samy kolizní normy neobsahují, bude třeba použít kolizních norem *legis fori*.

Smlouvy mezinárodního práva veřejného upravující soukromoprávní vztahy s cizím prvkem a nařízení Evropské unie však nejsou jedinými prostředky, jimiž je dosahováno účelu unifikace práva v dané oblasti. Neméně významné jsou i prostředky tzv. *lex mercatoria*, v našem případě se jedná o různá soukromoprávní ujednání samotných leteckých dopravců, společné přepravní podmínky a řády apod. Je zřejmé, že tyto prostředky nemohou vyloučit použití mezinárodních smluv či národního práva rozhodného pro konkrétní právní vztah. Dopravci se mohou pohybovat pouze v rámci, který jim mezinárodní smlouvy a národní právní řády vymezují. V době, kdy se nedařilo získat potřebný počet států pro přijetí změn Varšavského systému, sehrála určitou úlohu Montrealská prozatímní ujednání (1966),

<sup>16</sup> Kučera, Z.: cit. dílo, s. 203.

Maltské ujednání (1974), Japonská iniciativa aj. Na mimovládní úrovni jsou významné též snahy IATA, a sice Intercarrier Agreement on Passenger Liability z roku 1995, či Společné přepravní podmínky IATA.

Jak napovídá název této rigorózní práce, není jejím cílem zabývat se leteckým právem jako takovým, nýbrž jen aspekty mezinárodního práva soukromého v leteckém právu, a to otázkami hmotněprávních úprav vztahů z mezinárodní letecké přepravy. Kromě samotného přehledu a rozboru právní úpravy mezinárodní letecké přepravy bude kladen důraz na srovnání Varšavského systému s právní úpravou obsaženou v Montrealské úmluvě, jakož i novou úpravou v rámci Evropského práva.

## 1.2 Základní pojmy v právu mezinárodní letecké přepravy

Vymezení obsahu základních pojmů je nezbytné pro pochopení a aplikaci norem obsažených ve všech instrumentech, kterými se budu v předkládané práci dále zabývat, stejně jako je to důležité pro jakýkoli obor práva.

### 1.2.1 Doprava a přeprava

Tyto dva pojmy jsou nejen v běžné mluvě, ale velmi často i v právních předpisech<sup>17</sup> zaměňovány a užívány jako synonyma. Přesto má význam jejich rozlišování, neboť obsah těchto pojmů se liší. Dopravou se rozumí soubor úkonů vedoucí k přemístování osob a nákladu z jednoho místa na jiné, a to dopravními prostředky po dopravních cestách, tedy přemístování v technickém smyslu. Přeprava naproti tomu představuje uskutečňování přemístění z hlediska účelu a výsledku. Vyjadřuje již určitý stupeň individualizace předmětu přemístování, kterému vzniká konkrétní subjektivní právo na přemístění určitým způsobem do určitého místa, jež je zakotveno zpravidla v přepravní smlouvě. Z uvedeného lze dovést, že pojem doprava je používán především veřejnoprávní úpravou, zatímco pojem přeprava je spojen spíše s právní úpravou soukromoprávní.<sup>18</sup> V anglickém znění základních unifikčních instrumentů jsou tyto pojmy vyjádřeny dvojicí výrazů *transport* a *carriage*. Ačkoli v některých českých překladech mezinárodních smluv není rozlišení obou pojmů striktně dodržováno, budu nadále v této práci používat termín přeprava v souladu s jeho obsahem, i když v konkrétním případě nemusí být v českém překladu právního předpisu takto použít.

### 1.2.2 Letecká přeprava

Za použití předchozí definice je možné za leteckou přepravu označit přemístování osob a věcí pomocí letadla.<sup>19</sup> Definicí letadla obsahuje Chicagská úmluva v příloze č. 7. Letadlem je každé zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu. Spadají sem tudíž i např. balóny,

<sup>17</sup> Např. zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví.

<sup>18</sup> Horník, J.: Výklad některých základních pojmů mezinárodní letecké přepravy, EMP 6/1999, s. 62.

<sup>19</sup> Termín *aircraft* používá ve svých člancích i jak VÚ, tak MÚ.

vzducholoď nebo kluzáky. Užším pojmem je letoun, což je zařízení těžší vzduchu s pohonem a s pevnými křídly, na jejichž plochách je z aerodynamických sil vyvozován vztlak. Z právních předpisů, kterými se bude tato práce obírat, pouze jediný, a sice nařízení EP a Rady (ES) č.261/2004, definuje svoji působnost za pomoci druhého z obou termínů.<sup>20</sup>

### 1.2.3 Mezinárodní letecká přeprava

V běžném chápání tohoto termínu by se jednalo o přepravu mezi suverénními státy. Unifikovaná úprava má avšak pro své potřeby vlastní definici mezinárodní přepravy. VÚ, stejně jako MÚ, jí rozumí každou přepravu, kdy podle ujednání stran místo odletu a místo určení leží na území dvou smluvních stran, nebo jedné smluvní strany, je-li smluvně stanovena zastávka na území třetí země. Posoudit, zda se v konkrétním případě jedná o přepravu mezinárodní, má klíčový význam, neboť pouze tehdy může být použita unifikovaná úprava. Tato otázka by se nejevila jako příliš složitá v případě, kdyby se jednalo o jedinou, v úvahu přicházející unifikaci. V současné době je však třeba navíc určit, zda ta která přeprava je mezinárodní podle MÚ, nebo jen podle VÚ, nebo není mezinárodní vůbec (o tomto problému podrobněji v kapitole 3.1).

### 1.2.4 Předmět mezinárodní letecké přepravy

Předmětem přepravy (druhotným předmětem) jsou v nejobecnější rovině osoby a věci. Unifikovaná úprava rozeznává přepravu cestujících, zavazadel a nákladu, avšak žádný z těchto pojmů není legálně definován. Nikoli každá osoba přemísťovaná letadlem je přepravovaný cestující. Spory v tomto směru panují zejména ohledně postavení zaměstnanců leteckého dopravce (viz dále kapitola 3.1). S jistou výhradou by se dalo říci, že cestující je ta osoba, které byla vydána letenka.<sup>21</sup>

Zavazadla se dělí na zapsaná a nezapsaná a jsou jimi věci přepravované zpravidla s cestujícím na základě jediné přepravní smlouvy. Veškeré ostatní přepravované věci se nazývají nákladem. Dříve byl používán užší termín zboží, který vyjadřoval obchodní cha-

<sup>20</sup> Čl. 3 (4) nařízení 261/2004: „Toto nařízení se vztahuje pouze na cestující přepravované motorovým letadlem s pevnými křídly.“

<sup>21</sup> Naproti tomu, nařízení 261/2004 omezuje svou působnost v čl. 3 (3) pouze na ty cestující, kteří necestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti dostupné. Naopak, nařízení 785/2004 se pro své potřeby pokouší definovat cestujícího tak, že jde o osobu, která se účastní letu se souhlasem leteckého dopravce. Nepatří sem pouze členové posádky ve službě (čl. 3 písm. g) nařízení 785/2004).

rakter přepravovaného nákladu. Výjimkou jsou poštovní zásilky, které vůbec nejsou přepravovanou věcí ve smyslu mezinárodní letecké přepravy.<sup>22</sup>

### 1.2.5 Letecký dopravce

Jedním ze subjektů přepravního vztahu je letecký dopravce. Ani tento pojem není v žádné z úmluv definován. Základní vymezení podává čl. 1 VÚ i MÚ. Jedná-li se o přepravu úplatnou, může být dopravcem kdokoli. V případě přepravy bezúplatné, může být dopravcem pouze podnik letecké dopravy. Důležité je, že existence leteckého dopravce podle těchto mezinárodních úmluv není vázána na jakékoli veřejnoprávní povolení.<sup>23</sup> Pojem dopravce je vykládán velmi široce a jsou jím zahrnuti nejen jeho zaměstnanci a agenti, ale i další osoby, které působí při přepravě na základě jakéhokoli závazku vůči dopravci. Párovým pojmem k leteckému dopravci a druhou stranou smluvního vztahu z letecké přepravy je uživatel přepravy. Při přepravě cestujících a zavazadel jím bude zpravidla cestující, který je tak zároveň předmětem přepravy, při přepravě nákladu jím bude odesílatel a příjemce. Unifikovaná úprava však tohoto obecného pojmu nepoužívá.

### 1.2.6 Letenka, letecký nákladní list, smlouva o přepravě

V letecké přepravě je důležité rovněž rozlišovat přepravní dokumenty a samotnou smlouvu o přepravě, o jejímž uzavření jsou přepravní dokumenty důkazem. V jistém smyslu jsou přepravní dokumenty od přepravy i oddělitelné, neboť existuje přeprava bez přepravních dokumentů, stejně jako přepravní dokumenty bez přepravní smlouvy.<sup>24</sup> Dle unifikované úpravy mezi přepravní dokumenty patří letenka, zavazadlový lístek a letecký nákladní list. Ačkoli jsou na obsah těchto dokumentů kladeny určité nároky, nejedná se o cenné papíry, ve kterých by bylo inkorporováno jakékoli právo, jež by sdílelo osud takového přepravního dokumentu. V moderní éře elektronické komunikace je přepravní smlouva

<sup>22</sup> Srov. definici obchodní letecké dopravy podle § 56 (1) zák. č. 49/1997 o civilním letectví: „Obchodní leteckou dopravou se rozumí doprava osob, zvířat, zavazadel, věcí a pošty letadly.“

<sup>23</sup> Paradoxně, nařízení 2027/97 v platném znění, které se snaží rozšířit působnost MÚ i na oblast vnitrostátní letecké přepravy v rámci EU, zároveň zužuje pojem leteckého dopravce tím, že jím může být jen podnik letecké dopravy s platnou provozní licencí. Čl. 2 (1) písm. a) nařízení 2027/97 v platném znění. Podobně i jiné komunitární právní předpisy předpokládají existenci platné provozní licence. Výjimkou v tomto směru je nařízení 785/2004, které připouští možnost, že požadovaná provozní licence nemusí existovat. Podrobněji v kapitole 4.

<sup>24</sup> Kupříkladu letecký dopravce neuzavírá se svými zaměstnanci přepravní smlouvy pokud je letecky přemisťuje v rámci plnění jejich pracovních povinností, avšak vystavuje jim na tuto přepravu letenky. Stejně tak nevystavení přepravního dokladu neznamena, že nebyla uzavřena smlouva o přepravě.



uzavírána často pomocí prostředků dálkové komunikace a podstatné náležitosti smlouvy se nacházejí na mnoha místech, nikoli v jediném dokumentu. Nedílnou součástí přepravní smlouvy jsou přepravní podmínky a rovněž povinné informace o odpovědnosti, vyžadované unifikovanou právní úpravou.

Běžně používaný termín „koupě letenky“ zamlžuje skutečný závazkový vztah, který právním úkonem vzniká. Nejde samozřejmě o jakoukoli koupi dle smlouvy kupní, ale o smlouvu přepravní, kde letenka je pouze důkazním prostředkem potvrzujícím uzavření smlouvy o přepravě, nebo i důkazem o rezervaci místa na konkrétní let.

Letenka a letecký nákladní list dokonce nemusí ani existovat v hmotné podobě. Stačí, pokud má uživatel přepravy možnost získat písemné potvrzení o informacích v těchto přepravních dokumentech obsažených.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Viz definice obsažené v čl. 3 a 4 MÚ a čl. 2 písm. f) nařízení 261/2004.

## 2 Varšavský systém

### 2.1 Varšavská úmluva

První a dlouhou dobu jedinou úmluvou upravující hmotněprávně vztahy vznikající v mezinárodní letecké přepravě byla Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, sjednaná ve Varšavě 12. října 1929 (Varšavská úmluva, VÚ).<sup>1</sup> Přesto, že obsahuje úpravu soukromoprávních vztahů, znamenala velký úspěch, co se týče počtu ratifikací.<sup>2</sup> Jak stanoví čl. 1, vztahuje se VÚ na veškerou mezinárodní dopravu osob, zavazadel nebo zboží, provozovanou letadlem za úplatu. V případě, že dopravu provádí letadlem letecký podnik, vztahuje se i na dopravu bezplatnou. Ve svém původním znění byla mezinárodní přeprava ve VÚ definována jako každá přeprava, při které podle smlouvy leží místo odletu a místo určení buď na území dvou Vysokých smluvních stran, nebo na území pouze jedné Vysoké smluvní strany, je-li domluvena zastávka na území podléhajícímu suverenitě, suzerenitě<sup>3</sup>, mandátu nebo autoritě jiné moci, ač tato moc není stranou této Úmluvy. Přeprava bez takové smluvené zastávky mezi územími podléhajícími suverenitě, suzerenitě, mandátu nebo autoritě téže Vysoké smluvní strany se nepovažuje za mezinárodní ve smyslu VÚ. Přeprava prováděná postupně několika leteckými dopravci se považuje za nepřerušenu, byla-li stranami zamýšlena jako jediný výkon, ať už byla sjednána formou jediné smlouvy či několika smluv a nepozbývá své mezinárodní povahy tím, že jediná smlouva nebo několik smluv má být provedena na území podléhajícímu suverenitě, suzerenitě, mandátu nebo autoritě téže Vysoké smluvní strany.

VÚ upravuje v kapitole druhé, člancích 3 – 16, přepravní dokumenty, kterými jsou letenka, zavazadlový lístek a letecký nákladní list a stanoví jejich povinné náležitosti. V kapitole třetí obsahují články 17 až 30 ustanovení o odpovědnosti dopravce. Dopravce je odpovědný za škodu, která nastala tím, že cestující byl usmrcen, zraněn, nebo utrpěl jakékoli jiné poškození na těle, stala-li se nehoda, která způsobila škodu, v letadle nebo při jakýchkoli operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z něho. Dopravce je dále odpovědný za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením zapsaných zavazadel nebo zboží, stala-li se událost, jež způsobila škodu, za letecké dopravy. Letecká dopra-

<sup>1</sup> Byla přijata Československou republikou a vyhlášena pod číslem 15/1935 Sb. ve svém autentickém (francouzském) znění a českém překladu.

<sup>2</sup> Ke 30. červnu 2005 měla VÚ 151 smluvních stran (ICAO Journal, 5/2005, s. 33).

<sup>3</sup> Suzerenita je vztah závislosti, jejímž základem je vazalský poměr mezi panovníkem státu ovládajícího (suzerénem) a panovníkem státu závislého. Ottův slovník naučný, heslo souverain, XXIII. díl, Praha 1905.

va zahrnuje dobu, po kterou jsou zavazadla nebo zboží pod dozorem dopravce, ať na letišti, v letadle nebo kdekoli jinde. Nezahrnuje dopravu pozemní, námořní nebo říční, ledaže je prováděna za účelem nakládání, dodání nebo překládání. V takovém případě se má zato, že škoda vzešla z události nastalé při letecké dopravě, pokud nebude prokázán opak. Dopravce je též odpovědný za škodu, která vznikla zpožděním. V původním znění VÚ byly stanoveny limity odpovědnosti dopravce při přepravě osob za každého cestujícího na 125 tisíc franků, přičemž nebyla vyloučena možnost smluvně zvýšit uvedený limit. Při přepravě zapsaných zavazadel a nákladu byla odpovědnost dopravce omezena na částku 250 franků za kilogram, pokud ovšem cestující nebo odesílatel, odevzdávaje zásilku dopravci, neučinil zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a nezaplatil-li dodatečný poplatek, je-li pro takový případ požadován. Pro předměty, které si cestující opatruje sám, byla odpovědnost dopravce omezena na částku 5 tisíc franků u každého cestujícího. Měnovou jednotkou uváděnou jako „frank“ byla myšlena jednotka Francouzský frank o obsahu 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000.<sup>4</sup> V čl. 25 VÚ bylo dále stanoveno, že dopravce se nemůže vyvinut, nebo dovolávat omezené odpovědnosti v případě, že škoda byla způsobena jeho úmyslným jednáním, jednáním jeho zaměstnance v rámci jeho pracovních povinností, nebo takovým způsobem, jaký *lex fori* považuje za úmyslné.

Žalobu z odpovědnosti je podle VÚ možné podat ve lhůtě dvou let podle volby žalobce na území jedné z Vysokých smluvních stran, a to buď u soudu bydliště dopravce, u soudu hlavního sídla jeho provozu, u soudu místa pobočky, kde byla smlouva sjednána nebo u soudu místa určení. Pro řízení platí *lex fori*. VÚ dále stanoví, že neplatné jsou všechny doložky, kterými by dopravce omezoval svoji odpovědnost, stanovil nižší limity odpovědnosti, doložky o určení právního řádu, jehož má být použito nebo o změně pravidel příslušnosti. Při přepravě zboží ale umožňuje sjednání doložky o rozhodčím řízení v mezích VÚ, pokud má být provedeno v místech, na něž se vztahuje příslušnost soudů podle Úmluvy.

## 2.2 Haagský protokol

První přímou změnu VÚ provedl Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929,

<sup>4</sup> Článek 22 VÚ.

sjednaný 28. září 1955 v Haagu (dále jen Haagský protokol, HP).<sup>5</sup> Hned v prvním článku měnil definici mezinárodní přepravy tak, že veškerá ustanovení o „území podléhajícímu suverenitě, suzerenitě, mandátu nebo autoritě“ bylo nahrazeno prostým „jiný stát“ či „území Vysoké smluvní strany“, čímž ve svém důsledku byl rozšířen rozsah územní působnosti původní VÚ. Zároveň HP reagoval na výkladové problémy termínu „Vysoká smluvní strana“ tím, že byla do Úmluvy vložena jeho legální definice.<sup>6</sup> Nově byly stanoveny náležitosti přepravních listin a zdůrazněna možnost vydání leteckého nákladního listu jako cenného papíru. HP bylo rovněž zrušeno tzv. nautické zavinění<sup>7</sup> jako exkulpační důvod v případě odpovědnosti za škodu. Změna se týkala i výše limitu odpovědnosti dopravce při přepravě osob, a sice tak, že nově byl stanoven na 250 tisíc franků za každého cestujícího. V ostatním zůstaly limity stejné. Leteckému dopravci bylo také umožněno v přepravní smlouvě sjednat doložku týkající se vyloučení odpovědnosti, nebo snížení jejich limitů v případě, že ztráta nebo poškození přepravovaného nákladu vyplývá z jeho povahy či vlastní vady. Změněn byl i čl. 25 VÚ, a to tak, že odpovědnostní limity neplatí, je-li prokázáno, že škoda vyplývá z činu nebo z opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců při výkonu své služby, kterého se dopustili buď úmyslně, nebo s vědomou nedbalostí. Haagským protokolem změněná VÚ je jediný dokument, který má být nazýván Varšavská úmluva změněná v Haagu r. 1955 (dále jen VÚHP).

### 2.3 Guadalajarská úmluva

Další změnou, či spíše doplněním VÚ, se stala Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, sjednaná v Guadalajaře 18. září 1961 (dále jen Guadalajarská úmluva, GÚ).<sup>8</sup> Potřeba úpravy této problematiky vyvstala zejména proto, že ve VÚ, ani

<sup>5</sup> V platnost vstoupil 1. srpna 1963 a tímto dnem nabyl účinnosti i pro ČSSR, český překlad HP byl publikován vyhláškou MZV 15/1966 Sb. Ke 30. červnu 2005 má HP 136 smluvních stran (ICAO Journal 5/2005, s. 33).

<sup>6</sup> Ve 30. letech vznikly kolem pojetí Vysoké smluvní strany výkladové potíže. Jejich příkladem bylo rozhodnutí anglické Sněmovny lordů, že na let z Velké Británie do Belgie se bude vztahovat VÚ, ač Belgie v té době VÚ neratifikovala, ale pouze podepsala. Tuto možnost výkladu odstranil nově vložený článek 40A, ve kterém je termín Vysoká smluvní strana vymezen tak, že se jedná o stát, který k VÚ platně přistoupil. (Horník, J.: cit. dílo, s. 42).

<sup>7</sup> Jedná se o již překonaný institut vyloučení odpovědnosti za škodu, pokud byla způsobena nesprávným postupem při řízení letadla, manipulací s ním nebo navigací, pokud zároveň byly učiněny všechny nezbytné postupy pro předejití škodě. Uvedené bylo obsaženo v čl. 20 odst. 2 VÚ.

<sup>8</sup> Český překlad GÚ byl publikován vyhláškou MZV 27/1967 Sb. Účinnosti nabyla 1. května 1964 a v současné době má 84 smluvních stran (ICAO Journal 5/2005).

HP není vymezen pojem dopravce. Výklad tohoto pojmu nečiní potíže v případě, že se jedná o dopravce, se kterým byla uzavřena přepravní smlouva. Určitý problém může nastat, pokud jde o dopravce nesmluvního. Již na haagské konferenci, která jednala o změně VÚ, byla předložena zpráva podvýboru právního výboru ICAO o otázkách souvisejících s charterováním či nájmem letadla. Vzhledem ke složitosti problému bylo doporučeno, aby věc byla dále studována a řešení přijato formou zvláštní mezinárodní smlouvy. Přestože bylo úkolem upravit všechny otázky spojené s charterováním, nájmem nebo výměnou letadel, konečný návrh úmluvy byl zúžen na problémy odpovědnosti při přepravě provedené jinou osobou než smluvním dopravcem.<sup>9</sup> GÚ nezavádí definici dopravce podle VÚ, zavádí ale nové pojmy dopravce smluvního a dopravce skutečného. Smluvním dopravcem podle GÚ se rozumí osoba, která uzavřela přepravní smlouvu podle VÚ s cestujícím nebo odesílatelem, nebo s osobou jednajícím jménem cestujícího nebo odesílatele. Skutečným dopravcem se rozumí osoba jiná než smluvní dopravce, která na základě zmocnění smluvního dopravce provádí celou nebo část přepravy sjednané v přepravní smlouvě. Presumpce takového zmocnění podléhá důkazu opaku. Typickým příkladem je cestovní kancelář jako dopravce smluvní a letecká společnost jako dopravce skutečný. Základní zásadou úmluvy je, že dopravce smluvní i skutečný jsou vůči poškozenému uživateli přepravy odpovědni oba společně. Úmluva tedy vychází z praktického zájmu na řešení ve prospěch ochrany uživatele, ale toto řešení je prospěšné i dopravci, neboť stanoví, kdo a za jakých podmínek se může dovolávat odpovědnosti podle čl. 22 VÚ. Na smluvního dopravce se GÚ vztahuje po celou dobu přepravy a na skutečného dopravce pouze po dobu jím prováděné přepravy. Pro oba dopravce platí vzájemná odpovědnost za jednání a opomenutí toho druhého s tím, že skutečný dopravce nemůže nést za jednání nebo opomenutí smluvního dopravce větší odpovědnost, než jaká je stanovena odpovědnostními limity v čl. 22 VÚ. Stížnosti nebo příkazy dávané dopravci podle VÚ, mají stejnou účinnost, ať již byly adresovány smluvnímu či skutečnému dopravci. Zvýhodnění uživatele přepravy se projevuje zejména v ustanoveních, jež upravují právo žaloby na náhradu škody a příslušnost soudu. Žaloba o náhradu škody může být podána podle volby žalobce proti skutečnému dopravci provádějícímu přepravu, nebo proti smluvnímu dopravci, či proti oběma společně nebo zvlášť. Žalovanému dopravci byla proti tomu poskytnuta možnost žádat, aby druhý dopravce byl vyzván k intervenci ve sporu. Účinky opovědi sporu, jež má umožnit projednávání věci před jedním soudem a soustředění důkazů, se posuzují podle *lex fori*. Mohou se týkat pouze po-

<sup>9</sup> Basch, J.: Úmluva o mezinárodní dopravě letadlem, kterou provádí jiná osoba než smluvní dopravce, Časopis pro mezinárodní právo, 1965, s. 91.

měru mezi uživatelem přepravy a dopravci, nikoli poměru mezi oběma dopravci navzájem.<sup>10</sup> Příslušnost soudu k podání žaloby odpovídá v případě smluvního dopravce ustanovení čl. 28 VÚ, v případě dopravce skutečného je pro podání žaloby příslušný soud místa jeho trvalého pobytu nebo místa hlavního sídla jeho podniku. Je třeba také podotknout, že v době, kdy byla GÚ přijímána se předpokládalo, že nabude účinnosti dříve, než HP, takže bylo výslovně uvedeno, že se vztahuje na VÚ v původním i revidovaném znění, přičemž bylo počítáno, že některé státy budou jejími smluvními stranami, aniž by zároveň byly stranami HP.<sup>11</sup> Nelze říci, že by absence bližšího vymezení pojmu dopravce ve VÚ vznikla nedopatřením nebo opomenutím. Tato otázka nebyla pouze považována za důležitou. Ani později se v aplikační praxi soudů mnoha států neseťkal výklad pojmu dopravce s většími potížemi, což bylo také důvodem, proč GÚ nezískala zdaleka tolik smluvních stran, jako VÚ a HP.<sup>12</sup> Úmluva vůbec neobsahuje ustanovení o vzájemném poměru pojmů dopravce smluvního a skutečného k pojmu dopravce podle VÚ. Častěji je vyslovován názor, že za dopravce podle VÚ se má považovat dopravce smluvní podle GÚ, přičemž právě postavení dopravce skutečného pod režim VÚ bylo hlavním a původním cílem GÚ. Je však také vyslovován názor, že nová úmluva vytvořila nové pojmy obou dopravců, jež nejsou totožné s pojmem dopravce podle VÚ.<sup>13</sup> Úmluva dále vůbec neobsahuje ustanovení o vzájemném poměru obou dopravců a jejich vzájemných právech a povinnostech.

## 2.4 Guatemalský protokol

Jedinou mezinárodní úmluvou, která by měnila VÚHP a dosud nevstoupila v platnost, je Protokol o změně Varšavské úmluvy jak byla doplněna v Haagu r.1955, sjednaný 8. března 1971 v Guatemala City (dále jen Guatemalský protokol, GP).<sup>14</sup> Částečně upravuje náležitosti přepravních dokumentů, ale především se věnuje odpovědnostním limitům pro dopravce a zasahuje též do koncepce odpovědnosti dopravce. Upřesňuje znění článku 17 VÚ v tom smyslu, že dopravce není odpovědný za smrt nebo zranění cestujícího, jež bylo způsobeno pouze jeho zdravotním stavem. Nově zařazuje do čl. 17 ustanovení o odpovědnosti za škodu na zavazadlech za letecké přepravy, přičemž termínem zavazadlo je

<sup>10</sup> Blíže k problému opovědi sporu: Basch, J.: cit. dílo, s. 94.

<sup>11</sup> V současné době se jedná pouze o Burkina Faso a Mauretánii (ICAO Treaty collection [online], dostupné z: [www.icao.int](http://www.icao.int)).

<sup>12</sup> Příkladem mohou být USA, které GÚ nikdy nepřijaly.

<sup>13</sup> Basch, J.: cit. dílo, s. 93.

<sup>14</sup> Ke 30. červnu 2005 byl GP ratifikován 12 státy, ke vstupu v platnost je však třeba 30 ratifikací, což však je v dnešní době již nereálné (ICAO Journal 6/2005, s. 33).

myšleno jak zapsané zavazadlo, tak věc, kterou si cestující opatruje sám. Článek 18 VÚ pak přenechává ustanovením o odpovědnosti za škodu na přepravovaném nákladu. Oproti znění VÚHP mění koncepci odpovědnosti dopravce, a to tak, že nadále se dopravce může vyvinut jen v případě škody způsobené zpožděním při přepravě osob a zavazadel a dále v případě škody způsobené zničením, ztrátou, poškozením nebo zpožděním při přepravě nákladu. V ostatním tedy nastává objektivní odpovědnost dopravce za škodu. V článku 22 též výrazně zvyšuje odpovědnostní limit při přepravě osob, a sice na 1.500.000,- franků za každého cestujícího v případě smrti nebo zranění, v případě zpoždění je zaváděn limit 62.500,- franků. Pokud jde o přepravu zavazadel, je limit stanoven na 15.000,- franků na každého cestujícího. GP zavádí rovněž v čl. 28 nové místo pro podání žaloby z odpovědnosti, a to místo bydliště nebo trvalého pobytu žalobce, pokud se nachází na území smluvní strany, kde má dopravce svůj podnik.

## 2.5 Montrealské protokoly

Dne 25. září 1975 byly v Montrealu sjednány dodatkové protokoly k Varšavskému systému (dále jen Montrealské protokoly). Hlavním cílem Montrealských protokolů I, II a III bylo upravit u předchozích úmluv Varšavského systému přechod na jinou měnovou jednotku, a sice z francouzského zlatého franku na měnovou jednotku Mezinárodního měnového fondu – SDR, Special Drawing Rights. Montrealský protokol I mění VÚ v původním znění tak, že v čl. 22 stanovené odpovědnostní limity přepočítává na SDR. Státům, které nejsou členy MMF a jejichž právo neumožňuje používat uvedenou jednotku, zůstává zachováno právo používat odpovědnostní limit vyjádřený v peněžních jednotkách o stejné výši a stejném zlatém obsahu, jakým byl definován původní frank. Montrealský protokol II mění stejným způsobem VÚHP a Montrealský protokol III pak VÚHP ve znění GP.<sup>15</sup> Důvod, proč tento protokol dosud nevstoupil v platnost je stejný jako u GP. Limit odpovědnosti v případě škody na zdraví byl stanoven na 1.500.000 franků, resp. 100.000 SDR, kterážto částka vyspělým státům, vč. např. USA, připadala příliš nízká, zatímco státům třetího světa naopak příliš vysoká.<sup>16</sup> Montrealský protokol IV naproti tomu zcela nově

<sup>15</sup> Montrealský protokol I vstoupil v platnost 15. 2. 1996 a v současné době má 48 ratifikací, Montrealský protokol II vstoupil v platnost rovněž 15. 2. 1996 a v současnosti má 49 ratifikací. Montrealský protokol III získal zatím 21 ratifikací a protože ke vstupu v platnost je vyžadováno 30 ratifikací, v platnost zatím nevstoupil a vzhledem k pozdějšímu vývoji a přijetí MÚ není příliš velká naděje, že kdy vstoupí (ICAO Journal 5/2005, s. 33).

<sup>16</sup> Müller-Rostin, W.: Montrealské úmluvy, EMP 9-10/2000, s. 62.

upravuje letecký nákladní list a odpovědnost za škodu na zapsaných zavazadlech a nákladu. Stalo se tak proto, že původní úprava přepravy nákladu (dříve „zboží“) ve VÚ byla shledána velmi zastaralou, zejména když pozdější modifikace se týkaly jen přepravy osob a zavazadel. V čl. 18 a 20 jsou provedeny zásahy do koncepce odpovědnosti dopravce při přepravě nákladu. Z původní odpovědnosti za presumované zavinění se stává odpovědnost objektivní, přičemž jsou přesně stanoveny liberační důvody, při jejichž naplnění je odpovědnost dopravce vyloučena.<sup>17</sup>

Neúspěch při ratifikaci GP ale i Montrealských protokolů znamenal na dlouhou dobu zmrazení celého Varšavského systému ve své několik desítek let staré podobě s ne příliš dobrými vyhlídkami do budoucna. Potřeba nové moderní úpravy byla zjevná, nezdálo se však příliš efektivní doplňovat již tak dost rozříštěný systém o nové dodatkové protokoly. Během 80. let vznikl návrh na zcela novou unifikaci otázek vyplývajících z mezinárodní letecké přepravy. Jeho realizace ale ztroskotala hned z několika důvodů. Problematické bylo předně jeho netradiční formální pojetí. Spjoval do jedné úmluvy do té doby na sobě nezávislé odpovědnostní systémy, tj. Varšavský systém a tzv. Římský systém.<sup>18</sup> Dalším kontroverzním řešením bylo konstituování objektivní odpovědnosti dopravce, která byla pro újmu vzniklou cestujícím neomezená.<sup>19</sup>

## 2.6 Soukromoprávní iniciativy

Východiska z neuspokojivého stavu kolem Varšavského systému byla hledána rovněž cestou jednání na mimovládní úrovni. Zejména neschopnost dohody států pokud jde o nové limity odpovědnosti byla příčinou řady iniciativ samotných leteckých dopravců nebo jejich organizací. Právní základ těchto dohod spočíval na ustanovení čl. 22 VÚ, které dovozuje leteckému dopravci sjednat s cestujícím vyšší limity odpovědnosti. Z roku 1966 pocházejí tzv. Montrealská prozatímní ujednání, v nichž zúčastnění dopravci souhlasí se zvýšením horní hranice odpovědnosti až na 75 tisíc amerických dolarů, dosáhne-li se při přepravě bodu ve Spojených státech. Japonská iniciativa z r. 1992 obsahovala dvoustupňový

<sup>17</sup> Montrealský protokol IV vstoupil v platnost v 14. 6. 1998 a v současnosti má 53 smluvních stran. Česká republika není stranou tohoto protokolu (ICAO Treaty collection, [online] dostupné z: [www.icao.int](http://www.icao.int)).

<sup>18</sup> Římský systém se týká odpovědnosti za škodu způsobenou cizím letadlem třetím osobám na zemském povrchu a je tvořen Římskou úmluvou z r. 1952, doplněnou Montrealským protokolem z r. 1978. Římská úmluva vstoupila v platnost v roce 1958 a momentálně má 47 smluvních stran. Tento malý počet stran a zároveň absence vyspělých států, způsobené zřejmě nízkými odpovědnostními limity, z ní činí spíše jednu z méně úspěšných mezinárodních úmluv.

<sup>19</sup> Horník, J.: Od Varšavy k Montrealu, Právník 2000, s. 264.



system odpovědnosti, kde dopravce je objektivně odpovědný (bez možnosti obrany podle čl. 20 VÚ) až do částky 100 tisíc SDR, a odpovědný za presumované zavinění s možností obrany podle čl. 20 VÚ nad částku 100 tisíc SDR. O tři roky později tento model převzala IATA do návrhu vlastního *Intercarrier Agreement on Passenger Liability* podepsaného v Kuala Lumpur r. 1995 (dále jen IIA). K provedení IIA byl poté následující rok otevřen k podpisu IATA Intercarrier Agreement on Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement (dále jen MIA).

### 3 Montrealská úmluva

Jak bylo uvedeno již v úvodu, Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě (dále též jen „Úmluva“) byla přijata na diplomatické konferenci svolané Generálním tajemníkem ICAO do Montrealu 28. května 1999. Účastníkem konference byla i Česká republika.<sup>1</sup> Návrh úmluvy vycházel z VÚ, dodržoval její strukturu i jazyk, neboť hlavním cílem bylo nahradit stávající roztržštěný Varšavský systém novou, moderní unifikační úmluvou.<sup>2</sup> Do návrhu byla zapracována některá ustanovení Montrealského protokolu IV, GP a téměř celá GÚ. Montrealská úmluva se tak skládá z velkého množství právních aktů, které tvoří roztržštěný a tím pádem nepřehledný systém Varšavský. MÚ se snaží tyto akty spojit do jediného textu zachovávajíc v co nejširší míře terminologii i čísla článků původní VÚ a reflektujíc současné požadavky na právní úpravu mezinárodní letecké přepravy. Zatímco na VÚ bylo nahlíženo postupem času pro její nízké odpovědnostní limity jako na úmluvu, která nadměru chrání leteckého dopravce a stojí tak proti oprávněným zájmům uživatelů přepravy, MÚ tento poměr zcela jistě změní ve prospěch uživatele přepravy (spotřebitele) jako slabší smluvní strany. K takové změně se schylovalo již delší dobu a to, jak by měla nově pojatá úprava ochrany uživatele přepravy vypadat, naznačovaly již paradoxně výše zmiňované iniciativy samotných leteckých dopravců. MÚ proto již není úmluvou pro aerolinie, ale úmluvou pro spotřebitele. Jedna z hlavních zásad nové úmluvy je vyjádřena v její preambuli. Je jí uznání důležitosti zabezpečení ochrany zájmů uživatelů mezinárodní letecké přepravy a nutnost spravedlivého odškodnění založeného na zásadách nápravy utrpěné újmy. Preambule nemá samozřejmě právní závaznost, je však důležitou pomůckou pro interpretaci Úmluvy v souladu s jejím účelem. MÚ má kogentní charakter, dopravce se kupříkladu nemůže své odpovědnosti v přepravní smlouvě zbavit, nebo sjednat nižší limity odpovědnosti než Úmluvou určené. Takové ujednání by bylo neplatné a neúčinné, nezakládalo by však neplatnost celé přepravní smlouvy, která by se i nadále řídila ustanoveními MÚ a chránila uživatele přepravy. Dopravce se může platně vzdát jedině jakékoli ochrany umožněné mu Úmluvou, nebo stanovit podmínky, které nejsou s MÚ v rozporu. Naproti tomu MÚ nestanoví smluvní přímus, takže dopravce nemůže být nucen uzavřít jakoukoli přepravní smlouvu.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> V českém a anglickém znění vyhlášena pod č. 123/2003 Sb. mez. smluv.

<sup>2</sup> Horník, J.: Od Varšavy k Montrealu, s. 265.

<sup>3</sup> Srov. např. čl. 26, 27, ale i 49 MÚ. V tomto směru se však úprava neliší od VÚ.

### 3.1 Působnost Montrealské úmluvy

Stejně jako VÚ, vztahuje se i MÚ na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu. Provádí-li přepravu podnik nebo organizace zabývající se leteckou přepravou, vztahuje se MÚ ve stejném rozsahu i na bezplatnou leteckou přepravu.<sup>4</sup> MÚ se rovněž vztahuje na přepravu, kterou provádí stát nebo právnická osoba veřejného práva zřízená podle zákona, vyhovuje-li současně předchozím podmínkám.<sup>5</sup> Úmluva se nevztahuje na přepravu poštovních zásilek, která se řídí výhradně pravidly platnými pro vzájemné vztahy mezi dopravci a poštovními správami.

Shodně s VÚ je definována i mezinárodní přeprava. Rozumí se jí jakákoli přeprava, při níž podle dohody leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď na území dvou smluvních stran a nebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, i když tento není smluvní stranou. Mezinárodní přepravou není přeprava mezi dvěma místy na území jedné smluvní strany bez dohodnuté zastávky na území jiného státu. Jedná-li se o přepravu mezi místy ležícími v různých smluvních státech, nevzniká pochybnost o aplikaci Úmluvy. Ta může nastat v případě, kdy místo odletu leží na území smluvní strany MÚ, místo cílové nikoli. Zde je důležité upřesnit pojem zastávky na území jiného státu. Podle rozhodnutí anglického odvolacího soudu z roku 1936 ve věci *Grein v. Imperial Airways* se jí rozumí takové místo, kde podle smlouvy letadlo, kterým je smlouva prováděna, během smluvní přepravy přistane a cestující může na takovém místě svoji cestu přerušit z jakéhokoli důvodu.<sup>6</sup> Do této kategorie lze zařadit tzv. zpáteční lety. Proto například na linku Praha-Istanbul-Praha by se vztahovala MÚ, protože byla stanovena zastávka v nesmluvním státě, zatímco let jednosměrný Praha – Istanbul by podléhal pouze VÚHP. Za mezinárodní bude přeprava považována i tehdy, je-li prováděna postupně několika leteckými dopravci s úmyslem vykonat ji jako jeden jediný výkon, bez ohledu na to, zda byla sjednána ve formě jediné smlouvy, nebo několika smluv a jedna smlouva nebo několik smluv je plněno zcela v rámci území jednoho státu.<sup>7</sup> Proto např. let Chicago – Praha provozovaný leteckými společnostmi ČSA a Delta Airlines bude zcela v působnosti MÚ jako let mezinárodní, ačkoli jeho část (Chica-

<sup>4</sup> Čl. 1 odst. 1 MÚ. V anglickém textu MÚ je použit termín „air transport undertaking“, namísto „air transport enterprise“ v původní VÚ, z čehož je v zahraniční literatuře dovozováno, že MÚ má v tomto směru širší rozsah než VÚ a bude se tak patrně vztahovat i na bezplatnou přepravu provozovanou nikoli leteckou společností, tedy například na let s přáteli v soukromém letadle. Whalen, T.: *The New Warsaw Convention: The Montreal Convention, Air & Space Law*, Vol. XXV, 1/2000, s. 15.

<sup>5</sup> K tomuto ustanovení je však možné učinit výhradu. Viz čl. 2 odst. 1 a čl. 57 MÚ.

<sup>6</sup> Horník, J.: *Výklad pojmů*, s. 43.

<sup>7</sup> Čl. 1 odst. 3 MÚ.

go – New York) bude provedena Deltou na lince vnitrostátní. Samotné navázání obou letů nepodléhá žádnému časovému limitu, rozhodující pro určení charakteru letu je zejména smluvní konsensus stran. Pokud by ale cestující zakoupil letenky u každého ze jmenovaných dopravců zvlášť, bez zjevného úmyslu vykonat let jako jednotný, pak by se u vnitrostátního letu uplatnil národní režim. Důležitým kritériem pro určení, zda se jedná o přepravu mezinárodní je smluvní ujednání stran. Z tohoto pohledu je dále nerozhodné, jak přeprava nakonec reálně proběhne, tj. jestli nebude nakonec ukončena na témže místě kde započala, či na území zcela jiného, nesmluvního státu, a to např. z technických, povětrnostních či jiných důvodů. Do Hlavy V. MÚ byla včleněna ustanovení předchozí GÚ pojednávající o přepravě prováděné jiným než smluvním dopravcem a zároveň stanoveno, že MÚ se vztahuje i na tuto přepravu.

Co se týče působnosti MÚ, je na tomto místě třeba připomenout důležité ustanovení, jež vymezuje vzájemný vztah mezi MÚ a Varšavským systémem. Čl. 55 MÚ stanoví, že tato Úmluva má přednost před jakýmkoli pravidly, jimiž se řídí mezinárodní letecká přeprava, mezi členskými státy této Úmluvy, pokud jsou tyto státy společně členskými státy některé z úmluv Varšavského systému a na území kteréhokoli členského státu této úmluvy, pokud je tento stát členským státem některé z úmluv Varšavského systému. Z uvedeného ustanovení a z faktu, že míra rozšíření VÚ dosahuje téměř universalitu, lze dovodit, že dokud MÚ nezíská celosvětovou účinnost, budou vedle sebe existovat spolu s Varšavským systémem, který se tak bude aplikovat vlastně subsidiárně. Pochybnost nevzbuzuje, která z úmluv se použije v případě, že jak místo odletu, tak místo určení jsou ve smluvních státech MÚ. Problém nastává, pokud smluvní stranou MÚ je jen jeden z obou států. V takovém případě se nejedná o mezinárodní přepravu ve smyslu MÚ, ale (jsou-li současně oba státy smluvními stranami VÚ) o mezinárodní přepravu ve smyslu VÚ, takže nemůže být aplikována MÚ, ale použije se opět VÚ. Bude-li let proveden jako zpáteční, tzn. že místo výchozí a cílové jsou na území jednoho státu, který je smluvní stranou MÚ, a přitom je dohodnuta zastávka v nesmluvním státě, bude aplikována MÚ, avšak vzhledem k ustanovení čl. 33 MÚ, nebude moci být v tomto nesmluvním státě podána žaloba podle MÚ. Současná existence a používání obou úmluv však nevede k zamýšlené unifikaci práv-

ní úpravy. Hlavní cíle nové úpravy, pro které MÚ vznikla, tak mohou být snadno mařeny, dokud MÚ nebude celosvětově rozšířena.<sup>8</sup>

Předmětem přepravy podle MÚ jsou osoby, zavazadla a zboží. Stejně jako VÚ, používá pro osoby dále označení cestujících. S ohledem na další ustanovení Úmluvy je třeba za cestujícího považovat osobu, se kterou, nebo v jejíž prospěch byla uzavřena přepravní smlouva, ať již byl nebo nebyl vydán přepravní dokument. Absence přepravního dokumentu (letenky) nemůže osobě odnímat status cestujícího, jak stanoví výslovně čl. 3 odst. 5 MÚ. Není však jasné postavení osoby, které sice byla vydána letenka, avšak nebyla s ní, nebo v její prospěch uzavřena přepravní smlouva. To se týká především zaměstnanců dopravce, kteří se přepravují z důvodů plnění svých pracovních povinností, nejsou současně členy letecké posádky a na konkrétní cestu jim byla vydána letenka.<sup>9</sup> Podobně je tomu i u osob doprovázejících náklad.<sup>10</sup> Co se týče černého pasažéra, je zřejmé, že žádnou přepravní smlouvu neuzavřel, a tudíž nebude cestujícím ve smyslu MÚ. Představu, že by taková osoba mohla mít výhodu ze svého protiprávního jednání, je třeba odmítnout s poukazem na obecnou právní zásadu *ex iniuria ius non oritur*.

Předmětem přepravy jsou dále věci, které MÚ dělí na zavazadla a náklad. Oba pojmy, obsažené ve všech instrumentech Varšavského systému, se během let vyvíjely. Zavazadla byla již ve VÚ rozlišována na drobné osobní věci, které si cestující opatruje sám a na ostatní zavazadla, na která musí být dopravcem vydán zavazadlový lístek. Pro ty byl HP zaveden termín zapsaná zavazadla. MÚ používá obecný pojem zavazadla, pod kterým se rozumějí zavazadla zapsaná a nezapsaná. Termín zboží byl nahrazen obecnějším termínem náklad poprvé v GP, poté v MP4 a nově je obsažen i v MÚ.

<sup>8</sup> Proto se zejména z USA ozývají hlasy, že by USA měly kvůli těm státům, které Montrealskou úmluvu neratifikují, Varšavskou úmluvu vypovědět. Obava, že by zůstaly ve vztahu k USA bez jakékoli smlouvy, by pak měla tyto státy donutit, aby k MÚ přistoupily (Whalen, T.: cit. dílo, s. 25).

<sup>9</sup> Příkladem může být rozhodnutí oblastního soudu pro jižní New York ve věci Sulewski v. Federal Express z roku 1990. V tomto případě bylo meritem věci postavení leteckého mechanika, který byl v rámci plnění svých pracovních povinností přepravován na jiné letiště. Soud se při svém rozhodnutí opřel mj. o argument, že mechanik byl na leteckém manifestu zapsán jako člen posádky a z jeho pracovní náplně vyplývalo, že v případě potřeby bude posádce k dispozici. Soud rozhodl, že mechanik byl přepravován kvůli plnění svých pracovních povinností vůči dopravci a nebyl cestujícím ve smyslu VÚ. Horník, J.: Výklad pojmů, s. 44.

<sup>10</sup> Podle dosavadního výkladu VÚ jsou tyto osoby považovány za cestující (Whalen, T.: cit. dílo, s. 16).

### 3.2 Převravní dokumenty

Úprava přepravních dokumentů procházela během let změnami častěji, než jiná ustanovení VÚ. Pro přepravu cestujících musí být vydán individuální nebo hromadný přepravní dokument (dále jen letenka), ve kterém je vyznačeno místo odletu a přistání a nejméně jedna zastávka na území jiného státu, byla-li taková zastávka dohodnuta, pokud místo odletu a přistání se nachází na území jedné smluvní strany.<sup>11</sup> Smysl tohoto ustanovení je zřejmý: zamezit pochybnostem, zda smluvená přeprava bude mezinárodní podle MÚ. Letenka může být nahrazena jakýmkoli jiným prostředkem, který bude obsahovat stejné údaje. Bude se patrně jednat o takový prostředek (např. elektronický), ze kterého nebudou povinné informace pro cestujícího jednoduše zjistitelné, a proto musí dopravce v takovém případě vydat cestujícímu písemné potvrzení o informacích v něm obsažených.<sup>12</sup> Možnost vydat elektronickou letenku je novinkou, stejně jako hromadná letenka, použitelná zejména při přepravě charterové.

Při přepravě zavazadel je dopravce povinen vydat cestujícímu pro každý kus zapsaného zavazadla zavazadlový lístek. Na rozdíl od VÚ však nejsou stanoveny jeho povinné obsahové náležitosti. Cestující musí být dále písemně upozorněn na to, že v případě aplikace MÚ se podle ní řídí a může být omezena odpovědnost dopravce v případě smrti nebo zranění cestujícího, v případě zničení, ztráty nebo poškození zavazadel anebo v případě zpoždění. Nesplnění požadavků na letenku, zavazadlový lístek či uvedené upozornění však není nijak sankcionováno, naopak je zdůrazněno, toto neovlivňuje ani existenci, ani platnost přepravní smlouvy. Na tomto místě se prvně výrazněji odlišuje VÚ od MÚ. Ustanovení čl. 3 a 4 VÚHP stanovila sankci pro dopravce, který nevydal letenku, letenka neobsahovala předepsané náležitosti, nevydal zavazadlový lístek nebo tento neobsahoval předepsané náležitosti, v podobě ztráty možnosti dovolávat se odpovědnostních limitů obsažených v čl. 22 VÚHP.

Články 4 až 16 začleňují do MÚ modernizovaná ustanovení o dokumentaci nákladu obsažená v MP4 a zavádějí i elektronický letecký nákladní list. Pokud bude použit tento jiný prostředek (elektronický), musí dopravce na požádání odesílatele vystavit potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, které umožní identifikaci nákladu a přístup k informacím obsaženým v takovém prostředku. Letecký nákladní list nebo potvrzení o převzetí nákladu musejí obsahovat stejně jako letenka místo odletu a určení, a pokud je místo určení na

<sup>11</sup> Čl. 3 odst. 1 MÚ.

<sup>12</sup> Čl. 3 odst. 2 a 3 MÚ.

území jedné smluvní strany a byla dohodnuta zastávka na území jiného státu, pak musí obsahovat i vyznačení takové zastávky. Povinnou náležitostí je rovněž vyznačení druhu a hmotnosti nákladu. Nově, stejně jako je tomu u letenky a zavazadlového lístku, není-li v leteckém nákladním listu obsažena některá z požadovaných náležitostí, nebude dopravce sankcionován neomezenou odpovědností. Úmluvě tak bude podléhat i přeprava nákladu, při které nebyl letecký nákladní list vůbec vydán. Oproti předchozí úpravě již není jako náležitost leteckého nákladního listu vyžadováno upozornění na omezenou odpovědnost podle Úmluvy. Zajímavé je, že odpovědnostní limit pro přepravu nákladu zůstal zachován, a to dokonce i ve stejné výši za kg nákladu. Oproti předchozí úpravě může být odesílatel vyzván, aby vystavil doklad o povaze nákladu, je-li to nezbytné pro uspokojení formalit celních, policejních nebo jiných orgánů veřejné moci.

Letecký nákladní list vyhotovuje zásadně odesílatel, a to ve třech prvopisech. Pokud jej na žádost odesílatele vyhotoví dopravce, má se za to, že tak učinil v zastoupení odesílatele. Za správnost údajů a prohlášení o nákladu, které zapsal nebo sdělil za účelem zapsání, odesílatel odpovídá. Po převzetí nákladu k přepravě odevzdá jedno vyhotovení leteckého nákladního listu dopravce jím podepsané odesílateli. Druhé vyhotovení, podepsané odesílatel, si ponechá dopravce, třetí, podepsané odesílatele a dopravcem, je určeno příjemci. Úmluva v čl. 11 výslovně stanoví, že letecký nákladní list nebo potvrzení o převzetí nákladu je přímým důkazem o uzavření přepravní smlouvy, převzetí nákladu k přepravě a podmínkách přepravy, které jsou v něm uvedeny.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Srov. rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 23. 10. 2002, sp. zn. 29 Odo 799/2001: „Nákladní list je důkazem nejenom o uzavření přepravní smlouvy, ale též i důkazem o jejím obsahu, jehož součástí (náležitostí) je též označení odesílatele jeho jménem a adresou. Tvrdí-li dopravce, že odesílatelem záсылky je jiná osoba, než která je jako odesílatel označena v nákladním listě, spočívá důkazní břemeno o tomto tvrzení na dopravci.“ Dostupné z: <http://www.nsouid.cz/>.

### 3.3 Odpovědnost leteckého dopravce

V soukromém právu rozlišujeme tradičně odpovědnost podle toho, z jakého důvodu vzniká, na odpovědnost smluvní, která je následkem porušení smluvní povinnosti, a odpovědnost deliktní, která nastává z důvodu porušení mimosmluvní povinnosti. Stěžejní částí unifikace právní úpravy mezinárodní letecké přepravy je právě úprava odpovědnosti. Vztahy z přepravy jsou založeny zásadně na existenci přepravní smlouvy, a proto i odpovědnost dopravce vůči uživateli přepravy je většinou odpovědností smluvní. Unifikovaná úprava mezinárodní letecké přepravy zná pouze jediný druh odpovědnosti, a sice odpovědnost za škodu, i když v poslední době se na úrovni komunitárního práva začínají prosazovat i jiné druhy odpovědnosti, kde škoda nehraje roli (např. odpovědnost za zpoždění – viz kapitola o komunitárním právu). Smluvní odpovědnost za škodu je pojímána jako sankce za porušení smluvně stanovené právní povinnosti a lze ji charakterizovat těmito skutečnostmi: 1) existencí smluvního vztahu a z něj plynoucího závazku nebo povinnosti, 2) porušením smluvní povinnosti ať již protiprávním chováním nebo právně relevantní škodnou událostí, 3) vznikem škody, 4) příčinnou souvislostí mezi porušením smluvní povinnosti a vznikem škody a 5) eventuálně též zaviněním v případě, že odpovědnost je založena na zavinění odpovědného subjektu.<sup>14</sup> Z hlediska odpovědnostního principu je důležité, zda pro vznik odpovědnosti je určující zavinění odpovědného subjektu, či nikoli. Z tohoto pohledu se tak rozlišuje odpovědnost za zavinění a odpovědnost objektivní, u níž se zavinění nezkontroluje a je realizována přímo v návaznosti na objektivní situaci předvídanou v právní normě. Dopady objektivní odpovědnosti bývají zmírněny liberačními důvody, při jejichž prokázání se objektivní odpovědnost neuplatní. Není-li možné, aby se liberačními důvody odpovědný subjekt zprostil, jedná se o odpovědnost absolutní. V právní úpravě mezinárodní přepravy se běžně vyskytuje také odpovědnost za zavinění, které se ale zároveň předpokládá, takže aby se neuplatnila, musí odpovědný subjekt své nezavinění prokázat. V čisté podobě tyto odpovědnostní principy existují jen výjimečně; dochází ke stírání rozdílů mezi nimi a často není vůbec jasné, o jaký odpovědnostní princip se v daném případě jedná. Exkulpace je určitým způsobem objektivizována a naopak liberační důvody obsahují některé subjektivní prvky.<sup>15</sup>

Ustanovení o odpovědnosti dopravce jsou obsažena v hlavě III, člancích 17 až 37 MÚ. Úprava odpovědnosti leteckého dopravce je nejvýznamnějším účelem, který plní unifikace právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. Změnit celý systém odpovědnosti, kte-

<sup>14</sup> Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Praha: Academia 1985, s. 14.

<sup>15</sup> Tamtéž, s. 16.



rý odpovídal počátkům letecké dopravy, bylo cílem většiny úmluv a protokolů, jež měnily a doplňovaly Varšavský systém a MÚ je logickým pokračováním tohoto vývoje. Změny vycházejí nejen z MP4, ale i z GP a zejména ze soukromoprávních iniciativ výše uvedených.

### 3.3.1 Odpovědnost při přepravě osob

Systematicky nově bylo pojato rozdělení odpovědnosti podle předmětu, jež bylo inspirováno GP. Původně upravoval odpovědnost za smrt či zranění cestujících článek 17 VÚ a odpovědnost za škodu na zavazadlech a nákladu byla upravena v článku 18 VÚ. Článek 17 MÚ nově upravuje i škodu na zavazadlech, takže došlo k důslednému odlišení přepravy cestujících a jejich zavazadel od přepravy nákladu. Jak stanoví článek 17 odst.1 MÚ, dopravce je odpovědný za škodu, která nastala tím, že došlo k usmrcení nebo zranění<sup>16</sup> cestujícího, jestliže se nehoda, která toto způsobila, stala na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoli operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něho. Díkce tohoto ustanovení se výrazněji neliší od původního čl. 17 VÚ. Klíčový je zde výklad pojmů *zranění a operace při nastupování do letadla a vystupování z něho*.

K výkladu pojmu *zranění* existuje za dobu účinnosti VÚ bohatá judikatura. Předmětem sporů zejména v posledních desetiletích, a to zvláště pod vlivem angloamerického právního systému bylo, zda lze pod uvedený termín zahrnout i duševní újmu.<sup>17</sup> Rozhodování soudů je v této otázce poměrně konstantní a obecně se uznává, že duševní újma nespadá pod *zranění* ve smyslu VÚ.<sup>18</sup> Někteří z navrhovatelů nové úmluvy se sice snažili duševní újmu prosadit do znění čl. 17, ale tento návrh byl nakonec na konferenci ICAO na naléhání ATA (Air Transport Association) a delegace USA, odmítnut. Přesto ještě někteří delegáti navrhovali učinit částí úmluvy jakousi interpretační doložku v této otázce, jež však

<sup>16</sup> Ve VÚ je používán termín *zranění* (wounding) a *poškození na těle* (bodily injury), v nové Úmluvě je uveden pouze druhý pojem, a to širší: *bodily injury*, který je ale do češtiny přeložen pouze jako *zranění*. Domnívám se však, že tato změna formulace by neměla mít větší vliv na výklad uvedeného ustanovení.

<sup>17</sup> Zvláště americká jurisprudencí rozeznává v tomto směru nespočetně druhů duševní újmy, pro něž se obtížně hledá i český překlad. Příkladem budiž: *emotional injury* (citová újma), *emotional trauma* (citové trauma), *mental anguish* (duševní útrapy), *emotional distress* (citové strádání), *loss of enjoyment of life* (ztráta radosti ze života), aj.

<sup>18</sup> Přesto se žaloby na toto téma vyskytují poměrně často. Z poslední doby může za příklad posloužit rozhodnutí *Bobian v. Czech Airlines* (U.S. Court of Appeals for the Third Circuit). Žalobci se domáhali na Českých aeroliniích náhrady škody za újmu, kterou utrpěli během letu z Prahy do New Yorku tím, že ČSA vědomě a úmyslně prolétávaly hurikánem Floyd, čímž způsobily žalobcům mj. *posttraumatic stress disorder* (PTSD). Soud se držel dřívějšího precedenčního rozhodnutí ve věci *Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways Ltd.*, a sice, že PTSD nezakládá tělesnou újmu ve smyslu čl. 17 VÚ. Žádný ze žalobců neprokázal, že jeho mozek se fyzicky změnil v důsledku PTSD. Viz též IATA Liability Reporter, 2005, s. 17 a násl.

byla jen zřejmým pokusem zamlžit fakt, že MÚ se bude vztahovat pouze na *zranění*. Tato doložka byla velmi nejasná a umožňovala náhradu škody za duševní újmu navzdory jasněmu jazyku Úmluvy.<sup>19</sup> Vzhledem k výše uvedenému se domnívám, že nebude rozdíl v aplikaci článku 17 VÚ a článku 17 odstavce 1 MÚ.

Znění čl. 17 ohledně jeho časové a místní působnosti nedoznalo oproti VÚ žádné podstatné změny, takže i zde se bude moci použít starší judikatura. O tom, co je *paluba letadla* není většinou sporu, více otázek vyvolávají *operace při nastupování do letadla a vystupování z něho*. Při hodnocení, zda se cestující účastnil nastupování / vystupování do/z letadla soudy většinou analyzují následující tři faktory: (1) kde se cestující nacházel v době nehody, (2) co cestující dělal v době nehody a (3) stupeň kontroly dopravce nad cestujícím v době nehody. Jak dokládají mnohá soudní rozhodnutí, bude MÚ aplikována nejen při použití nástupních schodů a mostů, ale i během přepravy autobusem po letištní ploše a často i v případech přemístování či pobytu v letištní hale.<sup>20</sup>

Varšavská úmluva ve svém čl. 17 říká, že dopravce je odpovědný za škodu, jež se stala tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo utrpěl jakékoli jiné poškození na těle. Samotný odpovědnostní režim stanoví až čl. 20 VÚ, podle kterého se jedná o odpovědnost za presumované zavinění, neboť dopravce nebude odpovědný, pokud prokáže, že učinil veškerá nutná opatření, aby zabránil škodě, nebo že tak nemohl učinit. Přesto výklad uvedeného článku není zcela jednoznačný. Jde o zejména o pojem *veškerá nutná opatření* (all necessary measures), který při striktním výkladu může ve svém důsledku vést až k objektivní odpovědnosti dopravce.<sup>21</sup> V případě, že se dopravci nepodařilo exkulpat, byl odpovědný, avšak nikoli neomezeně. Hranice odpovědnosti byla stanovena nejprve na 125.000 franků, později HP zvýšena na 250.000 franků. Odpovědnostní limit se neuplatnil pouze tehdy, bylo-li prokázáno, že škoda vyplývá z činu nebo opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kterého se dopustil buď s úmyslem způsobit škodu, nebo s vědomou nedbalostí.<sup>22</sup> Na rozdíl od čl. 20 VÚ, kdy své nezavinění prokazoval dopravce, musel eventuální úmysl nebo vědomou nedbalost prokázat žalobce.

Neuskutečněnou změnou v odpovědnosti za škodu způsobenou usmrcením nebo zraněním cestujícího mělo být nové znění čl. 17 a 20 VÚ podle GP. Dopravce měl být odpovědný objektivně s možností liberace zcela nebo částečně, pokud by prokázal, že škoda

<sup>19</sup> Whalen, T.: cit. dlo, s. 17.

<sup>20</sup> IATA Liability Reporter, 2005, s. 7 a násl.

<sup>21</sup> Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost, s. 64.

<sup>22</sup> Čl. 25 VÚ.

byla osobou požadující náhradu způsobena, nebo k jejímu vzniku jednání či opomenutí této osoby přispělo. Odpovědnostní limit měl být zachován, i když podstatně vyšší (1.500.000 franků). Zajímavou změnou v čl. 17 mělo být ustanovení, že dopravce není odpovědný, byl-li příčinou smrti nebo zranění cestujícího výlučně jeho zdravotní stav. Kompromisem byla úprava odpovědnosti v MP4. Zavedl po vzoru GP pro škodu způsobenou podle čl. 17 VÚ odpovědnost objektivní s možností liberace, avšak limity náhrady škody zůstaly na úrovni HP.

Skutečnou změnu v systému odpovědnosti za škodu při přepravě cestujících provedla až MÚ. Odpovědnost za škodu v případě usmrcení nebo zranění cestujících je stanovena dvoustupňově. V prvním stupni se jedná o odpovědnost objektivní, u níž se zavinění ani nepředpokládá, avšak nikoli odpovědnost absolutní, neboť určitý liberační důvod existuje. Je jím možnost prokázat, že škoda byla způsobena nedbalostí nebo jiným protiprávním činem či opomenutím osoby požadující náhradu, nebo k ní nedbalost, protiprávní čin či opomenutí této osoby přispěly.<sup>23</sup> Nestačí tedy prokázat vlastní nezavinění nebo zavinění třetí osoby, ale je nutné prokázat zavinění poškozeného, resp. osoby, která místo něj uplatňuje svá práva. Ve druhém stupni se odpovědnostní režim liší, jedná se o odpovědnost za presumované zavinění, přičemž žádný limit náhrady škody není stanoven. Dopravce se této odpovědnosti může zprostit, jestliže prokáže, že škodu nezavinil, nebo ji výlučně zavinila třetí osoba. Tyto dvě alternativy, které může dopravce podle ustanovení čl. 21 (2) MÚ použít pro své vyvinění, se zdají být téměř identické, neboť vlastní nezavinění lze nejspolehlivěji prokázat právě tím, že je prokázáno zavinění jiného. Rozsah uvedených ustanovení však shodný není. Zatímco u druhé z obou variant je třeba prokázat, že zavinění třetí osoby bylo výlučnou příčinou vzniku škody, u první varianty by měl stačit důkaz o tom, že zavinění dopravce nebylo hlavní a bezprostřední příčinou vzniku škody.<sup>24</sup> Původní termín VÚ *veškerá nutná opatření*, který měl v judikatuře již své místo, byl v konkrétním případě nahrazen termínem *nedbalost*, jež se v daném kontextu bude muset teprve usadit. Zda bude pro letecké dopravce výhodnější, ukáže až soudní praxe.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Čl. 20 MÚ.

<sup>24</sup> Zajímavé v tomto směru je, že český překlad Úmluvy jde ještě dále: v čl. 21 odst. 2 písm. a) MÚ je uvedeno „výlučně“, což v originálním anglickém textu není. Domnívám se, že v takovém případě by stačilo dopravci prokázat vlastní nezavinění byť jen v minimální míře a ustanovení pod písm. b) by tak bylo naprosto zbytečné.

<sup>25</sup> Whalen, T., cit. dílo, s. 19.

### 3.3.2 Odpovědnost při přepravě zavazadel

Ve VÚ je odpovědnost za škodu při přepravě zavazadel upravena v čl. 18 společně s přepravou zboží. Stejně jako u přepravy cestujících, byl použit princip odpovědnosti za presumované zavinění. Předpokládalo se, že škoda vzniklá zničením, ztrátou nebo poškozením zavazadel v době, po kterou je měl dopravce pod svým dozorem, byla dopravcem zaviněna. Dopravce se mohl prokázáním, že učinil veškerá nutná opatření k odvrácení škody podle čl. 20 VÚ, z této odpovědnosti vyvinut. Limit náhrady škody byl stanoven na 250 franků za kg hmotnosti, pokud cestující neučinil zvláštní prohlášení o zájmu na dodání. To se ovšem týká pouze zapsaných zavazadel. O nezapsaných zavazadlech VÚ vůbec nehovoří. Pouze ustanovení čl. 22 (3) říká, že u předmětů, které si cestující opatruje sám, je odpovědnost dopravce omezena na částku 5.000 franků. Nakolik jsou nezapsaná zavazadla a předměty, které si cestující opatruje sám pojmy totožné, je věcí výkladu. Důležitější je však v tomto případě určit odpovědnostní režim, který se na tyto předměty vztahuje. Domnívám se, že při vzniku škody na těchto věcech by zavinění dopravce, jakož i další předpoklady vzniku odpovědnosti za škodu, musel prokazovat poškozený, resp. žalobce. Limity náhrady škody mohou být překročeny, pouze pokud je prokázáno, že škoda byla způsobena úmyslně, nebo s vědomou nedbalostí.<sup>26</sup>

Montrealská úmluva rozlišuje zavazadla cestujících na zapsaná a nezapsaná. Pro každý kus zapsaného zavazadla musí dopravce vydat cestujícímu zavazadlový lístek.<sup>27</sup> Jiná zavazadla jsou tudíž nezapsaná a dopravce nad nimi kontrolu nemá.<sup>28</sup> Za škodu vzniklou zničením, ztrátou, nebo poškozením zapsaného zavazadla dopravce odpovídá, jestliže se událost, která způsobila zničení, ztrátu nebo poškození, stala na palubě letadla, nebo kdykoli v době, kdy zapsané zavazadlo bylo pod kontrolou dopravce.<sup>29</sup> Tedy od chvíle, kdy zavazadlo převzal a mohl nad ním vykonávat dohled, po dobu jeho umístění v letadle, až do chvíle jeho předání. Této své odpovědnosti se však dopravce může zprostit, ať již zcela,

<sup>26</sup> O tom, že se jedná o praktickou otázku, svědčí soudní spor *Houser v. ČSA a.s.*, rozhodovaný v ČR. Žalobci bylo na palubě letadla odebráno proti jeho vůli zavazadlo, které bylo poté uloženo mimo jeho dohled. Ze zavazadla se během přepravy ztratily věci v hodnotě přesahující kterýkoli limit stanovený pro náhradu škody na zavazadlech. Úkolem soudu bylo mj. rozhodnout, zda se jednalo o zapsané nebo nezapsané zavazadlo a dále, byla-li škoda způsobena vědomou nedbalostí. Soud došel k závěru, že při přepravě tohoto nezapsaného zavazadla palubní personál při výkonu svých pracovních povinností pochybil takovým způsobem, který požaduje čl. 25 VÚ, a žalovanou částku v plném rozsahu žalobci přiznal. *Houser v. ČSA a.s.*, *Městský soud v Praze, 14Co174/2003-49*.

<sup>27</sup> Čl. 3(3) MÚ.

<sup>28</sup> V předchozí úpravě VÚ byla tato zavazadla označována jako věci, které si cestující opatruje sám [čl. 22(3) VÚ].

<sup>29</sup> Čl. 17(2) MÚ.

nebo částečně, pokud byla škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí zavazadla. U nezapsaných zavazadel a osobních předmětů dopravce odpovídá pouze za škody, jež přímo zavinil, nebo vznikly zaviněním jeho zaměstnanců či agentů.

MÚ tedy mění odpovědnostní režim pro zavazadla zapsaná a dále výslovně stanoví, na rozdíl od předchozí úpravy, odpovědnostní režim pro zavazadla nezapsaná. U zapsaných zavazadel platí odpovědnost objektivní s možností liberace úplné nebo částečné v případě, že škoda byla způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí zavazadla. Pro zavazadla nezapsaná je stanovena odpovědnost za prokazované zavinění. Dopravce tak odpovídá jen za škody, které vznikly přímo jeho zaviněním nebo zaviněním jeho zaměstnanců či agentů. Pro oba druhy zavazadel platí nově stejný limit náhrady škody, stanovený na 1.000 jednotek SDR na každého cestujícího, pokud se neuplatní důvody pro překročení této hranice, formulované v čl. 22 (5) MÚ obdobně, jako v předchozí úpravě.

Odpovědnost za škodu způsobenou zpožděním zavazadla zůstala v MÚ zachována jako odpovědnost za presumované zavinění. Dopravce se této odpovědnosti zbaví, prokáže-li, že učinil veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátil, nebo že nebylo v jeho silách, aby tak učinil.<sup>30</sup> Hranice odpovědnosti je zde shodná jako u škody na zavazadlech, jež byla způsobena jejich zničením, ztrátou nebo poškozením.<sup>31</sup>

### 3.3.3 Odpovědnost při přepravě nákladu

Úprava odpovědnosti za škodu na přepravovaném nákladu zůstávala ve VÚ po dlouhou dobu v nezměněné podobě. Jak již bylo řečeno, shodovala se s úpravou odpovědnosti za škodu na zapsaných zavazadlech, avšak s jednou důležitou výjimkou. Tou byla možnost uzavřít v přepravní smlouvě exonerační doložku týkající se ztráty nebo poškození, jež vyplývá z povahy nebo vlastní vady přepravovaného nákladu.<sup>32</sup> Změnu v odpovědnostním režimu přinesl až MP4, který zaváděl odpovědnost objektivní s úzkým

<sup>30</sup> Čl. 19 MÚ je společným ustanovením pro škodu způsobenou zpožděním, ať se jedná o přepravu cestujících, zavazadel nebo nákladu.

<sup>31</sup> Čl. 22 (2) MÚ.

<sup>32</sup> Umožněna byla ustanovením čl. 23 (2) VÚ a byla výjimkou z obecného zákazu exoneračních doložek. Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost, s. 64.

okruhem liberačních důvodů, mezi kterými nebyla uvedena vyšší moc, v unifikacích jiných druhů přepravy běžná.<sup>33</sup>

Tentýž odpovědnostní režim byl pojat do MÚ. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením přepravovaného nákladu, jestliže škodná událost nastala během letecké přepravy. Letecká přeprava je zde pro tento účel definována jako doba, po kterou je náklad v péči dopravce. Liberační důvody byly beze změny převzaty z MP4 a jsou jimi:

1. vlastní vada, kvalita nebo nedokonalost přepravovaného nákladu;
2. vadné balení nákladu, které provedla osoba jiná než dopravce nebo jeho zaměstnanci či agenti;
3. válka nebo ozbrojený konflikt;
4. zásah veřejné moci provedený v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu.

Rozdíl oproti MP4 je pouze v uvozovací větě, která říká, že dopravce není odpovědný v tom rozsahu, v jakém prokáže, že škoda byla způsobena jednou nebo více z dále vyjmenovaných skutečností. MP4 naproti tomu stanovil, že dopravce není odpovědný, pokud prokáže, že škoda byla způsobena *pouze* jednou nebo několika jmenovanými skutečnostmi. Formulace MÚ je proto podle mého názoru pro dopravce výhodnější, neboť mu umožňuje zprostit se odpovědnosti alespoň částečně, prokáže-li, že některý z liberačních důvodů byl pouze dílčí příčinou vzniku škody.<sup>34</sup>

### 3.3.4 Odpovědnost při zpoždění

Stejně jako podle předchozí úpravy ve VÚ, je v čl. 19 MÚ stanovena odpovědnost dopravce za škodu, která vznikla zpožděním letecké přepravy cestujících, zavazadel a nákladu. Této odpovědnosti se může zprostit, pokud prokáže, že on sám, jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili. Uvedený vyvíňovací důvod byl původně obecným důvodem zproštění odpovědnosti dopravce obsažený v čl. 20 VÚ. Dodatkovými protokoly a úmluvami byl okruh použití tohoto ustanovení postupně omezován, až zůstalo

<sup>33</sup> Pauknerová, M.: Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, Právník 1981, s. 198.

<sup>34</sup> Srov. originální anglické znění: „...carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction... resulted from ...“. Čl. 18 MÚ.

v MÚ zachováno jen pro případy zpoždění.<sup>35</sup> Odpověď na otázku co si lze představit pod pojmem *veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat*<sup>36</sup> podává bohatá rozhodovací praxe soudů.<sup>37</sup> U této odpovědnosti je však třeba zmínit jeden aspekt, na který bývá právem upozorňováno. Jedná se o zpoždění letů z technických nebo bezpečnostních důvodů, jestliže se těmto zpožděním dalo předejít. Pokud například kapitán letadla rozhodne z důvodu bezpečnosti o překontrolování některých systémů v letadle a tím způsobí zpoždění, je pravděpodobná odpovědnost dopravce za zpoždění. Avšak taková sankce leteckému dopravci za bezpečnost se nezdá být příliš ve veřejném zájmu.<sup>38</sup>

### 3.3.5 Limity a vyloučení odpovědnosti

Všech výše uvedených druhů odpovědnosti se dopravce může podle čl. 20 MÚ zprostit, nebo svoji odpovědnost omezit, a to v tom rozsahu, v jakém prokáže, že škoda byla způsobena zaviněním osoby požadující náhradu, nebo osoby která od ní odvozuje svá práva. V případě, že z důvodu usmrcení nebo zranění cestujícího požaduje náhradu škody osoba jiná než cestující, dopravce bude také zcela nebo zčásti zproštěn své odpovědnosti v té míře, v jaké prokáže, že škoda vznikla zaviněním cestujícího. Toto ustanovení se zdá být na první pohled nadbytečné, když je obsaženo již v předchozí větě, ale není tomu tak. Osoba, která necestovala, může totiž mít i práva, která od práv cestujícího odvozena nejsou. Taková práva jsou známa zejména v anglo-americkém právním systému.<sup>39</sup>

<sup>35</sup> Původní návrh Úmluvy připravený Právním výborem ICAO obsahoval definici zpoždění, jímž mělo být *nedopravení . do . místa určení v čase, který lze rozumně očekávat . s ohledem na podstatné okolnosti.* Horník, J.: Od Varšavy k Montrealu, s. 270.

<sup>36</sup> Srov. originální anglické znění: ...all measures that could reasonably be required...

<sup>37</sup> Z poslední doby například *Lee v. American Airlines (AA)* Žalobci se domáhali náhrady škody za zrušení letu č. 100 z New Yorku do Londýna 18. května 2001, který byl nejprve zpožděn a nakonec zrušen z důvodu technických problémů na dvou různých letadlech. Do prvního letadla cestující nastoupili v době plánovaného odletu a v tu chvíli byla zjištěna závada na světlech. Po neúspěšném pokusu o odstranění závady bylo letadlo odtaženo a později nahrazeno jiným strojem. Během jeho předletové kontroly byla ale zjištěna závada na palubním počítači. Ani odstranění této závady nebylo úspěšné, takže let byl nakonec zrušen. Některým cestujícím bylo ještě před zrušením letu zajištěno náhradní spojení, dalším byl náhradní let zařazen ještě též večer. Žalobci tvrdili, že AA neučinily veškerá nezbytná opatření, protože s opravou prvního stroje nezačaly dostatečně brzy, nezajistily žalobcům náhradní přepravu ještě tentýž večer, neměly k dispozici rozumný počet náhradních letadel a neobjasnily cestujícím, že zpoždění je způsobeno závadou na letadle. Soud v tomto případě shledal, že AA jednaly rozumně, co se týče oprav letadel a jejich včasnosti a rovněž v případě postupu při zajišťování náhradního spojení pro cestující. Žalobcům se nepodařilo přesvědčit soud, že 1% letadlové flotily, která tvoří zálohu, není pro takový případ rozumným počtem. Soud však dal žalobcům za pravdu v tom, že AA pochybily, když cestujícím nesdělily důvod zpoždění, neboť takové sdělení je rozumným prostředkem, který může cestujícím pomoci k odvrácení škody způsobené zpožděním. LATA Liability Reporter 2005, s. 37 an.

<sup>38</sup> Whalen, T.: cit. dílo, s. 18.

<sup>39</sup> Horník, J.: Od Varšavy k Montrealu, s. 270.

Článek 21 MÚ je klíčovým odpovědnostním ustanovením zahrnujícím náhrady škody v případě usmrcení nebo zranění cestujících. Stanoví nově dvoustupňovou odpovědnost, která je postavena na odlišných principech. První stupeň tvoří přísná odpovědnost objektivní, a to do částky 100.000 SDR na každého cestujícího, které se dopravce nemůže zbavit. Jak je ale výslovně uvedeno v předchozím čl. 20, nejedná se o odpovědnost absolutní, protože i v tomto případě je možné, aby dopravce prokázal, že si cestující smrt nebo zranění způsobil vlastním zaviněním, a tím svoji odpovědnost omezil nebo dokonce vyloučil.<sup>40</sup> Druhý stupeň tvoří odpovědnost nad částku 100.000 SDR na každého cestujícího, přičemž horní hranice již není stanovena. V tomto případě se jedná o odpovědnost za presumované zavinění. Této odpovědnosti se dopravce může zprostit, kromě případů obsažených v ustanovení čl. 20 MÚ, též pokud prokáže, že ke škodě nedošlo výlučně zaviněním dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů, nebo jestliže prokáže, že ke škodě došlo výlučně zaviněním třetí strany. Uvedené dvě alternativy mají v podstatě tentýž smysl. Dopravce, jež musí prokázat, že škodu nezavinil, činí tak zpravidla způsobem, že prokazuje zavinění jiného. Zde tedy není zcela zřejmý důvod zařazení obou alternativ.<sup>41</sup> Stejně jako objektivní odpovědnost je i prolomení odpovědnostního limitu v tomto případě důležitou novinkou, ke které směřoval vývoj posledních desetiletí.

Oproti VÚ se článek 22 MÚ zabývá jen limity odpovědnosti při zpoždění cestujících, zavazadel a nákladu. Nově byl zařazen samostatný odpovědnostní limit pro škodu vzniklou zpožděním při přepravě cestujících, obsažený původně již v GP, jež činí 4.150 jednotek SDR za každého cestujícího.<sup>42</sup> Při přepravě zavazadel, ať již zapsaných nebo nezapsaných, je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění omezena na částku 1.000 jednotek SDR pro každého cestujícího.<sup>43</sup> Stejně jako bylo stanoveno již ve VÚ, tento limit neplatí, pokud cestující při předávání zapsaného zavazadla učinil zvláštní prohlášení o zájmu na dodání v místě určení a udal konkrétní částku. Je-li za takových okolností požadován leteckým dopravcem určitý příplatek, je cestující povinen jej

<sup>40</sup> Praktický příklad: Cestující mají podle přepravních podmínek povinnost být připoutáni vždy, když svítí nápisy „připoutejte se“, avšak i během zbytku letu je připoutání se doporučováno. Pokud tedy cestující utrpí za letu v důsledku turbulence zranění proto, že nebyl připoután, ač měl být, jedná se o nedbalost či opomenutí cestujícího a zároveň důvod, pro který může letecký dopravce svou odpovědnost omezit či vyloučit (pozn. autora).

<sup>41</sup> Whalen, T.: cit. dílo, s. 19.

<sup>42</sup> Částka zůstala stejná, tak, jak byla z GP ve francích přepočtena v MP3 na SDR.

<sup>43</sup> VÚ (i VÚHP) stanovila rozdílný režim pro zapsaná a nezapsaná zavazadla. Zatímco pro zapsaná zavazadla platil limit 250 franků za kilogram hmotnosti, u věcí, které si cestující opatroval sám byl limit stanoven na 5000 franků pro každého cestujícího. GP se snažil stanovit jediný režim pro oba druhy zavazadel s limitem 15.000 franků pro každého cestujícího. MP3 tento limit přepočítal na 1000 jednotek SDR. Společný režim i výše limitu podle GP byly nakonec inkorporovány i do MÚ.



zaplatit. V případě vzniku škody by byl dopravce povinen v takovém případě zaplatit náhradu až do výše udané částky, ledaže by prokázal, že tato částka je vyšší, než skutečný zájem cestujícího na dodání do místa určení.<sup>44</sup>

Pokud jde o hranici odpovědnosti dopravce v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění nákladu, zůstala zachována ve výši 17 jednotek SDR za kg hmotnosti nákladu, přičemž pro zvláštní prohlášení o zájmu na dodání platí to, co bylo výše uvedeno u zapsaných zavazadel. Rovněž postup v případech, kdy dojde ke zničení, ztrátě, poškození nebo zpoždění jen části nákladu, byl z VÚ převzat bez větších změn.

Do článku 22 odst. 5 MÚ bylo přesunuto ustanovení článku 25 VÚ o neomezené odpovědnosti dopravce, je-li škoda způsobena úmyslně nebo vědomou nedbalostí. Ve VÚ se toto týkalo jak přepravy cestujících, tak přepravy zavazadel a nákladu. S přijetím nové koncepce odpovědnosti dopravce při přepravě cestujících v MÚ se téměř identické ustanovení vztahuje již jen na přepravu zavazadel a při přepravě cestujících jen na škody způsobené zpožděním. Odpovědnostní limity pak pro uvedené případy neplatí, pokud se prokáže, že ke škodě došlo jednáním nebo opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů, učiněným s úmyslem škodu způsobit, nebo z nedbalosti s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde. Jedná-li se o čin nebo opomenutí zaměstnance nebo agenta, je navíc třeba prokázat, že jednal v rámci výkonu svého zaměstnání. Smysl uvedeného ustanovení je zřejmý. Dopravce nemůže mít prospěch z vlastního protiprávního jednání, ať již jde o jednání úmyslné nebo s vědomou nedbalostí, který by spočíval v omezené odpovědnosti. Jednáním dopravce je i činnost (nečinnost) jeho zaměstnanců a agentů. Proto je zdůrazněno, že tito zaměstnanci a agenti musejí v konkrétní věci jednat v rámci svého zaměstnání či služby. Pokud by tomu tak nebylo, šlo by o jednání třetích osob a dopravce by byl odpovědný jen do výše stanoveného limitu. Popisované závěry vyplývají z autentického anglického znění Úmluvy.<sup>45</sup> Český překlad však podává něco zcela jiného. Říká se v něm naopak, že

<sup>44</sup> V případě *Houser* (viz kapitola 5.2, pozn. 13) žalobce namítal, že chtěl učinit toto zvláštní prohlášení, avšak zavazadlo mu bylo odebráno, aniž měl vůbec takovou možnost. Žalovaná pak argumentovala, že předmětné prohlášení sjednat nelze, protože pro něj není vytvořen ceník a navíc ani u jiných dopravců toto není obvyklé. Domnívám se, že podobná argumentace je zcela irelevantní, neboť zvláštní prohlášení o zájmu na dodání není podmiňováno vytvořením jakéhokoli ceníku. Naopak, dopravce má možnost takový ceník pro tyto případy vytvořit a příslušný příplatek pak požadovat. Trvá-li cestující na zvláštním prohlášení o zájmu na dodání a dopravce s takovým prohlášením nesouhlasí, nezbyvá mu, než využít ustanovení čl. 27 MÚ (čl. 33 VÚ) a takovou přepravní smlouvu neuzavřít. *Houser v. ČSA a.s., Městský soud v Praze, 14Co174/2003-49*

<sup>45</sup> Čl. 22(5) MÚ: „...provisions ... shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a ser-

vylovení odpovědnostních limitů je podmíněno tím, že se neprokáže jednání zaměstnance nebo agenta v rámci jeho pracovních povinností. Jinými slovy to znamená, že jednání nebo opomenutí zaměstnance v rámci jeho pracovních povinností, i s úmyslem škodu způsobit, vylučuje možnost překročení odpovědnostních limitů podle čl. 22 MÚ. Tento závěr je zcela absurdní, nemá oporu v originálním anglickém textu a je v rozporu i s čl. 30 MÚ. Lze se jen domnívat, že se jedná o omyl v překladu předmětného ustanovení.

Nehledě na omezení odpovědnosti dopravce stanovená články 21 a 22 MÚ, má soud možnost podle *lex fori* přiznat navíc žalobci náhradu soudních výloh a jiných procesních výdajů, včetně úroků. To je však možné jen v případě, že výše soudem přiznané náhrady škody přesahuje částku, kterou dopravce písemně nabídl žalobci ve lhůtě šesti měsíců od škodné události, nebo ještě před zahájením soudního sporu, došlo-li k němu později.<sup>46</sup> Uvedené ustanovení se tedy vztahuje nejen na žaloby z přepravy cestujících, ale i jejich zavazadel a nákladu. Pod pojmem *jiné procesní výdaje* je třeba si představit zejména odměnu advokátovi. Zatímco americké právo neumožňuje přiznat odměnu advokáta vítězí vši straně, v jiných zemích, včetně Spojeného království, je to obvyklé. Není proto příliš obtížné si představit, jak bude toto ustanovení o nákladech řízení používáno v kontextu soudních sporů.<sup>47</sup> Advokát přesvědčí cestující, že jejich výhodou bude vyčkat šest měsíců s podáním žaloby a nevystavovat se tak, jako žalobce, procesnímu dokazování, ale raději počkat na nabídku leteckého dopravce. Díky tomuto ustanovení je totiž dopravce nucen učinit nabídku na smírné vyřešení sporu bez dokazování. Dopravce má ale bez dokazování a relevantních informací velmi ztíženu možnost učinit přiměřenou nabídku na vyrovnání, často bude odkázán jen na informace poskytnuté právním zástupcem poškozeného. Aby předešel hrazení nákladů řízení podle čl. 22(6) MÚ, zůstane dopravce raději neinformován a nabídne částku vyšší. Uvedený článek tak penalizuje dopravce, pokud neučiní poškozenému ve lhůtě šesti měsíců od události, která způsobila škodu, návrh na smírné vyřešení sporu bez relevantních informací. Poškozenému naopak jeho postavení ulehčuje a předchází soudním sporům.<sup>48</sup>

Odpovědnostní limity jsou vyjádřeny v jednotkách SDR, měnové jednotce Mezinárodního měnového fondu (dále jen MMF). Přepočtení peněžních jednotek SDR na národní měny se provádí v případě soudního řízení podle hodnoty jednotek SDR v den vynesení

vant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment." (Zkráceno a zvýrazněno autorem této práce).

<sup>46</sup> Čl. 22(6) MÚ.

<sup>47</sup> Whalen, T., cit. dílo, s.19.

<sup>48</sup> Toto ustanovení není v MÚ nové, pochází již z HP z r. 1955.

rozsudku. U smluvní strany, která je členem MMF, se přepočít provede podle metodiky stanovené MMF, kterou používá pro své operace a transakce, u smluvní strany, která není členem MMF se přepočít provede podle metodiky, kterou určí tento stát.<sup>49</sup> Pro státy, které nejsou členy MMF a jejichž právní řád jim neumožňuje přepočít SDR na národní měnu, zůstala zachována možnost využít zvláštní měnové jednotky vázané na zlato, která sice již není nazývána *francouzský frank*, ale má stejnou hodnotu.<sup>50</sup> Jak již bylo výše uvedeno, ČR k Montrealským protokolům nepřistoupila, takže zavedení této peněžní jednotky je v daném kontextu pro nás novinkou.<sup>51</sup> Jednotka SDR stabilizuje hodnotu Úmluvou stanovených limitů, není tak závislá na hodnotě zlata na domácích trzích jako předchozí frank a je důležitým krokem k posílení ochrany cestujícího (zasílatele). Stejně důležitým je i ustanovení o povinném přezkoumávání výše limitů ve vztahu k inflaci.<sup>52</sup> Limity budou přezkoumávány depozitářem MÚ (ICAO) pravidelně v pětiletých intervalech. Ukáže-li výsledek přezkoumávání, že míra inflace překročila 10 procent, bude provedena revize limitů odpovědnosti. Vyjádří-li většina smluvních stran svůj nesouhlas s revizí, bude se touto záležitostí muset zabývat konference smluvních stran.

Ačkoli odpovědnost za škody způsobené usmrcením nebo zraněním cestujícího při přepravě osob je podle článku 21 MÚ neomezená, článek 25 MÚ umožňuje dopravci stanovit, že na přepravní smlouvu se vztahují vyšší limity odpovědnosti, a nebo dokonce žádné. Uvedené ustanovení je třeba vykládat v souladu s článkem 26 MÚ a se smyslem celé Úmluvy a proto je nezbytné považovat článek 21 za ustanovení speciální a článek 25 Úmluvy pak aplikovat jen v tom rozsahu, v jakém je odpovědnost dopravce skutečně limitována, tzn. jen v případě škody způsobené zpožděním a škody způsobené zničením, ztrátou a poškozením zavazadel a nákladu.<sup>53</sup>

<sup>49</sup> Tato úprava je shodná se zněním Montrealských protokolů I – IV, kterými byly jednotky SDR do Varšavského systému zavedeny.

<sup>50</sup> 1 jednotka = 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000. Úmluva zároveň stanoví ekvivalent odpovědnostních limitů v této měnové jednotce (Čl. 23 MÚ).

<sup>51</sup> Hodnota SDR (XDR) dle kurzovního lístku ČNB činila v prvním čtvrtletí roku 2007 průměrně 32,084 Kč. Dostupné z: <http://www.cnb.cz>

<sup>52</sup> Čl. 24 MÚ. Zavést periodické přezkoumávání odpovědnostních limitů stanovených v čl. 22 VÚ se pokoušel již GP, který měl zařadit do VÚ nový čl. 42.

<sup>53</sup> V daném případě si ale lze představit např. zvýšení hranice 100.000 jednotek SDR podle čl. 21 MÚ pro objektivní odpovědnost.

### 3.4 Uplatnění nároků poškozeného

#### 3.4.1 Reklamace

Dojde-li k poškození zapsaného zavazadla nebo nákladu, musí o tom oprávněný příjemce uvědomit dopravce neprodleně, jakmile takové poškození zjistí, nejpozději však do 7 dnů ode dne převzetí zapsaného zavazadla, nebo do 14 dnů od převzetí nákladu. Při zpoždění musí být reklamace učiněna nejpozději 21 dní ode dne, kdy bylo zavazadlo nebo náklad příjemci předán.<sup>54</sup> Reklamace musí být učiněna písemně a předána nebo zaslána v uvedených lhůtách. Převezme-li oprávněný příjemce zapsané zavazadlo nebo náklad aniž by oznámil reklamaci, je toto Úmluvou bráno jako přímý důkaz, že věc byla předána řádně a včas. Jedná se tedy o vyvratitelnou domněnku. Nebyla-li reklamace včas oznámena, není přípustná žádná žaloba vůči dopravci, ledaže by se tento dopustil podvodu.<sup>55</sup> Žalobní právo v případě škody na zavazadlech a nákladu je tak vázáno na včasné uplatnění písemné reklamace.

Vlastní žalobní právo, jež ve VÚ obsahoval čl. 24, doznalo v MÚ nové úpravy, která vychází ze změn provedených MP4. Čl. 29 MÚ nazvaný *základy žalob* stanoví, že jakákoli žaloba na náhradu škody, která vznikla ať již podle Úmluvy, nebo ze smlouvy, nebo z deliktu, nebo jinak, je přípustná pouze v souladu s podmínkami a s limity odpovědnosti stanovenými Úmluvou. Tím není dotčena otázka aktivní legitimace k podání takové žaloby. Při výkladu čl. 24 VÚ byla soudy posuzována otázka exkluzivity VÚ, zejména v případech žalob ze škod způsobených usmrcením nebo zraněním cestujících. Otázka byla nakonec vyřešena ve prospěch exkluzivity VÚ.<sup>56</sup> Znění čl. 29 MÚ se však od původního ustanovení VÚ liší a vyvolává obavy, že zvláště v USA se budou žalobci pokoušet podávat žaloby i podle domácího práva, třebaže budou podřízeni limitům a podmínkám Úmluvy.<sup>57</sup> Zcela novým ustanovením je nepřipustnost domáhat se žalobou náhrady škody s trestním postihem, exemplárního potrestání nebo jakéhokoli jiného postihu, který nemá charakter nahraditelné škody (*non-compensatory damages*). Která škoda je nahraditelná a která nikoli Úmluva nedefinuje. Uvedené ustanovení bude muset soud vykládat též v souladu s termínem *zásady odškodnění*, použitým v preambuli Úmluvy.

<sup>54</sup> Délka lhůt zůstala od doby přijetí HP nezměněna.

<sup>55</sup> Čl. 31 MÚ.

<sup>56</sup> Za velké vítězství aerolinií je ve Spojených státech považováno rozhodnutí Nejvyššího soudu USA ve věci *El Al Israel Airlines v. Tseng* z r. 1999. V tomto rozhodnutí, kde byla zkoumána konstrukce čl. 24 VÚ, došel NS k závěru, že na škody způsobené usmrcením nebo zraněním cestujících při mezinárodní letecké dopravě je třeba aplikovat výhradně VÚ. Whalen, T.: cit. dílo, s. 20.

<sup>57</sup> Tamtéž.

### 3.4.2 Žaloba

Žalobu je podle čl. 35 MÚ třeba podat ve lhůtě dvou let ode dne přiletu na místo určení, nebo ode dne, kdy letadlo mělo doletět, a nebo ode dne zastavení dopravy, jinak se právo na náhradu škody promlčuje. Dikce tohoto ustanovení se liší od čl. 31 MÚ stanovícího povinnost nejprve reklamovat, jedná-li se o přepravu zavazadel a nákladu. Není-li uplatněna včas reklamace, žalobní právo vůbec nevznikne. V případě dvouleté lhůty pro podání žaloby žalobní právo existuje stále, nicméně právo na náhradu škody je oslabeno (*extinguished*) – promlčuje se.<sup>58</sup> Ačkoli v anglickém znění se jedná již od r. 1929 o stejný text, v případě českého znění bylo dříve uvedené ustanovení přeloženo tak, že žalobní právo zaniká. Domnívám se, že současný překlad je přesnější, se všemi důsledky, které z něj plynou. Jakkoli je nutné u přepravy zavazadel a nákladu nejprve uplatnit reklamaci, dvouletá lhůta pro podání žaloby se tím nestaví ani nepřerušuje. S tím musí žalobce počítat, zvláště pokud reklamační řízení trvá u dopravce delší dobu.

Novinkou je ustanovení čl. 28 MÚ, které pro případ letecké nehody, při níž došlo k usmrcení nebo zranění cestujících, přikazuje leteckému dopravci, vyžaduje-li to jeho vnitrostátní právo, vyplatit neprodleně zálohy osobám, které mají nárok na odškodnění, aby byly uspokojeny jejich okamžité ekonomické potřeby. Tyto zálohy nejsou specifikovány co do výše, musejí ale být přiměřené, aby pokryly účel v článku stanovený. Článek používá termín *letecká nehoda*, který ale nedefinuje. Není jasné, zda jej lze vykládat stejně jako termín *nehoda*, použitý v čl. 17 (1) MÚ, který zahrnuje nehodu na palubě letadla a při operacích spojených s nastupováním do letadla a vystupováním z něj. Otázka tedy zní, zda *letecká nehoda* podle čl. 28 MÚ může pokrýt např. i nehodu při nastupování do letadla, pád předmětů ze zavazadlových schránek nebo zranění, které si cestující způsobil vlastní nepozorností na palubě letadla. Výklad by pravděpodobně mělo zabezpečit vnitrostátní právo leteckého dopravce, které také povinnost platit tyto zálohy musí stanovit. Vzhledem k tomu, že uvedená povinnost musí existovat ve vnitrostátním právu, není příliš jasný důvod, proč byla v čl. 28 MÚ takto vůbec aprobována. Je-li totiž stanovena ve vnitrostátním právu, existuje nezávisle na Úmluvě, a naopak, pokud ji vnitrostátní právo nezná, MÚ ji

<sup>58</sup> Právní následky promlčení bude potřeba řešit podle *lex fori*, v našem případě podle § 100(1) OZ, resp. 388(1) ObchZ. K promlčení se přihlídně, jen pokud žalovaný vznese námitku promlčení. Podle *lex fori* bude rovněž určen způsob počítání dvouleté lhůty, jak výslovně stanoví čl. 35(2) MÚ.

nikomu nepředepisuje.<sup>59</sup> Tato záloha však není uznáním odpovědnosti a může být odečtena od částek, které budou později dopravcem vyplaceny jako náhrada škody.

Z předchozí úpravy ve VÚ zůstala zachována původní čtyři místa soudů, u kterých lze podat žalobu. Podle volby žalobce je možné žalovat na území jedné ze smluvních stran Úmluvy u soudu: 1) v místě, kde má dopravce bydliště (*domicil*); 2) v místě hlavního sídla podnikání dopravce; 3) v místě jeho podnikání, kde byla přepravní smlouva sjednána a 4) v místě určení. K uvedeným čtyřem místům původním přibylo v čl. 33 MÚ ještě nové, páté místo, o jehož začlenění se již delší dobu zasazovaly zejména USA.<sup>60</sup>

### 3.4.3 Tzv. pátá jurisdikce

Páté místo, kde může být žaloba podána, se pokoušel do VÚ vnést již GP. V něm obsažená, poměrně jednoduchá a přímá definice tzv. páté jurisdikce<sup>61</sup> byla v čl. 33(2) MÚ nahrazena komplexem ne vždy zcela jasných ustanovení. Na rozdíl od předešlých čtyř, není pátá jurisdikce obecná, uplatní se jen v určitých případech a jako jediná je vázána na bydliště cestujícího. Aby ji bylo možné využít, je třeba vzít v úvahu následujících pět podmínek.

1. Pátá jurisdikce se vztahuje pouze na žaloby o náhradu škody, která je způsobena usmrcením nebo zraněním cestujícího. Jen u těchto žalob má žalobce na výběr z pěti možných míst soudů.<sup>62</sup> Nevztahuje se tudíž vůbec na přepravu zavazadel. V případě kombinované škody, kdy například dojde ke zranění cestujícího a současně ke ztrátě nebo poškození zavazadel, nebude možné projednat eventuální žaloby společně v rámci zvolené páté jurisdikce, ale pro žalobu ze škody na zavazadlech bude třeba vždy zvolit jednu ze čtyř původních jurisdikcí.
2. Právo volby fora má žalobce. Ačkoli je v českém překladu MÚ použita v čl. 33 stejná formulace u obou odstavců, které pojednávají o soudní pravomoci, totiž, že žalobu *je možno podat*, formulace v anglickém originálu jsou rozdílné. V případě původních čtyř míst žalobu *je třeba podat*,<sup>63</sup> zatímco u páté jurisdikce žalobu *je*

<sup>59</sup> Jediný důvod, pro který si lze přijetí tohoto ustanovení představit je ten, že panovala obava, aby povinnost stanovená vnitrostátním právem nebyla aplikací MÚ shledána jako neúčinná. Whalen, T.: cit. dílo, s. 20.

<sup>60</sup> Horník, J.: Od Varšavy k Montrealu, s. 276.

<sup>61</sup> Podle GP se jednalo o místo na území některé smluvní strany VÚ, kde měl dopravce podnik a současně cestující domicil nebo trvalý pobyt. Čl. XII GP.

<sup>62</sup> Naproti tomu pátá jurisdikce podle GP se vztahovala na všechny žaloby vzniklé z přepravy cestujících a zavazadel.

<sup>63</sup> *An action... must be brought...* Čl. 33(1) MÚ. Tatáž slova jsou použita i v původní VÚ.

možné podat. Americké *case law* nahlíží na původní slova „je třeba podat podle volby žalobce“ tak, že se jedná pouze o právo volby fora uživatele přepravy a i když dopravce sám podá žalobu proti uživateli přepravy, nemůže mít taková žaloba vliv na právo volby fora uživatele přepravy podle původních čtyř jurisdikcí. Vzhledem ke zmiňovanému formulačnímu rozdílu při uvedení páté jurisdikce je v americké literatuře pokládána otázka, zda toto neovlivní *case law* při výkladu práva cestujícího na volbu páté jurisdikce v případě, že již dopravce inicioval soudní řízení podle své volby na jednom ze čtyř původních míst.<sup>64</sup>

3. Páté místo soudu se musí nacházet, stejně jako je tomu u předchozích čtyř, ve smluvním státě MÚ. Zejména do doby obecnějšího rozšíření MÚ bude obtížné jej využívat, protože bydliště cestujícího se nemusí nacházet na území smluvní strany MÚ. Ač bude mnohdy MÚ na daný právní vztah aplikovatelná, pátá jurisdikce nebude moci být uplatněna.
4. Dopravce musí svoji činnost provozovat na území státu, který má být pátým místem soudu. Musí na toto území, nebo z tohoto území provádět leteckou přepravu cestujících, ať již letadlem svým nebo letadlem jiného dopravce podle obchodní smlouvy,<sup>65</sup> nebo na tomto území provozovat leteckou přepravu cestujících v provozních prostorách vlastních či pronajatých, nebo vlastněných či pronajatých jiným dopravcem, s nímž má obchodní smlouvu.<sup>66</sup> Nestačí tedy, provozuje-li ve vztahu k danému území jen přepravu nákladu. Na druhou stranu je nerozhodné, stala-li se událost, která způsobila škodu, na letecké lince jiné, než která má vztah k danému území.<sup>67</sup> Ustanovení o jiném dopravci, se kterým má dopravce uzavřenu obchodní smlouvu, značně rozšiřuje dosah této jurisdikce a mělo by pokrývat zejména v oboru mezinárodní letecké přepravy rozšířené vztahy spolupráce dopravců *code-share*. Avšak i zde bude třeba rozlišovat, zda *code-share* je v daném případě společným letem na

<sup>64</sup>De Leon, P. M.; Werner, E.: The Montreal Convention: Analysis of some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, JALC, vol. 66/3, 2001

<sup>65</sup>Legální definice obchodní smlouvy je obsažena v čl. 33(3) MÚ a je jí jakákoli smlouva jiná, než smlouva o zastoupení, která je sjednána mezi dopravci a týká se zajištění jejich společných služeb pro leteckou přepravu cestujících.

<sup>66</sup>Přestože je v českém textu ustanovení takto uvedeno, a to se spojkou „a nebo“ (viz čl. 33 odst. 2 za slovy „podle obchodní smlouvy“), což byl zřejmě i úmysl předkladatelů návrhu Úmluvy, je v anglickém textu místo spojky „or“, spojka „and“. Otázkou tedy je, zda uvedené podmínky musejí být splněny současně (dle znění anglického), nebo alternativně, jak by se mohlo zdát z celkového smyslu daného ustanovení a jak plyne ze znění českého. Odpověď na tuto otázku má zřejmě značný význam, neboť by velmi měnila dosah páté jurisdikce. Whalen, T.: cit. dílo, s. 21.

<sup>67</sup>I z původních čtyř míst, kde může být žaloba podána, je jedině, čtvrté místo vázáno na leteckou linku, na které se nehoda stala, a sice na místo určení.

základě obchodní smlouvy ve smyslu čl. 33(3) MÚ.<sup>68</sup> Provozování činnosti na území státu je třeba si také představit širěji než jen jako prostý prodej letenek. V době elektronického obchodu a masového rozšíření internetu bude nutné tuto činnost vztáhnout i na provozování např. webových stránek při prodeji letenek on-line, či telefonických tzv. zákaznických center (*call center*). V tomto směru však bude mnohdy náročné zjistit skutečné geografické umístění takových webových stránek.<sup>69</sup>

5. Hlavní a trvalé bydliště cestujícího v době nehody. Není zcela jasné, proč navrhovatelé Úmluvy jednoduše nepřevzali znění GP ohledně páté jurisdikce, zejména podmínku domicilu nebo trvalého bydliště cestujícího, zvláště když pojem domicil má v mezinárodním právu jasněji daný obsah a je všeobecně více používán, než pojem hlavní bydliště.<sup>70</sup> Bez ohledu na státní příslušnost poškozeného tak ustanovení o hlavním a trvalém bydlišti odkazuje na umístění jeho stálého bytu v době nehody.<sup>71</sup> Vzhledem k tomu, že osoby, kterým je výhoda páté jurisdikce především určena, bývají často velmi mobilní a mohou mít dva i více bytů k trvalému bydlení v různých státech, nebude výjimečná otázka posuzování charakteru takového bydlení.<sup>72</sup>

Možnost využití páté jurisdikce, vzhledem k rozsahu původních čtyř jurisdikcí a vzhledem k výše uvedeným podmínkám, tak bude značně omezená. Ve většině představitelných případů bude použito opět jedno ze čtyř původních míst.<sup>73</sup> Z tohoto pohledu je také dle mého názoru třeba nahlížet na výše zmiňovaný formulační rozdíl mezi uvedením prvního a druhého odstavce čl. 33 MÚ, tedy mezi dikcí *žalobu je třeba podat a je možné podat*. Zatímco čtyři původní místa soudu jsou základní a ve všech případech je možné některé z nich použít, je zároveň stanovena povinnost žalobce vybrat si k podání žaloby právě jen z těchto čtyř míst. Naproti tomu, jsou-li splněny stanovené podmínky, má žalobce možnost

<sup>68</sup> Whalen, T.: cit. dílo, s. 22.

<sup>69</sup> De Leon, P.M.; Werner, E.: cit. dílo, s. 1163.

<sup>70</sup> Viz čl. XII GP.

<sup>71</sup> Definice hlavního a trvalého bydliště je obsažena v čl. 33(3) MÚ, avšak vyznívá poněkud tautologicky.

<sup>72</sup> De Leon, P.M.; Werner, E.: cit. dílo, s. 1164.

<sup>73</sup> Koupí-li si cestující letenku do země svého trvalého bydliště v cizí zemi, bude se aplikovat čtvrtá jurisdikce podle místa určení. Koupí-li si cestující jednosměrnou letenku v zemi svého trvalého bydliště do cizí země, bude možné použít třetí jurisdikci podle místa, kde byla uzavřena přepravní smlouva. A ať již cestující koupil letenku kdekoli a cestuje kamkoli (za předpokladu, že se na danou přepravu vztahuje MÚ), má-li dopravce sídlo v zemi trvalého bydliště cestujícího, je možné uplatnit první nebo druhou jurisdikci. Ve všech uvedených případech se tak může dojít ke stejnému výsledku, jaký by poskytovala pátá jurisdikce, podle čtyř jurisdikcí základních. Srov. znění čl. 33(1) MÚ.



použit k výběru ještě místo vázané na jeho trvalé bydliště, neshoduje-li se již s předchozími místy.

Stejně jako je tomu u Varšavského systému a jak je i pravidlem v mezinárodním právu procesním, platí pro soudní řízení *lex fori*.<sup>74</sup>

Současný trend řešení obchodních sporů prostřednictvím rozhodců našel své vyjádření i v ustanovení čl. 34 MÚ o arbitráži. Na rozdíl od pouhé zmínky v čl. 32 VÚHP o tom, že je přípustné uzavřít doložku o rozhodčím řízení při přepravě zboží, je úprava v MÚ podrobnější. Stejně jako v předchozí úpravě, je možné rozhodčí doložku platně uzavřít jen pro smlouvu o přepravě nákladu. Rozhodčí doložka musí být písemná a nesmí být v rozporu s následujícími dvěma podmínkami, které budou zároveň považovány za součást každé takové rozhodčí doložky, i když by v ní nebyly výslovně vyjádřeny a naopak každé ujednání, které by s nimi bylo v rozporu, bude neplatné a právně neúčinné. První podmínkou je, že arbitrážní řízení se bude konat podle volby navrhovatele pod jednou z jurisdikcí podle čl. 33 MÚ. Vzhledem k omezením daným pro eventuální pátoú jurisdikci, může se rozhodčí řízení konat výhradně na jednom ze čtyř míst podle čl. 33 (1) MÚ. Druhá podmínka pak přikazuje rozhodci řídit se ustanoveními MÚ.

### 3.5 Přeprava prováděná jiným než smluvním dopravcem

Postupná přeprava, jak je definována v čl. 1(3) MÚ, není společným provozem ani linkou *code-share*. Jedná se o dohodu mezi leteckými dopravci, díky níž každý dopravce provádí část přepravy. Jeden dopravce vystaví letenku na celou přepravu, přičemž sám provede jen určitý úsek, ostatní úseky jsou provedeny jinými dopravci. Vůči nim tak vystupuje dopravce vystavující letenku jako jejich zástupce. Ustanovení o postupné přepravě byla do čl. 36 MÚ převzata bez větších změn z čl. 30 VÚ. Již u předchozí úpravy bylo ale poukazováno na to, že není zcela jasné, zda podle uvedeného článku je cestující spjat přepravní smlouvou pouze s přepravními podmínkami dopravce, se kterým smlouvu uzavřel, nebo též s přepravními podmínkami následného dopravce v případě, že se tyto podmínky liší. I když se odborná literatura přiklonila spíše ke druhé variantě, měli tuto skutečnost navrhovatelé Úmluvy vzít v úvahu a naznačit řešení.<sup>75</sup>

<sup>74</sup> Čl. 33(4) MÚ.

<sup>75</sup> Whalen, T., cit. dílo, s. 23.

Co se týče kombinované přepravy, byla úprava v čl. 38 MÚ rovněž převzata z VÚ, pouze je nově výslovně zdůrazněno, že výjimkou z tohoto ustanovení je čl. 18 (4) MÚ, který se týká jiných způsobů přepravy prováděných za účelem naložení, dodání nebo přeložení nákladu během letecké přepravy.

Hlava V. Úmluvy je celá věnována přepravě prováděné jiným než smluvním dopravcem. V článkách 39 až 48 MÚ je tak inkorporována většina ustanovení GÚ, která se týkají náhradního dopravce a jeho odpovědnosti, včetně vztahů *code-share*. Smluvním dopravcem podle čl. 39 MÚ je osoba, která jako podnikatel uzavře s uživatelem přepravy přepravní smlouvu a jiná osoba (skutečný dopravce) přepravu provede a zároveň se nejedná o postupnou přepravu.<sup>76</sup> Smluvní dopravce je odpovědný za celou přepravu, skutečný dopravce pouze za tu část, kterou sám provádí.<sup>77</sup> Jakýmkoli zvláštním ujednáním, podle kterého smluvní dopravce přebírá závazky, jež nejsou stanoveny MÚ, nebo se vzdává práv, která mu podle MÚ přísluší, nemůže smluvní dopravce zhoršit postavení dopravce skutečného. Ten by byl takovým ujednáním vázán jen v případě, že by s ním sám souhlasil. Stejně jako GÚ, umožňuje žalobci i čl. 45 MÚ volnost v rozhodování, zda podá žalobu o náhradu škody proti smluvnímu či skutečnému dopravci, proti oběma současně nebo proti každému zvlášť. Bude-li vznesena žaloba pouze proti jednomu z dopravců má tento možnost využít *litis denunciatio* vůči druhému dopravci.<sup>78</sup> Kteroukoli z uvedených žalob je možno podat podle volby žalobce buď u soudu, u kterého je možné podat žalobu proti smluvnímu dopravci podle pěti jurisdikcí uvedených v čl. 33 MÚ, a nebo podle první a druhé jurisdikce pro skutečného dopravce.

### 3.6 Jiná ustanovení

Takto je nazvána Hlava VI MÚ, jež obsahuje ustanovení společná pro celou Úmluvu. Čl. 49 MÚ zakazuje pod sankcí neplatnosti jakékoli smluvní ujednání před vznikem škody, v němž by se strany záměrně zavázaly nedodržovat předpisy a pravidla stanovená v Úmluvě tím, že by sjednaly platnost jiných zákonů, nebo tím, že by změnily pravidla

<sup>76</sup> Proto například v případě přepravy na lince Praha – Řím, která byla provedena společností ČSA na letenku zakoupenou u ČSA, bude odpovědnou podle Úmluvy pouze společnost ČSA a nikoli též Alitalia, ač je tato linka provozována se společností Alitalia jako *code-share*

<sup>77</sup> Čl. 40 MÚ.

<sup>78</sup> Tato opověď rozepře byla do MÚ doslovně převzata z čl. VII GÚ, avšak do českého znění MÚ přeložena tak, že „doprovce má právo požadovat, aby byl souzen současně i druhý dopravce“. Co si pod uvedenými slovy představit, není příliš jasné. Čl. 45 MÚ v českém znění (123/2003 Sb. mez. smluv), věta druhá.

týkající se jurisdikce. Jinými slovy je tak vyjádřen zákaz stanovený již v čl. 26 MÚ, který říká, že neplatné a neúčinné je ujednání omezující odpovědnost dopravce nebo stanovící nižší limit jeho odpovědnosti. Rovněž ustanovení čl. 46 MÚ, týkající se smluvního a skutečného dopravce, má stejný význam. Společným cílem je tak zdůraznit kogentní charakter MÚ, od jejíž právní úpravy se nelze odchýlit v neprospěch uživatele přepravy.

Důležitým a zcela novým posílením právní jistoty uživatele přepravy je ustanovení čl. 50 MÚ, které ukládá smluvní straně MÚ povinnost požadovat, aby její letečtí dopravci uzavřeli vhodné pojištění na krytí své odpovědnosti podle Úmluvy.<sup>79</sup> Navíc má smluvní stát možnost požadovat po dopravcích působících na jeho území prokázání uzavření odpovídajícího pojištění.

Procesní otázky, jak bylo řečeno výše, jsou zásadně řešeny podle *lex fori*, což platí i pro běh všech lhůt. Jedinou výjimkou je ustanovení čl. 52 MÚ, které definuje výraz *dny* jako dny kalendářní a nikoli pracovní.

---

<sup>79</sup> Povinnost pojištění českého leteckého dopravce je dána § 12 (2) zák. č. 49/1997 Sb. letecký zákon, na úrovni ES je dána nařízením EP a Rady (ES) č. 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel.

## 4 Komunitární právo

Společná dopravní politika členských států EU představuje významný faktor při formování jednotného trhu a jako taková byla zakotvena již v původní Smlouvě o založení EHS z r. 1957. Dopravě je věnována samostatná hlava V (dříve hlava IV) SES, avšak ta se nevztahuje na dopravu leteckou, která je tak podřízena pouze obecným ustanovením SES. Je tomu tak zřejmě proto, že dříve nebylo sjednocení letecké dopravy počítáno jako zvlášť naléhavé, protože její úprava byla již na mezinárodní úrovni široce unifikována.<sup>1</sup> Od počátku devadesátých let ale byla ve značné míře věnována pozornost i dopravě letecké, a to zprvu na poli životního prostředí a hospodářské soutěže, poté probíhala liberalizace leteckého trhu a v poslední době je vůdčím tématem komunitární úpravy v oblasti civilního letectví ochrana před protiprávními činy, letecká bezpečnost, řízení letového provozu, a v neposlední řadě i posílení ochrany cestujících.<sup>2</sup>

Právní vztahy z mezinárodní letecké přepravy komunitární právo komplexně sice neupravuje a ani k tomu dosud nemá ambice, nicméně i v tomto směru již byla, zejména v posledních letech, učiněna řada kroků. Spolu s liberalizací letecké dopravy v rámci EU, jež je součástí společné politiky letecké dopravy, bylo třeba upravit i vztahy z letecké přepravy, a to zprvu ty, jež na mezinárodní úrovni nebyly upraveny buď vůbec, nebo nevyhovovaly standardům ES. Stejně jako v jiných oblastech soukromého práva, sleduje komunitární úprava i v mezinárodní letecké přepravě především lepší zajištění ochrany slabší smluvní strany, tedy cestujícího coby spotřebitele. Cílem právní úpravy letecké přepravy na úrovni komunitárního práva je dosažení společného postupu v oblasti ochrany zájmů uživatelů letecké přepravy, zvyšování úrovně této ochrany, zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a posílení jejich práv, a to bez ohledu na to, zda se jedná o leteckou přepravu mezinárodní či vnitrostátní a zda jde o přepravu pravidelnou či nepravidelnou. S ohledem na SES<sup>3</sup> a zejména její čl. 80 odst. 2, vydala Rada (ES), resp. Evropský parlament a Rada (ES), několik nařízení upravujících výše uvedenou problematiku zejména v těchto směrech: 1) odpovědnosti leteckých dopravců v případě nehod; 2) náhrad za odepření nástupu na palubu, za významné zpoždění a za zrušení letu; 3) požadavcích na pojištění leteckých

<sup>1</sup> Pauknerová, M.: Právo Evropské unie a doprava, Právní rozhledy č. 9/1998, s. 2

<sup>2</sup> Čl. 80/ex-čl. 84 SES opravňuje Radu, aby kvalifikovanou většinou mohla rozhodnout, zda, do jaké míry a jakým postupem bude možno stanovit vhodná pravidla pro leteckou dopravu.

<sup>3</sup> Uvedených cílů nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale spíše na úrovni Společenství (zásada subsidiarity). Zároveň jsou používány jen takové prostředky a rozsah nařízení, jež nepřekračují rámec toho, co je pro dosažení stanovených cílů nezbytné (zásada proporcionality).

dopravců; 4) poskytování informací cestujícím o bezpečnosti, včetně vytvoření tzv. „black listu“ leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v ES; 5) zajištění ochrany osob se zdravotním postižením či jinak handicapovaných.

#### 4.1 Nařízení Rady (EHS) č. 295/91

Prvním předpisem regulujícím vztahy v letecké přepravě v ES se stalo nařízení Rady (EHS) č. 295/91, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu letadla v pravidelné letecké přepravě (dále jen „nařízení 295/91“).<sup>4</sup> Ad hoc byl tímto nařízením řešen jeden z aktuálních problémů současné letecké dopravy, a sice pro cestující nepřijatelná praxe leteckých dopravců, kteří na konkrétní let rezervují více míst, než mají k dispozici (*overbooking*). Některé cestující tak musí odmítnout, ačkoli mají platnou letenku a potvrzenou rezervaci. Škoda, která cestujícím může tímto způsobem vzniknout, ale není kryta Varšavskou úmluvou, neboť se nejedná o zpoždění, a dopravci se k tomuto problému stavěli dosud dosti rozdílně. Jak vyplývá z názvu nařízení 295/91 a z jeho článku 1, stanovilo společná minimální pravidla pro tyto případy, pokud se jednalo o odlet z letiště umístěného na území členského státu ES, přičemž nerozhodné bylo místo určení, státní příslušnost cestujícího, stejně jako místo, kde je usazen letecký dopravce. Současně se ale vztahovalo jen na pravidelnou leteckou přepravu. Letecký dopravce měl pro případ, že rezervuje na let více míst, než má k dispozici, stanovit pravidla, která měla obsahovat možnost výzvy dobrovolníkům připraveným nenastoupit na palubu letadla a která měla brát v úvahu rovněž zvláštní situaci osob postižených či dětí bez doprovodu.

Podle tohoto nařízení měl cestující vždy možnost volby mezi plným proplacením ceny letenky za neuskutečňenou přepravu, dopravením do místa určení při nejbližší příležitosti, nebo pozdějším dopravením podle své potřeby. Bez ohledu na volbu cestujícího byl letecký dopravce povinen navíc zaplatit cestujícímu ihned po odepření nástupu na palubu minimální náhradu ve stanovené výši podle letové vzdálenosti.<sup>5</sup> Náhrada se však neplatila, pokud se cestující přepravoval bezplatně či za snížené sazby přímo či nepřímo dostupné veřejnosti. Použitím tohoto nařízení nebyly nijak dotčeny jakékoli následné žaloby za úče-

<sup>4</sup> Úř. věst. L 36, 8. 2. 1991, s. 5 – 7 (celex 31991R0295).

<sup>5</sup> Čl. 4 nařízení 295/91 stanovil náhrady pro lety do 3500 km na 150 ECU, pro lety delší na 300 ECU. Kromě toho byl letecký dopravce povinen podle čl. 6 nabídnout těmto cestujícím náhradu za telefonní hovor do místa určení, stravu a občerstvení přiměřené čekací době a ubytování v hotelu, pokud je nezbytné přenocování.

lem dalšího vyrovnání, pokud se nejednalo o dobrovolníky, kteří přistoupili na náhradu podle předem stanovených pravidel leteckého dopravce.

Uvedený právní předpis zůstal po celá devadesátá léta jediným svého druhu a nezbudil výraznější ohlas.

## 4.2 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97

V roce 1997 bylo přijato nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (dále jen „nařízení 2027/97“).<sup>6</sup> Stalo se tak v době, kdy unifikace mezinárodní letecké přepravy provedená Varšavským systémem byla zejména v oblasti přepravy cestujících pro své odpovědnostní limity pro vyspělé státy téměř nepoužitelná, v době, kdy nebylo jasné, zda MP4 vůbec kdy vstoupí v platnost a nová unifikace byla teprve ve stádiu příprav. V platnosti byly již dohody leteckých dopravců, kterými se tito vzdávali limitů stanovených VÚ, zejména IIA a MIA, o kterých byla řeč výše, a ze kterých toto nařízení vychází. Rovněž samotné členské státy ES různě zvyšovaly hranice odpovědnosti, což ale vedlo k rozdílným podmínkám přepravy na vnitřním leteckém trhu. Kromě nízkých odpovědnostních limitů byla dalším důvodem pro přijetí tohoto nařízení skutečnost, že VÚ se vztahuje pouze na přepravu mezinárodní, když úroveň ochrany cestujících by měla být stejně vysoká v celém prostoru ES, ať již se jedná o přepravu mezinárodní nebo vnitrostátní. V souladu se zásadou subsidiarity se opatření na úrovni Společenství jevila žádoucí v zájmu dosažení harmonizace v oblasti odpovědnosti leteckých dopravců a tato opatření mohla v celosvětovém měřítku sloužit jako příklad pro zlepšení ochrany cestujících.<sup>7</sup>

Stejně jako předchozí nařízení 295/91, vztahuje se i nařízení 2027/97 (v původním znění) výhradně na přepravu cestujících. Stanoví povinnosti leteckých dopravců Společenství, jedná-li se o jejich odpovědnost vůči cestujícím v případě nehod, v jejichž důsledku nastane smrt, zranění nebo jiné ublížení na zdraví, stala-li se nehoda na palubě letadla nebo v průběhu nastupování či vystupování a stanoví rovněž některé povinnosti leteckým dopravcům usazeným mimo Společenství, pokud provozují lety v rámci Společenství. Stěžejními body právní úpravy v nařízení 2027/97 v původním znění jsou tyto:

<sup>6</sup> Úř. věst. L 285, 17. 10. 1997, s. 1 – 3 (celex 31997R2027).

<sup>7</sup> Odst. 6 Preambule nařízení 2027/97.

1. Absence jakéhokoli finančního limitu, pokud jde o náhradu škody, kterou cestující utrpěl v případě smrti, zranění nebo jiného ublížení na zdraví.
2. Pojišťovací povinnost podle čl. 7 nařízení Rady (EHS) 2407/92 o vydávací licenci leteckým dopravcům v odpovídající výši.<sup>8</sup>
3. Při náhradě škody do výše 100.000 SDR nemůže letecký dopravce vyloučit nebo omezit svoji odpovědnost prokázáním, že přijal veškerá nezbytná opatření k zabránění škodě, nebo že nebylo možné tak učinit.<sup>9</sup>
4. Placení zálohových plateb k uspokojení bezprostředních ekonomických potřeb úměrně k utrpěné újmě, v případě smrti však nesmí být částka nižší než 15.000 SDR na jednoho cestujícího.
5. Informační povinnost vůči cestujícím o jejich právech podle tohoto nařízení platí pro všechny dopravce provozující dopravu do/ze nebo uvnitř Společenství.

#### 4.3 Nařízení EP a Rady (ES) č. 889/2002

ES se zúčastnilo mezinárodní diplomatické konference o leteckém právu, která se konala v Montrealu od 10. do 28. května 1999, a na které byla přijata Montrealská úmluva. Ta umožňuje ve svém čl. 53 (2), aby se jejími stranami staly i regionální organizace pro ekonomickou integraci. Evropské společenství MÚ podepsalo 9. prosince 1999 a rozhodnutím Rady č. 2001/539/ES<sup>10</sup> ze dne 5. dubna 2001 byla jménem Společenství MÚ schválena.<sup>11</sup> Nařízení 2027/97 bylo proto třeba uvést do souladu s novým právním stavem. Změna byla provedena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002.<sup>12</sup> Základními cíli nové úpravy bylo harmonizovat nařízení 2027/97 s MÚ,

<sup>8</sup> Čl. 7 nařízení 2407/92 pouze stanoví, že letecký dopravce musí mít pojištění pokrývající odpovědnost v případě nehody, zejména ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, zboží, poštovním zásilkám a třetím osobám. Nařízení 2027/97 tuto pojišťovací povinnost upřesňuje tak, že se jí rozumí požadavek, aby letecký dopravce byl pojištěn dvoustupňově, stejně jako bude odpovědný. Tj. do limitu 100.000 SDR a nad něj do přiměřené výše.

<sup>9</sup> Tím není dotčena možnost prokázat, že škoda byla způsobena nedbalostí zraněného nebo zemřelého cestujícího nebo že tento cestující svou nedbalostí ke škodě přispěl. Srov. znění čl. 20 VÚ a čl. 21 (1) MÚ.

<sup>10</sup> Úř. věst. L 194, 18. 7. 2001, s. 38 (celex 32001D0539).

<sup>11</sup> Státy ES a EK se dohodly, že MÚ ratifikují současně. Vzhledem k tomu, že v době schválení MÚ Společenstvím ještě všechny členské státy neratifikovaly MÚ, bylo rozhodnuto o uložení tohoto dokumentu u depositáře MÚ až spolu s ratifikačními dokumenty všech členských států. To se stalo 29. dubna 2004, takže v souladu s ustanovením čl. 53(7) MÚ vstoupila Úmluva pro ES a jeho členské státy v platnost šedesátý den po uložení listin, tedy 28. června 2004. (MÚ jako taková vstoupila v platnost šedesátý den po uložení třicátého dokumentu o ratifikaci, tj. 4. listopadu 2003). IATA Liability Reporter, februar 2005, p. 5.

<sup>12</sup> Úř. věst. L 140, 30. 5. 2002, s. 2 – 5 (celex 32002R0889).

odstranit rozlišení mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou na vnitřním leteckém trhu a stanovit tak pro veškerou leteckou dopravu uvnitř Společenství stejný rozsah a povahu odpovědnosti. Uvedené cíle jsou v souladu se zásadou subsidiarity prvními kroky k vytvoření jediného souboru pravidel pro všechny letecké dopravce Společenství.<sup>13</sup>

Nařízení 2027/97 bylo nově nazváno *O odpovědnosti leteckého dopravce při letecké přepravě cestujících a jejich zavazadel*. Derogována byla ta ustanovení, která nezávisle na VÚ určovala vlastní limity odpovědnosti a odpovědnostní režim. Svůj cíl vyjádřený v preambuli, tj. pracovat na vytvoření jediného souboru pravidel pro všechny letecké dopravce Společenství, plní novelizované nařízení 2027/97 tím, že Montrealskou úmluvu dílem provádí, dílem stanoví určité doplňující povinnosti. Úvodem v novelizovaném čl. 3 říká, že „odpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními MÚ“. Ve většině případů toto bude jistě pravda, ale daná skutečnost plyne ze zcela jiných právních důvodů, než je toto ustanovení. Pokud by se jednalo pouze o nadbytečnost uvedeného ustanovení, nebylo by potřeba se jím blíže zabývat, avšak ve svých důsledcích vyvolává určité pochybnosti o souladu s mezinárodním právem, jak bude uvedeno dále.

Pojišťovací povinnost podle čl. 7 nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 o vydávání licencí leteckým dopravcům (dále jen „nařízení 2407/92“)<sup>14</sup>, pokud jde o odpovědnost za cestující, je nyní upravena tak, že se jedná o pojištění do takové výše, aby všechny oprávněné osoby obdržely celou částku, na kterou mají v souladu s tímto nařízením (resp. MÚ) nárok. V novém čl. 3a nařízení 2027/97 upravuje *dodatečnou částku* podle čl. 22(2) MÚ, kterou může letecký dopravce požadovat, učiní-li cestující zvláštní prohlášení o zájmu na dopravení jeho zavazadel na místo určení. Tato částka se řídí tarifem pro dodatečné náklady na přepravu a pojištění daných zavazadel přesahující náklady na zavazadla oceněná ve výši limitu odpovědnosti nebo méně. Tarif se cestujícím sděluje na požádání.

Zálohy požadované podle vnitrostátního práva, jak je předvídá čl. 28 MÚ, upravuje nový čl. 5 nařízení 2027/97. Na rozdíl od dikce MÚ, předepisuje je nejen pro případ leteckých nehod, při kterých došlo k usmrcení nebo zranění cestujících, ale obecně pro všechny případy náhrady škody. Letecký dopravce je podle něj povinen nejpozději do patnácti dnů po zjištění totožnosti fyzické osoby oprávněné k náhradě škody provést takové zálohové platby, které dostačují k uspokojení bezprostředních ekonomických potřeb, úměrně

<sup>13</sup> Odst. 9 preambule nařízení 889/2002.

<sup>14</sup> Úř. věst. L 240/1, 24. 8. 1992, s. 3 – 9 (celex 31992R2407).



k utrpěné újmě. V případě smrti ale nesmí být částka v eurech nižší, než odpovídající hodnotě 16.000 SDR na jednoho cestujícího. Shodně s čl. 28 MÚ je stanoveno, že taková záloha není uznáním odpovědnosti a lze ji započítat proti jakékoli částce později placené na základě odpovědnosti leteckého dopravce. Naproti tomu ale podle znění čl. 5 (3) nařízení 2027/97 tato zálohová platba není vratná, ledaže dopravce prokáže zavinění osoby požadující náhradu ve smyslu čl. 20 MÚ, nebo pokud osoba nebyla osobou oprávněnou k náhradě škody.

Změněn byl i čl. 6 nařízení 2027/97, který ukládá leteckým dopravcům informační povinnost vůči cestujícím. Oproti předchozí úpravě je jeho působnost celkově širší, neboť se vztahuje z větší části na všechny letecké dopravce poskytující služby letecké přepravy ve Společenství, nebo jejich služby zde zakoupené. Při prodeji služeb letecké přepravy ve Společenství musí všichni letečtí dopravci zajistit, aby souhrn hlavních ustanovení o odpovědnosti za cestující a jejich zavazadla, včetně lhůt pro vyplnění žádosti o náhradu škody<sup>15</sup> a možnosti učinit zvláštní prohlášení o zavazadlech,<sup>16</sup> byl dostupný cestujícím na všech prodejních místech, včetně prodeje po telefonu nebo internetu. Kromě toho musí všichni letečtí dopravci, kteří své služby poskytují nebo prodávají v ES, písemně informovat cestující o limitech odpovědnosti (nebo o tom, že limit neexistuje), a to vzhledem k jednotlivým možným případům vzniku škody. Letečtí dopravci Společenství mají za účelem splnění uvedeného požadavku povinnost používat jednotné upozornění shrnující pravidla odpovědnosti používaná leteckými dopravci Společenství, jehož text je přílohou novelizovaného nařízení 2027/97.

#### 4.4 Nařízení EP a Rady (ES) č. 261/2004

Činnost ES je významně zaměřena na ochranu spotřebitele. Ve smluvních vztazích s profesionálním obchodníkem je spotřebitel vždy slabší smluvní stranou. Nedostatek informací, zkušeností a orientace v konkrétním oboru, ve kterém se obchodník pohybuje zcela samozřejmě, ze spotřebitele činí nerovnoprávného partnera pro smluvní vztah. Z těchto důvodů se již delší dobu prosazuje zejména v komunitárním právu tendence upřednostňo-

<sup>15</sup> Touto žádostí (v originále *action for compensation*) je zřejmě myšlena včasná reklamacie (*timely notice of complaints*) ve smyslu čl. 31 MÚ. Jedině ta totiž může mít vzhledem k cestujícím nějaké právní následky.

<sup>16</sup> Ze znění tohoto ustanovení, stejně jako čl. 3a nařízení 2027/97 není jasné, zda se jedná o právo cestujícího učinit zvláštní prohlášení o zavazadlech, kterému koresponduje povinnost leteckého dopravce toto akceptovat, přepravní smlouvu uzavřít a mít pro tyto případy připraven zvláštní tarif. Srov. s pozn. 42 v předchozí kapitole.

vat spotřebitele ve smluvních vztazích s obchodníkem tak, aby následky tohoto jeho přirozeného handicapu byly alespoň zmírněny. Spotřebitelem není jen kupující v obchodě či cestovní kanceláři, je jím i osoba oprávněná z přepravní smlouvy, cestující. Prvním krokem k ochraně cestujícího nad rámec mezinárodně unifikované úpravy právních vztahů z mezinárodní letecké přepravy bylo v ES výše uvedené nařízení 295/91. Vzhledem k tomu, že ani nová unifikace mezinárodní letecké přepravy nepostihuje zdaleka všechny vztahy z přepravních smluv, je třeba alespoň v prostoru EÚ upravit ty situace, ke kterým dochází nejčastěji, a to ve prospěch cestujícího. Zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících jako spotřebitelů, posílení jejich práv, zajištění, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu, zmírnění obtíží a nepohodlí způsobených cestujícím zrušením či zpožděním jejich letů, to vše jsou důvody, pro které bylo 11. února 2004 přijato nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v případě odepření nástupu na palubu letadla, zrušení nebo významného zpoždění letů, a kterým se zrušuje nařízení č. 295/91 (dále jen „nařízení 261/2004“).<sup>17</sup> Jedná se zřejmě o nejvýznamnější a zároveň nejkontroverznější ze všech nařízení, která byla v předmětné oblasti přijata. Nařízení, které cestujícím slibuje vyšší standard ochrany, snížení nepohodlí i jednodušší získání náhrad za újmy, jež jim mohou v určitých případech vzniknout, je ze strany leteckých dopravců jednoznačně odmítáno: je popírána jeho legitimita a napadána jeho legalita.

Předmětem úpravy tohoto nařízení je podle čl. 1 stanovení minimálních práv cestujících, jestliže je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, je jejich let zrušen nebo je jejich let zpožděn. Oblast působnosti nařízení 261/2004 je vymezena jak teritoriálně, tak personálně. Vztahuje se na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu ES. V případě, že provozujícím leteckým dopravcem<sup>18</sup> je dopravce Společenství<sup>19</sup>, vztahuje se rovněž na cestující, odlétající z letiště ve třetí zemi na letiště umístěné na území členského státu ES, pokud již neobdrželi náhradu, odškodnění nebo pomoc v této třetí zemi. Z působnosti nařízení 261/2004 jsou vyloučeni cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, jež nejsou za normálních okolností veřejnosti dostupné.<sup>20</sup> Nařízením však

<sup>17</sup> Úř. věst. L 046, 17. 2. 2004, s. 1 – 8 (celex 32004R0261).

<sup>18</sup> Termín *provozující letecký dopravce* je definován v čl. 2 písm. b) nařízení 261/2004 a svým obsahem se zřejmě shoduje s termínem *skutečný dopravce* ve smyslu čl. 39 MÚ.

<sup>19</sup> Termín *doprovce Společenství* znamená leteckého dopravce s platným provozním povolením podle nařízení 2407/92 o vydávání licencí leteckým dopravcům (čl. 2 písm. c nařízení 261/2004)

<sup>20</sup> Vyloučeny jsou tak zejména cesty na zaměstnanecké letenky poskytované zaměstnancům leteckého dopravce jako součást jejich pracovní odměny, na které se ale jinak vztahuje MÚ. Naproti tomu, jak je vý-

nejsou nijak dotčena práva cestujících podle směrnice 90/314/EHS (o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy). Svoji působnost toto nařízení rovněž omezuje na přepravu prováděnou motorovým letadlem s pevnými křídly.<sup>21</sup>

#### 4.4.1 Odepření nástupu na palubu

Situaci, kdy letecký dopravce neumožní cestujícímu, který má potvrzenou rezervaci, nastoupit do letadla na daný let, upravovalo již nařízení 295/91.<sup>22</sup> Týkalo se však jediného důvodu odepření nástupu na palubu, a tím bylo překnihování (*overbooking*) konkrétního letu. I když se i nadále bude jednat o nejčastější důvod odepření nástupu na palubu, byla v novém nařízení 261/2004 zvolena definice negativní, která naopak stanoví, co odepřením nástupu na palubu není.<sup>23</sup> Aby se eliminoval počet cestujících, kterým je odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, stanoví čl. 4 (1) nařízení 261/2004 provozujícímu leteckému dopravci povinnost nejprve vyzvat dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací. Výhody tohoto postupu jsou zřejmé: ze strany cestujících je možné individuálně zvážit situaci, přičemž odepření nástupu na palubu proti jejich vůli se tak použije pouze subsidiárně, ze strany leteckého dopravce je možné snížit náklady na vyplácení náhrad cestujícím, neboť u každé skupiny se použije jiný režim. Dobrovolníkům musí být poskytnuta pomoc spočívající v právu volby mezi náhradou pořizovací ceny letenky a přesměrováním za srovnatelných přepravních podmínek;<sup>24</sup> další náhrady za odstoupení od jejich rezervací je ale možné dohodnout mezi dotčenými cestujícími a leteckým dopravcem. Teprve tehdy, pokud se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků, může provozující letecký dopravce odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli. Těmto cestujícím pak musí být nejen nabídnuta možnost volby mezi náhradou pořizovací ceny letenky a přesměrováním za srovnatelných přepravních podmínek, ale i zdarma nabídnuta strava a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době, dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem, faxem nebo elektronickou poštou, a pokud je to nutné, i ubytování v hotelu (včetně přepra-

---

slovně uvedeno, se nařízení vztahuje na cestující, kterým jsou vydávány volné nebo zlevněné letenky na základě programů pro často cestující zákazníci [čl. 3(3) nařízení 261/2004].

<sup>21</sup> Používá tak nikoli definici letadla, nýbrž užší definici letounu, na rozdíl od ostatních právních předpisů vztahujících se k mezinárodní letecké přepravě. Viz kapitola 1.2.2, str. 14.

<sup>22</sup> Nařízení 295/91 bylo zrušeno nařízením 261/2004 ke dni jeho účinnosti.

<sup>23</sup> Podle ustanovení čl. 2 písm. j) nařízení 261/2004 se odepřením nástupu na palubu rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, ačkoli mají potvrzenou rezervaci a včas se přihlásili k přepravě. Negativní částí definice je ustanovení, že odepřením nástupu na palubu nejsou případy, kdy pro odmítnutí existují přiměřené důvody, např. zdravotní, bezpečnostní či nedostatečné cestovní doklady.

<sup>24</sup> Čl. 8 (1) nařízení 261/2004.

vy).<sup>25</sup> Odškodnění těchto cestujících je pak provedeno neprodleně, paušalizovanými náhradami škod podle čl. 7 tohoto nařízení. Náhrady jsou odstupňovány podle letové vzdálenosti a činí pro každého dotčeného cestujícího částku:

250 EUR	u všech letů do vzdálenosti 1 500 km,
400 EUR	u letů ve Společenství delších než 1 500 km a u ostatních letů delších než 1 500 km až do 3 500 km,
600 EUR	u všech ostatních letů.

V určitých případech, kdy je cestujícím nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, pokud plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu není překročen o stanovenou dobu, může být odškodné sníženo o 50 %.

#### 4.4.2 Zrušení letu

Postup v případě zrušení letu upravuje čl. 5 nařízení 261/2004. Dotčeným cestujícím musí být nabídnuta pomoc ve stejném rozsahu jako cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli. Za předpokladu, že dotčení cestující nejsou informováni o zrušení letu ve lhůtách stanovených tímto článkem, přičemž se dále bere v úvahu nabízené přesměrování, mají tito cestující rovněž nárok na paušalizované náhrady škody podle čl. 7.<sup>26</sup> Jsou-li cestující informováni o zrušení, musí jim být poskytnuto také vysvětlení ohledně možné náhradní dopravy. Odpovědnost provozujícího leteckého dopravce je sice objektivní, avšak není v celém rozsahu absolutní. Náhrady škody stanovené v čl. 7 není povinen dopravce platit pokud prokáže, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Důkazní břemeno ohledně mimořádných okolností musí tedy unést dopravce, stejně jako u otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Čl. 9 nařízení 261/2004.

<sup>26</sup> Nárok na náhradu podle čl. 7 nevznikne v případě, že cestující jsou o zrušení letu informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, dále v případě, že jsou informováni v době od dvou týdnů do sedmi dnů a současně je jim nabídnuto přesměrování, které jim umožní odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, a dále v případě, že jsou sice o zrušení letu informováni v době kratší sedmi dnů avšak je jim nabídnuto přesměrování při kterém odletí nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a přiletí nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

<sup>27</sup> Čl. 5 odst. 3 a 4 nařízení 261/2004.

#### 4.4.3 Zpoždění

Článek 6 nařízení 261/2004 stanoví povinnosti provozujícího leteckého dopravce, který důvodně čekává, že let bude oproti plánovanému času odletu zpožděn. Doba zpoždění, při níž nastupují vyjmenované povinnosti, je závislá na letové vzdálenosti a na tom, zda se jedná o let uvnitř ES, či nikoli.<sup>28</sup> Povinnosti provozujícího leteckého dopravce je poskytnout cestujícím, postiženým takovým zpožděním, péči podle čl. 9 (1)a) a (2), tj. stravu, občerstvení, telefonní hovory, a pokud je důvodně očekávaný čas odletu alespoň o den později, pak i ubytování v hotelu a přepravu do místa ubytování.<sup>29</sup> Trvá-li zpoždění alespoň pět hodin, má cestující navíc nárok na náhradu pořizovací ceny letenky, a to za část neuskutečněné cesty, ale i za část již uskutečněné cesty, neslouží-li nadále let zamýšlenému cestovnímu plánu cestujícího, spolu s eventuálním zpátečním letem do původního místa odletu.<sup>30</sup> Jak z uvedeného vyplývá, nejedná se o odpovědnost za škodu, která byla zpožděním způsobena, čímž zůstávají nedotčena relevantní ustanovení MÚ, i když tento právní názor zdaleka není jednoznačný.<sup>31</sup>

#### 4.4.4 Další ustanovení

Článek 10 nařízení 261/2004 upravuje postup provozujícího leteckého dopravce při umístění do jiné třídy, než té, která byla stranami sjednána. V případě umístění cestujícího do třídy vyšší, nelze požadovat žádnou dodatečnou platbu. Umístí-li ale dopravce cestujícího do třídy nižší, musí mu do sedmi dnů uhradit 30 – 75% ceny letenky, v závislosti na letové vzdálenosti, a na tom, zda se jedná o let v rámci ES, nebo jiný.

Zvláštní zacházení je třeba věnovat osobám s omezenou pohyblivostí a všem osobám nebo vodícím psům s osvědčením, doprovázejícím osoby s omezenou pohyblivostí, stejně jako dětem bez doprovodu. To je zdůrazněno již v ustanovení čl. 9 (3) o právu na poskytnutí péče, dále pak v ustanovení čl. 11, který těmto osobám poskytuje právo získat od provozujícího leteckého dopravce při přepravě přednost, a rovněž právo na přednostní

<sup>28</sup> Jedná se o dvě hodiny u letů do 1500 km, o tři hodiny u letů ve Společenství nad 1500 km, o tři hodiny u letů mimo Společenství nad 1500 km do 3500 km a o čtyři hodiny v případě ostatních letů.

<sup>29</sup> Na tomto místě je třeba upozornit na vážný nedostatek, který se týká závaznosti právních předpisů ES pro subjekty v ČR, na nějž je v odborném tisku poukazováno. Není totiž k dispozici závazný překlad právních předpisů Společenství do českého jazyka. Ačkoli existuje několik možností, jak se s českou verzí nařízení 261/2004 seznámit, ve všech dosud nalezených českých zněních tohoto předpisu je konkrétně v tomto ustanovení chyba [např.: <http://isap.vlada.cz/>, <http://eur-lex.europa.eu>, aj].

<sup>30</sup> Čl. 8 (1) a) nařízení 261/2004.

<sup>31</sup> Viz kapitola 5, zejména podkapitola 5.2 „Exkluzivita MÚ“.

poskytnutí péče podle čl. 9 v případě odepření nástupu na palubu, zrušení letu či jakkoli velkých zpoždění.

Další povinností provozujícího leteckého dopravce je zajistit, aby cestující byli informováni o svých právech na náhradu škody a pomoc, v případě odepření nástupu na palubu, zrušení letu nebo alespoň dvouhodinového zpoždění musí mít tato informace písemnou podobu.<sup>32</sup>

Jak je výslovně stanoveno v člancích 12 a 13 nařízení 261/2004, nejsou použitím ustanovení o pomoci a náhradách podle tohoto nařízení dotčena jakákoli práva cestujících požadovat další náhrady, a naopak, provozující letecký dopravce není nijak omezen ve svých právech požadovat náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob.

Zákonodárce Společenství předvídal, že nikoli každé z ustanovení nařízení 261/2004 ukládajících povinnosti leteckému dopravci vůči cestujícím bude moci být vyvíjeno soudem, resp. že by takový postup byl vůbec praktický. Je třeba, aby letečtí dopravci plnili nařízení dobrovolně, a pokud ne, aby byli k jeho plnění nuceni nikoli zdlouhavou cestou soukromoprávních žalob, ale efektivněji pomocí správního trestání. Proto také stanovil v čl. 16 členským státům povinnost určit vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení ve vztahu k letům z / na jejich území, u něhož si mohou cestující stěžovat na jeho údajné porušení. Členský stát má rovněž povinnost stanovit sankce za porušení tohoto nařízení, které musejí být účinné, přiměřené a odrazující. V souladu s tímto požadavkem byl v ČR zákonem č. 225/2006 Sb. (novela zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví) pověřen dohledem na plnění povinností leteckého dopravce v souladu s nařízením 261/2004, a vyřizováním stížností na porušování těchto povinností, Úřad pro civilní letectví.<sup>33</sup> Aktuální seznam pověřených vnitrostátních subjektů v jednotlivých státech EU je obsažen v příloze II této práce.

#### 4.4.5 Nové druhy odpovědnosti

Jak bylo řečeno již v předchozích kapitolách, stěžejní částí unifikace mezinárodní letecké přepravy je úprava odpovědnosti leteckého dopravce a nařízení 261/2004 v tomto směru není výjimkou. Odpovědnost podle nařízení 261/2004 se však od unifikované úpravy liší: zatímco dosavadní mezinárodní právní normy znají jen odpovědnost za škodu, naří-

<sup>32</sup> V případě osob nevidomých a zrakově postižených musí být použity jiné vhodné prostředky. Čl. 14 nařízení 261/2004.

<sup>33</sup> § 3 odst. 7 a § 89 odst. 1 písm. d) zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví v platném znění.

zení 261/2004 jde dále a zavádí do právní úpravy letecké přepravy nové druhy odpovědnosti, u nichž se vznik škody buď nepožaduje, nebo se předpokládá. Jedná se o odpovědnost za zpoždění, odpovědnost za odepření nástupu na palubu, odpovědnost za škodu způsobenou odepřením nástupu na palubu, odpovědnost za zrušení letu a odpovědnost za škodu způsobenou zrušením letu. Tyto zvláštní druhy odpovědnosti ale nelze zařadit do unifikace mezinárodní letecké přepravy, neboť stojí zcela mimo Varšavský systém, resp. Montrealskou úmluvu (viz kapitola 3.3). Nicméně, z důvodů uvedených níže se domnívám, že budou ovlivňovat vztahy z letecké přepravy v rámci jednotného evropského leteckého trhu více, než odpovědnosti obsažené v unifikované úpravě.

Všechny nové druhy odpovědnosti podle nařízení 261/2004 jsou koncipovány jako objektivní a s jedinou výjimkou i absolutní. Touto výjimkou je odpovědnost za škodu způsobenou zrušením letu. Pouze z té se může letecký dopravce liberovat. Dle mého názoru je tedy možné rozlišit tři nové varianty odpovědnosti v letecké přepravě podle komunitární úpravy:

- 1) ty, které se na škodu vůbec neváží a nelze se jich zprostit,
- 2) kde se škoda předpokládá a odpovědnosti se nelze zprostit a
- 3) kde se škoda předpokládá, ale odpovědnosti se lze za určitých okolností zprostit.

Ad 1) Odpovědnost za zpoždění, odpovědnost za zrušení letu a odpovědnost za odepření nástupu na palubu vznikají jako následek předvídané události. Tato událost je zároveň porušením smluvní povinnosti, tj. povinnosti přepravit cestujícího v souladu s přepravní smlouvou. Vznik škody není potřeba prokazovat a ani se nepředpokládá, totéž platí o zavinení kohokoli. Jedinou podmínkou je, aby nastala nařízením označená událost, nebo protiprávní stav, kterým je buď určité kvalifikované zpoždění (alespoň dvě hodiny), nebo zrušení letu, nebo odepření nástupu na palubu. Jsem toho názoru, že se tak jedná vlastně o mimoodpovědnostní povinnosti, které jsou důsledkem nesení jistého podnikatelského rizika. Právní povinnosti vyplývající z těchto druhů odpovědnosti spočívají v poskytování vyjmenovaného plnění cestujícím, kterým je např. náhrada pořizovací ceny letenky, přesměrování, strava, ubytování apod. Uvedených odpovědností se nelze nijak zprostit, ani je v přepravní smlouvě vyloučit. Takový úkon by byl bez právního účinku.<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Čl. 15 nařízení 261/2004.

Ad 2) a 3) V případě odpovědnosti za škodu způsobenou zrušením letu nebo odepřením nástupu na palubu se rovněž neprokazuje ani výše, ani samotná existence škody, ta se pouze předpokládá. Stejně tak není potřeba prokazovat zavinění a odpovědnost nastává současně se vznikem škodné události. Právními povinnostmi plynoucími z těchto odpovědností je placení paušalizovaných náhrad škod odstupňovaných podle délky letu, jeho směřování a také podle toho, zda cestujícímu bylo nabídnuto přesměrování na cílové místo. Poskytnutím paušální náhrady škody však není vyloučena možnost požadovat náhradu škody podle platného práva. V takovém případě se uplatní obecný odpovědnostní režim, kdy důkazní břemeno ohledně předpokladů vzniku odpovědnosti musí unést žalobce. Náhrady škody poskytnuté podle nařízení 261/2004 se pak mohou použít k započtení vůči eventuálním dalším náhradám.<sup>35</sup> Jak bylo uvedeno, povinnosti platit náhradu škody v případě odpovědnosti za škodu způsobenou zrušením letu se může provozující letecký dopravce zprostit, prokáže-li, že zrušení bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.<sup>36</sup> Které jsou ony mimořádné okolnosti, není možné zatím s jistotou říci.<sup>37</sup> V současné době je aktuální zejména otázka stávek zaměstnanců aerolinií a technických závad letadel. Je však třeba si uvědomit, že pouhá existence mimořádných okolností k exoneraci nestačí. Dopravce musí zároveň prokázat, že by jim nebylo možné zabránit, ani kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Každý takový případ bude proto muset být hodnocen individuálně.<sup>38</sup>

#### 4.5 Nařízení EP a Rady (ES) č. 785/2004

Článkem 50 MÚ byla smluvním stranám uložena povinnost zajistit vhodné pojištění leteckých dopravců na krytí jejich odpovědnosti podle této úmluvy. Uvedenou povinnost plní článek 7 nařízení 2407/92, který stanoví, že letečtí dopravci musí mít uzavřeno pojištění odpovědnosti pro případ havárií, zejména pokud jde o cestující, zavazadla, náklad, poštu a třetí osoby. Nespecifikuje však minimální výši a podmínky tohoto pojištění. Ve vztahu k cestujícím byla tato pojišťovací povinnost v souvislosti s přijetím MÚ Společenstvím upřesněna v odst. 2 novelizovaného čl. 3 nařízení 2027/97 tak, aby všechny osoby oprávněné k náhradě škody obdržely celou částku, na kterou mají podle MÚ nárok.

<sup>35</sup> Čl. 12 nařízení 261/2004.

<sup>36</sup> Čl. 5 (3) nařízení 261/2004.

<sup>37</sup> Vodítkem k výkladu může být, přes svou právní nezávaznost, preambule nařízení 261/2004, která v bodě 14 příkladmo uvádí politickou nestabilitu, povětrnostní podmínky, bezpečnostní rizika či stávky.

<sup>38</sup> Barham, S.: EC Regulation 261/2004: „Extraordinary Circumstances“ six month on, Barlow & Gilbert Aerospace News (neveřejná tiskovina), podzim 2005, s. 3.



Deklarovaným cílem nařízení EP a Rady (ES) č. 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel (dále jen „nařízení 785/2004“)<sup>39</sup> je v rámci společné dopravní politiky za účelem zvýšení ochrany spotřebitele, stanovit minimální požadavky na pojištění pro letecké dopravce a provozovatele letadel ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám. Věcně je tedy působnost oproti nařízení 2027/97 rozšířena o zavazadla, náklad a třetí osoby. Oblast působnosti tohoto nařízení je vzhledem k odstranění rozlišování mezi vnitrostátní a mezinárodní leteckou dopravou stanovena teritoriálně, a to na všechny letecké dopravce a provozovatele letadel, kteří létají: 1) uvnitř území, 2) přistávají na území, 3) vzletají z území, nebo 4) přelétají území členského státu Společenství. Vzhledem k uvedenému ustanovení a rovněž vzhledem k výslovné zmínce v odst. 10 preambule tohoto nařízení, se jako první a jediné ze všech dosud přijatých nařízení vyrovnává s možností, že by letecký dopravce nemusel mít platnou provozní licenci k provozování letecké dopravy, resp. že by tato licence mohla pozbýt platnosti. Proto pojišťovací povinnost neomezuje pouze na letecké dopravce s platnou provozní licenci, ale stanoví ji všem leteckým dopravcům a provozovatelům letadel, pokud jsou splněny podmínky teritoriálního pravidla uvedeného výše.

Pojištěnými riziky musí být válka, terorismus, únos letadla, sabotáž, neoprávněné zmocnění a občanské nepokoje. Ve vztahu k cestujícím činí pojistné krytí odpovědnosti nejméně 250 000 SDR na jednoho cestujícího, ve vztahu k zavazadlům nejméně 1 000 SDR na jednoho cestujícího a ve vztahu k nákladu nejméně 17 SDR na jeden kilogram.<sup>40</sup> V případě odpovědnosti ve vztahu k třetím osobám je minimální pojistné krytí odstupňováno pro každou jednotlivou nehodu podle maximální vzletové hmotnosti letadla od 750 000 SDR až do 700 000 000 SDR.

Dodržování tohoto nařízení mají zajistit členské státy pomocí sankcí, které mají být účinné, přiměřené a odrazující. Pro letecké dopravce Společenství může mezi takové sankce patřit odnětí licence k provozování letecké dopravy, v případě leteckých dopravců třetích zemí může mezi takové sankce patřit odmítnutí práva přistát na území členského státu. Pokud nejsou členské státy přesvědčeny o splnění povinností stanovených tímto nařízením, jsou oprávněny nepovolit letadlu start, dokud není předložen doklad o pojistném krytí v souladu s tímto nařízením.

<sup>39</sup> Úř. věst. L 138/1, 30. 4. 2004, s. 160 – 165 (celex 32004R0785).

<sup>40</sup> Všechny uvedené hodnoty se týkají obchodního provozu. V případě neobchodního provozu zajišťovaného letadly s maximální vzletovou hmotností 2700 kg a méně, může členský stát úroveň minimálního pojistného krytí ve vztahu k cestujícím snížit až na 100 000 SDR na jednoho cestujícího (čl. 6 nařízení 785/2004)

## 4.6 Nařízení EP a Rady (ES) č. 2111/2005

Jak bylo uvedeno výše, zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících je jedním z cílů přijímaných komunitárních předpisů v oblasti letecké přepravy. Dalším nařízením, které má sloužit zejména cestujícím a chránit jejich práva, je nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES (dále jen „nařízení 2111/2005“)<sup>41</sup>. Uvedené nařízení spadá jednak do oblasti úpravy letecké bezpečnosti, a to tím, že zavádí seznam Společenství, na němž jsou uvedeni letečtí dopravci podléhající zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, jednak do oblasti letecké přepravy, neboť přiznává cestujícím další práva v souvislosti se smlouvou o přepravě. Posílení ochrany cestujících jako spotřebitelů je v nařízení 2111/2005 dosahováno dvojím způsobem: zavedením zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství pro dopravce, kteří nebudou splňovat předem stanovená kritéria a informační povinností o totožnosti provozujícího leteckého dopravce. Obě části uvedeného přístupu mají stejný prevenční charakter, neboť potenciálním škodám má být předcházeno. Rizikovní letečtí dopravci nesplňující bezpečnostní kritéria budou eliminováni a cestující budou mít právo znát totožnost provozujícího leteckého dopravce, protože se jedná o podstatnou informaci ke kvalifikovanému uzavření přepravní smlouvy.

Letecké přepravě se věnuje zejména kapitola III nařízení 2111/2005. Oblast její působnosti je stanovena teritoriálně tak, že stačí, když let je součástí smlouvy o přepravě a tato přeprava byla započata ve Společenství. Místem odletu i příletu pak již může být jakékoli letiště, byť by bylo ve třetí zemi. Je lhostejné, zda jde o let pravidelný či zda je součástí souboru služeb.

Článek 11 tohoto nařízení stanoví smluvnímu leteckému dopravci povinnost informovat cestujícího o totožnosti provozujícího leteckého dopravce při provedení rezervace, a to bez ohledu na způsob provedení rezervace. Není-li totožnost při provádění rezervace dosud známa, je třeba cestujícímu sdělit alespoň pravděpodobného provozujícího leteckého dopravce. Dojde-li ke změně provozujícího leteckého dopravce, musí smluvní letecký dopravce přijmout taková opatření, aby byl cestující informován o této změně co nejdříve. V každém případě však cestující musí být o totožnosti provozujícího leteckého dopravce

<sup>41</sup> Úř. věst. L 344, 27. 12. 2005, s. 15 – 22 (celex 32005R2111).

informován nejpozději při odbavení, a není-li odbavení vyžadováno, pak při nástupu na palubu.

V článku 12 nařízení 2111/2005 je rozšířeno použití nařízení 261/2004. Smluvní letecký dopravce musí v souladu s tímto článkem poskytnout cestujícímu náhradu nebo přeměrování podle čl. 8 nařízení 261/2004 v případě, že se cestující rozhodne nepoužít let, jež by měl provést letecký dopravce, který byl zapsán na seznam Společenství a podléhá zákazu provozování letecké dopravy. Uvedené se týká situací, kdy daný let nebyl zrušen z důvodu, že neměl být proveden ve Společenství, a tudíž k jeho zrušení neexistuje povinnost.<sup>42</sup>

#### 4.7 Nařízení EP a Rady (ES) č. 1107/2006

Nejnovějším komunitárním právním předpisem na poli letecké přepravy je nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě (dále jen „nařízení 1107/2006“)<sup>43</sup>. Nová právní úprava navazuje na předchozí nařízení, ve kterých byl již zvláštní přístup k osobám s omezenou pohyblivostí nebo zvláštními potřebami naznačen, zejména v nařízení 261/2004, avšak jde dále, upřesňuje speciální zacházení s osobami handicapovanými a stanoví jim další práva, jimž odpovídají povinnosti řídicích orgánů letiště a leteckých dopravců.

Jedním z nejdůležitějších ustanovení nového nařízení je zákaz odmítnout přepravu osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace právě pro její zdravotní postižení či omezenou schopnost pohybu a orientace. Tento zákaz neplatí pouze v případě, že nepřijetí takové osoby k přepravě bylo způsobeno dodržáním platných bezpečnostních předpisů nebo faktickou nemožností přepravy z důvodů spočívajících v konstrukci letadla. Nastane-li taková situace, má dotčená osoba právo na proplacení výdajů či přeměrování v souladu s ust. čl. 8 nařízení 261/2004. O všech uvedených skutečnostech má letecký dopravce povinnost informovat veřejnost v dostupných formách a minimálně v těch jazycích, ve kterých poskytuje informace ostatním cestujícím.<sup>44</sup>

<sup>42</sup> Pomineme-li, že ustanovení odst. 2, čl. 12 uvedeného nařízení je značně neobratné a nesrozumitelné, zcela nelogicky nestanoví stejnou povinnost pro případ, kdy by ke zrušení takového letu přeci jen došlo.

<sup>43</sup> Úř. věst. L 204, 26. 7. 2006, s. 1 – 9 (celex 32006R1107).

<sup>44</sup> Uvedená ustanovení, obsažená v člancích 3 a 4 nařízení 1107/2006 nabývají účinnosti 26. července 2007, ve zbytku je nařízení 1107/2006 účinné až 26. července 2008.

Další oprávnění dotčených osob spočívají v pomoci při pohybu na letištích až po přemístění na sedadlo v letadle, v souladu s přílohou I tohoto nařízení. Za poskytování této pomoci odpovídají řídicí orgány letiště,<sup>45</sup> které pro účely financování této pomoci mohou od uživatelů letiště<sup>46</sup> nediskriminačním způsobem vybírat zvláštní poplatek. Pomoc, kterou zajišťuje bezplatně letecký dopravce, vyjmenovává příloha II nařízení, a zahrnuje zejména přepravu asistenčních psů, invalidních vozíků, pomoc při pohybu po kabině letounu, informace o letu sdělené přiměřenou formou apod.

#### 4.8 Zkušenosti z aplikace nařízení EP a Rady (ES) č. 261/2004

V souladu s ustanovením článku 17 nařízení 261/2004 předložila Evropská komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování a výsledcích tohoto nařízení.<sup>47</sup> Zpráva byla sestavena na základě podrobné analýzy zpracované nezávislou externí poradenskou společností *Steer Davies Gleave*, celosvětově působící v oblasti dopravy.<sup>48</sup> Z uvedené analýzy vyplývá, že za dobu účinnosti nařízení 261/2004<sup>49</sup> vyšla na jevo řada jeho rozporuplných míst i problémů při aplikaci, a to zejména v následujících směrech:

- nejasná ustanovení textu,
- porušování uložených povinností leteckými dopravci,
- nevymahatelnost uložených povinností,
- nejednotnost při aplikaci.

<sup>45</sup> Řídicím orgánem letiště je orgán, který má podle vnitrostátních právních předpisů za úkol správu a řízení letištní infrastruktury a koordinaci a kontrolu činností různých dopravců přítomných na letišti (čl. 2 písm. f) nařízení 1107/2006).

<sup>46</sup> Uživatelem letiště je osoba odpovědná za leteckou přepravu cestujících z daného letiště nebo do daného letiště (čl. 2 písm. g) nařízení 1107/2006).

<sup>47</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě podle článku 17 nařízení (ES) č. 261/2004 o uplatňování a výsledcích uvedeného nařízení, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů ze dne 4.4.2007. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/passenger\\_rights/information\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/information_en.htm).

<sup>48</sup> Steer Davies Gleave: Review of Regulation 261/2004, Final Report, February 2007. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/passenger\\_rights/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/studies/index_en.htm).

<sup>49</sup> Dle čl. 19 nařízení 261/2004 toto nařízení vstupuje v platnost (je účinné - pozn. aut.) dnem 17. února 2005.

### 4.8.1 Nepřesnosti textu

Významným problémem při aplikaci nařízení 261/2004 se ukázala některá obecná vyjádření okolností, za kterých mají, nebo nemusejí, být plněny určité povinnosti. Zásadní je v tomto směru jednak definice *mimořádných okolností*, za kterých může být letecký dopravce zproštěn odpovědnosti v případě zrušení letu, jednak definice *zpoždění a zrušení letu*. Problémy způsobují i nepřesnosti ve vyjádření *srovnatelných podmínek*, za kterých má být provedeno přesměrování cestujících podle článku 8, *náhrada nebo odškodnění a pomoc ve třetí zemi* podle článku 3, *letenka* ve vztahu ke kompenzacím v důsledku umístění cestujícího do nižší třídy a některá další ustanovení, na něž bude dále poukázáno.

#### i. Mimořádné okolnosti

Jak bylo zmíněno již v kapitole 4.4.5, příkladný výčet těchto okolností je uveden v preambuli nařízení 261/2004 v odstavci 14, avšak přesnější a závazné vymezení tohoto termínu v samotném textu nařízení chybí. Důležitost legální definice uvedeného termínu se jeví zvláště z důvodu, že nařízení je aplikováno i správními orgány, které pro svou činnost vyžadují přesnější terminologii, a rovněž proto, že používání tohoto liberačního důvodu je leteckými společnostmi nadužíváno, resp. zneužíváno. Letečtí dopravci používají k vyloučení své odpovědnosti zejména technické závady a povětrnostní podmínky. Podle některých rozhodnutí správních orgánů ohledně výkladu tohoto termínu se však mimořádné okolnosti nevztahují na technické závady, pokud se takové závady vyskytovaly u téhož letadla opakovaně a nebyly řádně odstraněny, u povětrnostních podmínek nejde například o mimořádnou okolnost v případě, že letadlo, které neodletělo z důvodu mlhy, mohlo být vybaveno zařízením, jež let za mlhy umožňuje.<sup>50</sup>

#### ii. Zpoždění a zrušení letu

Odkdy lze zpožděný let považovat za již zrušený, či zda let deklarovaný jako zrušený není ve skutečnosti pouze let zpožděný jsou otázky, jejichž zodpovězení má význam pro určení, jestli má letecký dopravce možnost použít důvod k vyloučení své odpovědnosti. Pouze u letu zrušeného je takové vyloučení odpovědnosti možné, a proto se dopravci snaží maximum nepravdelností v přepravě, které jsou způsobeny technickými problémy či zdů-

<sup>50</sup> Steer Davies Gleave: Review of Regulation 261/2004, Final Report, February 2007, s. 75. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/passenger\\_rights/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/studies/index_en.htm)

vodněny bezpečností, kvalifikovat jako zrušení letu, a nikoli jako zpoždění nebo odmítnutí nástupu na palubu.<sup>51</sup>

### iii. Srovnatelné podmínky

Jednou z povinností leteckého dopravce podle článku 8 je nabídnout cestujícím *přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení*. Z uvedeného ustanovení však nelze jednoduše dovodit, zda je letecký dopravce povinen zajistit a uhradit cestujícím dopravu leteckou, nebo se souhlasem cestujícího dopravu pozemní, která by v daném případě byla např. rychlejší, než čekání na další spoj téhož dopravce.<sup>52</sup>

### iv. Umístění do nižší třídy

Podle článku 10 odst. 2 musí letecký dopravce, který cestujícího umístil do nižší třídy, než pro kterou byla zakoupena letenka, nahradit cestujícímu 30%, 50% nebo 75% ceny letenky v závislosti na letové vzdálenosti. Tomuto ustanovení je vytýkáno jednak to, že cestujícímu není rovněž poskytnuto právo necestovat, pokud v cestovní třídě, kterou zaplatil, není volné místo, jednak pevně stanovená procenta ceny letenky pro kompenzaci. Dojde-li totiž k popsané situaci pouze u jednoho letu z několika v rámci letu složeného z více úseků, je důležitý rovněž výklad termínu *letenka*, neboť kompenzace zahrnující všechny úseky se v takovém případě jeví jako neadekvátní.<sup>53</sup>

### v. Náhrada, odškodnění nebo pomoc poskytnuté ve třetí zemi

Nařízení 261/2004 se vztahuje kromě území EU i na cestující odlétající do EU z letiště umístěného na území třetí země, pokud neobdrželi *náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc* v této třetí zemi. Uvedené ustanovení dovoluje tři možné způsoby výkladu, což není ku prospěchu ani cestujícím, ani zamýšlené unifikaci:

- kompenzace a pomoc odpovídající místnímu právu (kupř. USA nebo Brazílie umožňují podobné benefity),
- kompenzace a pomoc minimálně v takové výši, jaká je přiznána podle nařízení 261/2004,

<sup>51</sup> Steer Davies Gleave: cit. dílo, s. 42.

<sup>52</sup> Steer Davies Gleave: cit. dílo, s. 89.

<sup>53</sup> Steer Davies Gleave: cit. dílo, s. 73.

- jakékoli kompenzace či pomoc, i když jsou mnohem nižší, než podle nařízení 261/2004.

Z dosavadních zkušeností s aplikací nařízení je zřejmé, že dopravci si z uvedených tří možností vybírají tu, která je pro ně nejméně zatěžující a pro cestující nejméně příznivá.<sup>54</sup>

#### 4.8.2 Aplikace nařízení vnitrostátními subjekty

Právní povaha vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování nařízení 261/2004 je v jednotlivých zemích EU rozdílná. Většinou se jedná o úřady pro civilní letectví, avšak v některých státech jsou pověřenými orgány určeny instituce prosazující zájmy spotřebitelů či speciálně k tomu zřízené orgány spolupracující s úřady pro civilní letectví.<sup>55</sup> Liší se rovněž rozsah pravomocí, které jsou těmto orgánům poskytnuty k prosazování nařízení a vyřizování stížností cestujících, a značně se liší i výše sankcí, jež mohou být za porušování nařízení leteckým dopravcům uloženy.<sup>56</sup> Nejúspěšnějšími v prosazování nařízení jsou Belgie a Dánsko, jejichž úřady pro civilní letectví mají pravomoc uplatňovat dokonce trestněprávní sankce. Tomu odpovídá i způsob vyšetřování stížností a zvýšené nároky na důkazy, které je třeba získat. K ověření tvrzených skutečností kupř. ohledně technických závad jako mimořádných okolností vylučujících odpovědnost se využívá služeb technických specialistů, kteří zkoumají záznamy o závadách a jejich odstraňování a další důkazy. Odmítne-li dopravce takové podklady poskytnout, je rozhodnuto ve prospěch cestujícího, a to v souladu s důkazní povinností, která stihá leteckého dopravce.<sup>57</sup>

Při vyřizování stížností na porušování nařízení je v některých zemích též namísto tradičního správního (trestního) řízení využívána mediace a alternativní řešení sporů. Takový postup se používá zejména tehdy, je-li k prosazování nařízení určen orgán zabývající se ochranou spotřebitelů.<sup>58</sup> Problémem rozhodnutí takového orgánu však je, že není právně

<sup>54</sup> Steer Davies Gleave: cit. dílo, s. 74.

<sup>55</sup> Aktuální seznam správních orgánů dohlížejících nad dodržováním nařízení 261/2004 a vyřizujících stížností cestujících obsahuje příloha č. 2 této práce.

<sup>56</sup> Nejvyšší sankce může být uložena ve Španělsku (4,5 mil EUR), avšak odvíjí se od částky, kterou může dopravce svým protiprávním chováním ušetřit. Nejnižší sankce je naopak stanovena v Lotyšsku (213 EUR), což není zdaleka ani částka, kterou by dopravce jinak musel zaplatit cestujícímu, a v daném případě tudíž nelze vůbec hovořit o sankci v souladu s nařízením. Sankce v Estonsku, Řecku a na Maltě jsou rovněž neadekvátně nízké (Steer Davies Gleave: cit. dílo, s. 64).

<sup>57</sup> Steer Davies Gleave: cit. dílo, s. 60.

<sup>58</sup> Tento přístup se uplatňuje ve Švédsku, Velké Británii, Španělsku, Nizozemí a Francii jako alternativa tradičního civilního řízení před soudem (Steer Davies Gleave: cit. dílo, s. 60).

závazné, protože jej lze využít, nebude-li v souladu s tímto rozhodnutím plněno dobrovolně, pouze jako důkaz u soudu, že došlo k porušení nařízení.

Samostatným problémem je rozdílný přístup národních orgánů k řešení přeshraničních kompetenčních sporů. Správní orgány zpravidla řeší pouze stížnosti týkající se dopravců registrovaných v jejich státě, ostatní stížnosti v různé fázi řízení postupují z jejich pohledu příslušným úřadům v jiném členském státě. Nežádoucí jsou zejména negativní kompetenční konflikty.<sup>59</sup>

Ačkoli je povaha národních orgánů, způsobu řízení i účinnost sankcí v jednotlivých zemích velmi rozdílná, společným jmenovatelem je, že žádný z těchto orgánů nezajistí stěžovateli vymožení kompenzací podle nařízení, které neobdržel, i když v konkrétním případě je v řízení zjištěno, že k porušení nařízení došlo. Stěžovateli tak nezbývá, než se se svým nárokem obrátit civilní žalobou na soud.

#### 4.8.3 Porušování povinností

Letečtí dopravci se často vyhýbají plnění povinností stanovených nařízením 261/2004 a k odůvodnění svých postupů využívají zejména jeho ne vždy jasný slovník. Porušování nařízení se děje nejčastěji rozšiřováním důvodů k vyloučení odpovědnosti i na případy, kdy je odpovědnost absolutní, zaměňováním zpoždění letu za zrušení, ale i úmyslným neposkytováním kompletních informací či prostým neplacením náhrad. Některé, zejména nízkonákladové letecké společnosti, ruší lety z technických důvodů rovnou s odkazem na mimořádné okolnosti, kterým nebylo možné zabránit a vyhýbají se tak nejen placení kompenzací podle článku 7, ale i poskytnutí pomoci podle článku 9, což však není možné.<sup>60</sup>

Dalším způsobem, jak se vyhnout plnění povinností stanovených nařízením je, v případě tvrzených mimořádných okolností, zaměnit odepření nástupu na palubu za zrušení letu. Jak bylo uvedeno v kapitole 4.4.1, nařízení 261/2004 se vztahuje na odepření nástupu na palubu z jakýchkoli důvodů, nikoli jen z důvodu překnihování, a povinnosti z toho vyplývající se provozující letecký dopravce nemůže zbavit. Z technických důvodů musí být například nahrazen na linku původně plánovaný letoun, jiným letounem o menší sedačkové

<sup>59</sup> Tak bylo výzkumem např. zjištěno, že většina národních úřadů postupuje stížnosti týkající se dopravců registrovaných ve Velké Británii tamnímu zvláštnímu úřadu (AUC), avšak tento úřad zároveň odkládá stížnosti občanů z jiných států než je Velká Británie (Steer Davies Gleave: cit. dílo, s. 63).

<sup>60</sup> Steer Davies Gleave: cit. dílo, s. 41 a násl.



kapacitě a některým cestujícím by tak musel být nástup na palubu odepřen. Dopravce proto raději let formálně zruší a některým cestujícím nabídne přesměrování, byť se ve skutečnosti jedná o tentýž let. U ostatních cestujících odkáže na mimořádné okolnosti.<sup>61</sup>

Výčet způsobů porušování povinností stanovených nařízením však tímto zdaleka není vyčerpán, mnohdy se jedná pouze o nečinnost leteckého dopravce. Není řádně splněna informační povinnost, není poskytnuto občerstvení, telefonní hovory, nejsou vyzváni dobrovolníci, není dána přednost osobám zdravotně postiženým apod. Běžnou praxí rovněž je, že cestující jsou sice řádně informováni o tom, že mají nárok na finanční kompenzaci, avšak tato kompenzace jim poskytnuta není. Ve snaze odradit cestující od požadování finančních náhrad uvádějí někteří dopravci telefonní spojení na placené linky do zahraničí, kde však cestující obdrží pouze ujištění, že na kompenzaci mají nárok.<sup>62</sup> Většina cestujících po této zkušenosti, při představě dlouhotrvajícího a nákladného soudního sporu, vymáhání finanční náhrady raději vzdá. Přesné počty civilních žalob, které již byly v tomto směru v jednotlivých členských státech podány, stejně jako výsledky těchto soudních řízení, nelze jednoduše zjistit.<sup>63</sup> Správní orgány pověřené prosazováním nařízení 261/2004 takovou pravomoc nemají a k tvrzením leteckých dopravců i cestujících je třeba přistupovat kriticky. Z dosavadních šetření však plyne, že žalob je prozatím minimální počet.<sup>64</sup>

#### 4.8.4 Doporučení změn

V souladu se závěry předložené analýzy a výše nastíněnými hlavními problémy při aplikaci nařízení 261/2004 za uplynulé období, uvádí Komise ve svém Sdělení<sup>65</sup> doporučení, ve kterých oblastech by mělo být dosaženo zlepšení:

i. **Zlepšit prosazování nařízení.** Jedná se zejména o spolupráci vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování nařízení s Komisí i spolupráci mezi těmito subjekty navzájem. Požadováno je stanovení termínů podání stížností cestujících a odpovědí příslušných

<sup>61</sup> Jiným příkladem může být, že dopravce nemá k dispozici dostatečný počet členů posádky, aby letoun směl letět s určitým počtem cestujících. Let je pak opět jakoby zrušen, tentokrát z bezpečnostních důvodů (Steer Davies Gleave: cit. dílo, s. 42).

<sup>62</sup> Přestože článek 7 odst. 3 uvádí jasně, jakým způsobem má být náhrada škody vyplacena, některé letecké společnosti toto ustanovení nerespektují, a požadují naopak po cestujících splnění dalších podmínek, které si pro tento případ samy stanovily (vlastní zkušenost autora z advokátní praxe).

<sup>63</sup> Vzhledem k tomu, že příslušnými k rozhodování o takových žalobách jsou většinou místní soudy, nelze potřebné údaje zjišťovat centrálně (Steer Davies Gleave: cit. dílo, s. 42).

<sup>64</sup> Steer Davies Gleave: cit. dílo, Příloha A.

<sup>65</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě podle článku 17 nařízení (ES) č. 261/2004, s. 10 a násl. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/passenger\\_rights/information\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/information_en.htm).

orgánů, podmínek předávání stížností mezi těmito orgány, jakož i stanovení jazyků pro předávání stížností. Vzhledem k současnému vývoji v oblasti práv cestujících v rámci EU je třeba zvážit vytvoření centrálních orgánů, které by se v členských státech zabývaly právy cestujících i v jiných typech přepravy.<sup>66</sup> Komise rovněž zváží vyšší využívání řízení o porušení nařízení proti těm členským státům, kde se systémy prosazování nezdají účinné a dostatečně odrazující v souladu s požadavky nařízení 261/2004.

ii. **Upřesnit výklad nejasných aspektů nařízení.** Komise má především v úmyslu vydat sdělení, ve kterém by po konzultaci s vnitrostátními subjekty odpovědnými za prosazování nařízení stanovila svůj vlastní výklad nařízení. Ač bez právní závaznosti, mohl by výklad zejména termínů *zpoždění*, *zrušení* a *mimořádné okolnosti* napomoci k překonání aplikačních obtíží. V krajním případě bude Komise zvažovat i změnu nařízení 261/2004 tak, aby zajistila plné respektování práv cestujících.

---

<sup>66</sup> Sdělení Komise: s. 11, bod 7 5.

## 5 Soulad komunitárních předpisů s Varšavskou a Montrealskou úmluvou

Na rozdíl od dnes již zrušeného nařízení 295/91, které postihovalo vztahy VÚ neupravené, a nesetkalo se tak s výraznější odezvou, nařízení 2027/97 bylo pravým opakem. Nejenže VÚ doplňovalo, ale dokonce i měnilo. Z tohoto důvodu vyvolalo řadu právních otázek ohledně vztahu komunitárního předpisu k mezinárodní smlouvě. V zásadě se úprava v nařízení 2027/97 shodovala s úpravou soukromoprávních ujednání IIA a MIA, avšak právní základ byl odlišný. Ujednání IIA a MIA jsou postaveny na čl. 22(1) VÚ, který umožňuje zvláštní úmluvou s dopravcem stanovit vyšší hranice odpovědnosti, jakož i na čl. 20(1) VÚ, který nevylučuje možnost dobrovolně se svého práva na obranu vzdát. Touto zvláštní úmluvou, stejně jako dobrovolným neprokazováním vlastního nezavinění je právě IIA a MIA, které jsou tak jen možným a dovoleným doplňkem přepravní smlouvy uzavřené na základě a v mezích platné úpravy obsažené ve VÚ. Naproti tomu, nařízení 2027/97 předepisovalo nové odpovědnostní limity a odpovědnostní režim nezávisle na VÚ.<sup>1</sup> Upravovalo materii, která již byla upravena v mezinárodní smlouvě, aniž by tato mezinárodní smlouva byla vypovězena, nebo změněna jinou mezinárodní smlouvou. Základním vytýkaným nedostatkem tohoto nařízení tedy bylo, že měnilo jednostranně ustanovení mezinárodní smlouvy, což odporuje nejen mezinárodnímu právu, ale právu vůbec.<sup>2</sup> V roce 1998 iniciovala IATA před *High Court of England and Wales* soudní řízení, které by posoudilo soulad nařízení 2027/97 s Varšavským systémem, který je pro Spojené království závazný. Závěry soudu lze shrnout takto:<sup>3</sup>

1. Čl. 24 VÚ stanoví kategoricky, že žaloba z odpovědnosti může být podána jen za podmínek a v mezích stanovených Úmluvou. Meze podle Úmluvy jsou buď ty, které stanoví Úmluva sama, nebo ty, které jsou stanoveny zvláštní úmluvou mezi cestujícím a dopravcem. Nařízení 2027/97 je proto v rozporu s VÚ.

<sup>1</sup> O podobný krok se pokoušelo americké Ministerstvo dopravy ve svém nařízení 96–10–7 ze 3. října 1996, totiž uložit zahraničním leteckým společnostem působícím ve Spojených státech dodatečné povinnosti ve smyslu IIA. Po protestech IATA byla o rok později z nařízení sporná ustanovení vyňata. Clark, L. S.: *European Council Regulation (EC) No. 2027/97: Will the Warsaw Convention Bite Back?*, *Air & Space Law*, Vol. XXVI/3, 2001, s. 139.

<sup>2</sup> Námitky se vztahovaly na ty oblasti letecké přepravy, na něž je aplikovatelná VÚ, nikoli tedy na vnitrostátní lety nebo lety na které se VÚ nevztahuje z jiných důvodů. Tamtéž, s. 141.

<sup>3</sup> Tamtéž, s. 142.

2. Vzhledem k ustanovení čl. 307/ ex-čl. 234 SES, dohody uzavřené před r. 1958 nejsou SES dotčeny. Pokud jsou tyto dohody se SES neslučitelné, použije se všech vhodných prostředků k odstranění těchto neslučitelností. Proto je třeba nařízení 2027/97 do doby, než bude odstraněn rozpor s VÚ, považovat za neúčinné (*held in suspense*).
3. Z týchž důvodů je však nařízení 2027/97 platné a není proto třeba, aby věc posuzoval Evropský soudní dvůr.

Před ESD se posuzování této otázky nikdy nedostalo, takže uvedené soudní rozhodnutí národního soudu zůstalo osamocené. Ačkoli Evropská komise toto soudní rozhodnutí odmítla prohlašujíc, že zde není žádný konflikt a není tedy důvod, aby nařízení 2027/97 bylo neúčinné, pozoruhodné je, že žádný členský stát EU se nepokusil toto nařízení vynucovat.<sup>4</sup>

Popisovaný stav setrval až do přijetí nařízení 889/2002, kterým bylo změněno nařízení 2027/97 v souvislosti s přistoupením ES a jeho členských států k MÚ. Na první pohled by se mohlo zdát, že problém byl vyřešen. Nařízení 2027/97 v novelizovaném znění adoptuje ustanovení MÚ a rozšiřuje jejich působnost i na vnitrostátní leteckou přepravu, v některých směrech úpravu doplňuje, ale s MÚ se nepřekrývá. Situace se ovšem změnila, jestliže na konkrétní let bude aplikovatelná nikoli MÚ, ale VÚ. O tom, že se nejedná pouze o hypotetický příklad, se lze přesvědčit při pozorném čtení čl. 1 (2) MÚ ve spojení s čl. 55 MÚ (viz kapitola 3.2.1). Například nový čl. 3 nařízení 2027/97 stanoví, že odpovědnost leteckého dopravce Společenství se řídí, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, ustanoveními MÚ pro danou odpovědnost. Jak ale chápat tento článek v případě, že na daný let se bude vztahovat VÚ? Dle mého názoru dochází i zde ke stejnému nesouladu s mezinárodní smlouvou, jaký byl shledán u původního znění tohoto nařízení.

Aktuálním tématem na poli regulace mezinárodní letecké přepravy je názorový střet mezi zastánci a odpůrci legality nařízení 261/2004. Ve vztahu k MÚ se může jevit sporným zejména článek 6 jmenovaného nařízení, který upravuje postup provozujícího leteckého dopravce v případě zpoždění. Nastane-li zpoždění, vznikne provozujícímu leteckému dopravci odpovědnostní povinnost k určitému plnění. V MÚ je odpovědnost leteckého dopravce za zpoždění upravena v čl. 19, 22 a 29. Z té je možné se vyvinut, na rozdíl od odpovědnosti stanovené v nařízení 261/2004, která je absolutní. Zde je také jádro sporu. Jestliže

<sup>4</sup> Tamtéž, s. 143.

upravuje nařízení 261/2004 totéž co MÚ, a to s jinými povinnostmi a v jiném odpovědnostním režimu, dochází ke konfliktu právní úpravy.<sup>5</sup> Nastává tak stejná situace jako u výše popisovaného nařízení 2027/97. Rozpor s MÚ však není to jediné, co je nařízení 261/2004 vytýkáno. Evropskému soudnímu dvoru byla v srpnu roku 2004 předložena žádost *High Court of Justice (England & Wales) Queen's Bench Division* o rozhodnutí předběžné otázky k žalobám IATA a ELFAA<sup>6</sup> proti ministerstvu dopravy, kde byl problém zformulován do celkem osmi otázek.

## 5.1 Rozsudek ESD ve věci C-344/04

IATA a ELFAA podaly u *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* dvě žaloby proti britskému ministerstvu dopravy směřující k přezkumu legality („*judicial review*“) provedení nařízení 261/2004. Jelikož se *High Court of Justice* domníval, že argumenty obou žalobkyň nejsou neopodstatněné, rozhodl se předložit Evropskému soudnímu dvoru celkem osm otázek, z nichž sedm se týká zpochybnění platnosti nařízení 261/2004 a osmá se týká situace, za jaké musí být otázka týkající se platnosti aktu Společenství předložena ESD na základě čl. 234 SES.

### 1. Povinnost předložení předběžné otázky ESD podle čl. 234 SES (osmá otázka)

Soudní dvůr se nejprve zabýval otázkou předkládajícího soudu, zda čl. 234 SES je třeba vykládat v tom smyslu, že vnitrostátní soud je povinen předložit Soudnímu dvoru předběžnou otázku k posouzení platnosti aktu Společenství teprve při překročení určitého stupně pochybností o této platnosti.

V souladu s ustálenou judikaturou se ESD vyslovil tak, že existence zpochybnění platnosti aktu Společenství před vnitrostátním soudem sama o sobě nedostačuje k tomu, aby předložení předběžné otázky Soudnímu dvoru bylo odůvodněné. Pouze pokud se vnitrostátní soudy domnívají, že jeden nebo více důvodů neplatnosti aktu Společenství uvedených účastníky řízení nebo popřípadě uplatněných bez návrhu jsou opodstatněné, musejí přerušit řízení a obrátit se na Soudní dvůr v řízení o předběžné otázce směřujícím k posouzení platnosti.

<sup>5</sup> Barham, S.: EC Regulation 261/2004 legal challenge stumbles at first hurdle, Barlow Lyde & Gilbert, *Aerospace News* (neveřejná tiskovina), podzim 2005, s. 1.

<sup>6</sup> Evropské sdružení nízkotarifních leteckých společností (European Low Fares Airline Association) zastupující 10 nízkotarifních leteckých společností z 9 evropských zemí založené v lednu 2004.

## 2. Slučitelnost článku 6 nařízení 261/2004 s Montrealskou úmluvou (první otázka)

Podstatou této první otázky předkládajícího soudu ve věci samé je, zda článek 6 nařízení 261/2004 je neslučitelný s ustanoveními článků 19, 22 a 29 MÚ. Vzhledem k tomu, že MÚ ve svých člancích 19 a 22 odst. 1 obsahuje ustanovení, která leteckého dopravce zprošťují odpovědnosti nebo jeho odpovědnost omezují v případě zpoždění při přepravě cestujících, a dále v čl. 29 stanoví, že jakákoli žaloba na náhradu škody je přípustná pouze v souladu s podmínkami a mezemi odpovědnosti stanovenými MÚ, je čl. 6 nařízení 261/2004 s MÚ neslučitelný, neboť stanoví, že v případě významného zpoždění letu musí provozující letecký dopravce nabídnout dotyčným cestujícím pomoc a poskytnout péči. Nestanoví, že by se tento dopravce mohl takových povinností zprostit v případě mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

Soudní dvůr konstatuje a zdůrazňuje, že podle ustálené judikatury musí být mezinárodní smlouva vykládána podle svého znění a ve světle svých cílů. Jak stanoví Vídeňská úmluva o smluvním právu ze dne 23. května 1969 a Vídeňská úmluva o smluvním právu mezi státy a mezinárodními organizacemi ze dne 21. března 1986, které v tomto ohledu vyjadřují obecné mezinárodní obyčejové právo, smlouva musí být vykládána v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím ke svému předmětu a účelu.<sup>7</sup>

Soudní dvůr dále konstatuje, že jakékoli zpoždění cestujících v letecké dopravě, zejména je-li významné, může obecně způsobit dva druhy škod. Jednak takřka totožné újmy všem cestujícím, jednak individuální škody v závislosti na účelu cesty a dalších faktorech. První z nich mohou být zmírněny či nahrazeny např. formou standardizované a okamžité pomoci nebo poskytnutí péče pro všechny dotčené osoby, například ve formě občerstvení, stravy, ubytování nebo telefonních hovorů, druhé z nich je třeba posuzovat případ od případu podle rozsahu způsobených škod a mohou být tudíž nahrazeny pouze a posteriori a individuálně. Z ustanovení MÚ jasně vyplývá, že dotčená ustanovení se omezují na úpravu podmínek, za nichž mohou cestující po zpoždění letu podat

<sup>7</sup> Z preambulí obou norem, tedy jak MÚ, tak nařízení 261/2004 („důležitost zabezpečení ochrany zájmů uživatelů v mezinárodní letecké přepravě a nutnost spravedlivého odškodnění“, resp. „zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících“ či „zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele“) je zřejmé, jaký je předmět a účel přijaté právní úpravy, jehož chtěli jejich tvůrci dosáhnout (pozn. autora).

žaloby směřující k získání náhrady škody z titulu individualizované nápravy. Z žádných ustanovení MÚ přitom nevyplývá, že by autoři této úmluvy měli v úmyslu uchránit dopravce před jakoukoli jinou formou zásahů, jejichž cílem by byla standardizovaná a okamžitá náprava újmy, kterou je nepohodlí způsobené zpožděními, aniž by dotčení cestující měli být vystaveni nesnázím spojeným s podáváním žalob na náhradu škody před soudy. Samotná standardizovaná a okamžitá opatření pomoci a péče nebrání tomu, aby dotčení cestující mohli krom toho podat i žaloby na náhradu škody za podmínek stanovených MÚ.<sup>8</sup>

### 3. Platnost nařízení 261/2004 v důsledku změny čl. 5 nařízení během posuzování návrhu textu dohodovacím výborem (druhá otázka)

Podstatou této otázky předkládajícího soudu je, zda dohodovací výbor upravený v článku 251 SES respektoval při změně článku 5 návrhu nařízení 261/2004 procesní požadavky, které uvedené ustanovení obsahuje. Žalobkyně v původním řízení uplatňují, že dohodovací výbor překročil pravomoci, jež mu svěčuje článek 251 SES, když změnil článek 5 návrhu nařízení, ačkoli tento článek nebyl Parlamentem ve druhém čtení pozměněn.

V projednávaném případě se neshoda, již se zabýval dohodovací výbor, týkala zejména otázky, zda se letečtí dopravci mohou domáhat zproštění odpovědnosti z důvodů mimořádných okolností, či nikoli, aby se zprostili svých povinností pomoci a poskytnutí péče cestujícím stanoveným v čl. 6 návrhu nařízení v případě významného zpoždění letu. Dohodovací výbor dosáhl přijetí dohody v tom smyslu, že veškeré odkazy na zproštění z důvodu mimořádných okolností byly v čl. 6 tohoto návrhu vypuštěny, aby cestujícím bylo zaručeno okamžité poskytnutí péče a pomoc bez ohledu na příčinu zpoždění letu. Dohodovací výbor se pak rovněž dohodl na vypuštění téhož odkazu v čl. 5 uvedeného návrhu, pokud jde o povinnosti poskytnutí péče cestujícím v případě zrušení letu, aby tak zaručil soudržný a souměrný přístup.

ESD je toho názoru, že v rozporu s tím, co tvrdí IATA, nemá dohodovací výbor, je-li svolán, za úkol dosáhnout přijetí dohody ohledně změn navrhovaných Parlamentem, ale, jak vyplývá ze samotného znění článku 251 SES, dosáhnout přijetí dohody o spo-

<sup>8</sup> Uvedená otázka, která se v celém případě jeví jako zásadní, je však řešena poněkud jiným způsobem a na základě odlišných argumentů, než zazněly v předneseném právním názoru Generálního advokáta Geelhoeda dne 8. září 2005 před ESD. Blíže k tomuto problému v kapitole 4.8.2 „Exkluzivita Montrealské úmluvy“.

lečném návrhu. Samotné znění článku 251 SES neobsahuje žádné omezení, pokud jde o obsah přijatých opatření umožňujících dosáhnout přijetí dohody o společném návrhu. Dohodovací výbor za těchto podmínek nepřekročil meze své působnosti, když změnil čl. 5 návrhu nařízení.

#### 4. Povinnost uvést odůvodnění a dodržení zásady právní jistoty (třetí a čtvrtá otázka)

Podstatou třetí a čtvrté otázky předkládajícího soudu je, zda články 5 a 6 nařízení 261/2004 jsou neplatné z důvodu, že nejsou v souladu se zásadou právní jistoty či nespĺňují povinnost uvést odůvodnění. Žalobkyně tvrdí, že napadené nařízení obsahuje nejasnosti, mezery a rozpory, kterými je dotčena jeho legalita s ohledem jak na povinnost uvést odůvodnění, tak na povinnost dodržovat zásadu právní jistoty.

Soudní dvůr konstatuje, že z odůvodnění vyžadovaného článkem 253 SES sice musí jasně a jednoznačně vyplývat úvahy orgánu Společenství, jenž dotčený akt vydal, tak, aby dotčené osoby mohly rozpoznat důvody, které vedly k přijetí opatření, a příslušný soud mohl vykonávat svůj přezkum, nepožaduje se však, aby odůvodnění upřesňovalo všechny relevantní skutkové a právní okolnosti.<sup>9</sup> Dodržení povinnosti uvést odůvodnění musí být mimoto posuzováno nejen s ohledem na znění aktu, ale rovněž s ohledem na jeho kontext, jakož i na všechna právní pravidla upravující dotčenou oblast. Pokud se jedná o akt s obecnou působností, odůvodnění se může omezit na uvedení jednak celkové situace, jež vedla k jeho přijetí, a jednak obecných cílů, o jejichž dosažení usiluje. Pokud napadený akt jasně uvádí to podstatné z cíle sledovaného orgány, bylo by nepřiměřené požadovat zvláštní odůvodnění pro každou technickou volbu provedenou orgány.<sup>10</sup>

Zásada právní jistoty je základní zásadou práva Společenství, která vyžaduje, aby právní úprava byla jasná a přesná, tak, aby procesní subjekty mohly jednoznačně rozpoznat svá práva a povinnosti a postupovat podle toho. S odkazem na svojí předchozí

<sup>9</sup> Viz např. rozsudek ESD ve věci C-122/94, bod 29: „...není vyžadováno odůvodnění každého jednotlivého právního kroku, ... ale musí být zřejmé z kontextu a ve vztahu k celku dotčených právních pravidel“ (volný překlad autora).

<sup>10</sup> Na tomto místě je vhodné poukázat na zvláštní charakter preambul komunitárních předpisů, které v souladu s požadavkem obsaženým v čl. 253 SES na formální náležitosti *nařízení, směrnic a rozhodnutí* uvádějí myšlenkové úvahy, kterými se evropský zákonodárce obíral při nalézání vhodných prostředků k dosahování vytyčených cílů, jakož i samotné účely a prostředky k nim vedoucí. Preambule proto dosahují značného objemu, srovnatelného s textem samotného právního předpisu, a jsou tak sice právně nezávaznou, avšak pro výklad právní normy nepostradatelnou důvodovou zprávou.



judikaturu Soudní dvůr poukazuje na to, že ustanovení článků 5 a 6 nařízení 261/2004 přesným a jasným způsobem stanoví povinnosti provozujícího leteckého dopravce v případě zrušení nebo významného zpoždění letu. Cíl těchto ustanovení vyplývá stejně jasně z prvního a druhého bodu odůvodnění tohoto nařízení, podle nichž by činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a měl by být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele, neboť zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné nepohodlí.

Nelze rovněž požadovat, aby nařízení 261/2004 obsahovalo zvláštní odůvodnění pro každou provedenou technickou volbu. Standardizovaná a okamžitá opatření upravená v článku 6 nařízení 261/2004 nepatří k těm, u nichž MÚ stanoví podmínky výkonu, a nejsou neslučitelná s touto úmluvou. Z toho plyne, že ustanovení tohoto nařízení upravující některá práva cestujících v případě významného zpoždění letu mohla podléhat podmínkám, které se liší od podmínek stanovených MÚ s ohledem na jiná práva. Nejsou tedy nijak v rozporu s opatřeními obsaženými v nařízení 2027/97, jež byla podle jeho článku 1 přijata za účelem provedení příslušných ustanovení MÚ. Za těchto podmínek žalobkyně v původním řízení nemohou tvrdit, že neuvedením nařízení 2027/97 mezi právními východisky bylo nařízení 261/2004 přijato v rozporu s povinností uvést odůvodnění.

Žalobkyně v původním řízení dále tvrdí, že nařízení 261/2004 ve svém čtrnáctém a patnáctém bodě odůvodnění nesoudržným způsobem stanoví, že mimořádné okolnosti mohou omezit nebo vyloučit odpovědnost provozujícího leteckého dopravce v případě zrušení nebo významného zpoždění letů, zatímco články 5 a 6 tohoto nařízení, které upravují jeho povinnosti v takovém případě, nepřejímají takové zproštění odpovědnosti, s výjimkou toho, které se týká povinnosti poskytnout náhradu.

K uvedenému tvrzení poukazuje Soudní dvůr na to, že preambule aktu Společenství sice může upřesnit jeho obsah, nemůže však být uplatňována jako důvod pro odchýlení se od vlastních ustanovení dotyčného aktu. Znění uvedených dvou bodů preambule sice může být chápáno jako obecné ustanovení o zproštění povinností leteckého dopravce v případě mimořádných okolností a může tak vzniknout určitá nejednoznačnost mezi takto vyjádřeným záměrem zákonodárce Společenství a samotným obsahem článků 5 a 6 nařízení 261/2004. Uvedená nejednoznačnost však nemá dle Soudního dvora takový

dosah, aby způsobila nesoudržnost úpravy stanovené na základě těchto dvou článků, které samy o sobě nejsou vůbec nejednoznačné.

### 5. Dodržení zásady proporcionality (pátá a sedmá otázka)

Podstatou páté a sedmé otázky předkládajícího soudu je, zda články 5, 6 a 7 nařízení 261/2004 jsou neplatné z důvodu porušení zásady proporcionality, jako jedné z obecných zásad práva Společenství. Zásada proporcionality vyžaduje, aby prostředky zavedené předpisem Společenství byly způsobilé k uskutečnění sledovaného cíle a nepřekračovaly meze toho, co je k dosažení takového cíle nezbytné.

Soudní dvůr připomíná, že zákonodárci Společenství je třeba přiznat širokou posuzovací pravomoc v oblastech, které z jeho strany předpokládají volby politické, ekonomické a sociální povahy a v jejichž rámci má zákonodárce provést komplexní posouzení. V důsledku toho může být legalita takového opatření dotčena pouze zjevně nepřiměřeným charakterem opatření přijatého v této oblasti ve vztahu k cíli, který hodlá příslušný orgán sledovat.

Soudní dvůr je toho názoru, že opatření stanovená články 5 a 6 nařízení 261/2004 jsou sama o sobě způsobilá okamžitě napravit některé újmy vzniklé cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letu, a umožňují tak zajištění vysoké úrovně ochrany dotčených osob, což je zároveň cílem přijatého opatření a jehož legitimita není sama o sobě v tomto řízení popírána. Dále vzhledem k tomu, že rozsah přijatých opatření se liší v závislosti na rozsahu újmy vzniklé cestujícím, který je posuzován buď v závislosti na době zpoždění a čekání na další let, nebo na době, v níž jsou dotčené osoby informovány o zrušení letu. Kritéria přijatá pro určení nároku cestujících na tato opatření tedy nejsou nijak vzdálena požadavkům proporcionality.

Rovněž nelze přiznat jakoukoli spojitost mezi důsledky vyvolanými zpožděním, o jejichž nápravu nařízení 261/2004 usiluje a náklady na zakoupení letenky. Argument, podle kterého opatření ke zmírnění těchto nepříznivých důsledků měla být stanovena v závislosti na nákladech na zakoupení letenky, proto nelze přijmout.

Pokud jde o náhradu stanovenou v článku 7 nařízení 261/2004, již mohou cestující uplatňovat, pokud byli o zrušení letu informováni příliš pozdě, mohou být letečtí dopravci od placení této náhrady osvobozeni, prokáží-li, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna

přiměřená opatření. Vzhledem k existenci takového ustanovení vylučujícího odpovědnost a restriktivních podmínek pro uplatnění této povinnosti, která leteckým dopravcům nevzniká, jestliže informace je podána s dostatečným předstihem nebo je spojena s nabídkou přesměrování, se uvedená povinnost nejeví jako zjevně nepřiměřená ve vztahu ke sledovanému cíli. Výše náhrady, která je stanovena částkami od 250 EUR do 600 EUR v závislosti na vzdálenosti destinace, se nejeví jako nadměrně vysoká, jak tvrdí Komise ve svém vyjádření, aniž by jí bylo oponováno, navíc v podstatě odpovídá aktualizované úrovni náhrady stanovené nařízením 295/91 s přihlédnutím k inflaci, k níž došlo od jeho vstupu v platnost.

#### **6. Dodržení zásady rovného zacházení (šestá a sedmá otázka)**

ELFAA tvrdí, že nízkotarifní letecké společnosti, které zastupuje, jsou diskriminovány, neboť opatření stanovená v uvedených člancích ukládají tytéž povinnosti všem leteckým dopravcům bez rozlišení na základě jejich cenových politik a nabízených služeb. Právo Společenství navíc neukládá tytéž povinnosti pro ostatní dopravní prostředky.

Podle ustálené judikatury zásada rovného zacházení vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněné. Z těchto důvodů je třeba odpovědět na otázky, zda jednotlivé druhy dopravy jsou vzájemně zaměnitelné, a dále zda cestující postižení zrušením nebo zpožděním letů se nacházejí v situaci objektivně obdobné situaci cestujících používajících jiné dopravní prostředky. Vzhledem ke specifikám letecké dopravy, umístěním letišť mimo městská centra, zvláštním podmínkám manipulace se zavazadly apod., je třeba na obě otázky odpovědět záporně. Újmy způsobené cestujícím leteckých dopravců v případě zrušení nebo významného zpoždění letů jsou konečně obdobné bez ohledu na to, s kým uzavřeli přepravní smlouvu a nemají žádnou souvislost s cenovými politikami uplatňovanými těmito společnostmi.

Zákonodárci Společenství tedy příslušelo, neměla-li být dotčena zásada rovného zacházení ve vztahu k cíli sledovanému nařízením 261/2004, jehož účelem je zvýšení ochrany všech cestujících leteckých dopravců, aby se všemi leteckými společnostmi zacházel stejně.

Závěrem tedy Soudní dvůr konstatoval, že přezkum položených otázek neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost ustanovení článků 5, 6 a 7 nařízení 261/2004.

## 5.2 Exkluzivita Montrealské úmluvy

Mohlo by se zdát, že výše popsané rozhodnutí ESD s konečnou platností vyřešilo spor o legalitu nařízení 261/2004, avšak nezodpovězených otázek, stejně jako odpůrců uvedeného nařízení zůstalo příliš mnoho na setrvání na takové domněnce. Předně je třeba říci, že jediným relevantním argumentem v boji proti nařízení 261/2004, o to však závažnějším, je jeho možný rozpor s MÚ. O rozbor uvedeného problému se pokusím v této kapitole.

### 5.2.1 Od Varšavy k Montrealu

Problémem exkluzivity VÚ se zabývaly soudy prakticky od počátku její existence. Je třeba podotknout, že VÚ byla původně zamýšlena k ochraně mladého a v době svých počátků zranitelného leteckého průmyslu před potenciálně ničujícími žalobami na náhrady škod.<sup>11</sup> *Case law* soudů zejména v USA a UK vyřešilo otázku exkluzivity VÚ tak, že v případě, kdy je dopravce odpovědný (bez pochybností) podle Úmluvy, jakékoli žaloby postavené na jiných nárocích jsou vyloučeny. Dlouhou dobu však zůstalo nezodpovězeno, zda Varšavský systém exkluzivně zahrnuje celou oblast odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké přepravě, tzn., zda je přípustná žaloba z odpovědnosti vzniklé z mezinárodní letecké přepravy, i když konkrétní odpovědnost není v Úmluvě výslovně uvedena. S konečnou platností se ve prospěch exkluzivity Varšavského systému vyslovily soudy ve věcech *Sidhu*<sup>12</sup> a *Tseng*.<sup>13</sup>

Ustanovení VÚ, o které se exkluzivita opírá, tj. čl. 24 odst. 1 zní<sup>14</sup>:

<sup>11</sup> Wegter, Jorn J.: The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention, *Air&Space Law*, Vol XXXI/2 (April 2006), p. 147.

<sup>12</sup> House of Lords *Abnett (znám jako Sykes) proti British Airways PLC a Sidhu a spol. proti British Airways PLC* (12. prosince 1996). Tamtéž, s. 135.

<sup>13</sup> *El Al Israel Airlines, Ltd. proti Tseng*, 525 U.S. 155 (1999). Tamtéž, s. 135.

<sup>14</sup> Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě vyhlášená pod č. 15/1935 Sb.

*„V případech uvedených v člancích 18 a 19 může každá žaloba z odpovědnosti, ať z jakéhokoli právního důvodu, být podána jen za podmínek a v mezích stanovených touto Úmluvou.“*

Článek 29 MÚ obdobně stanoví<sup>15</sup>:

*„Při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu je jakákoli žaloba na náhradu škody, která vznikla ať již podle této úmluvy nebo ze smlouvy nebo z porušení právní povinnosti anebo jinak, přípustná pouze v souladu s podmínkami a s limity odpovědnosti stanovenými touto úmluvou, aniž by došlo k újmě určených osob, které mají právo vznést žalobu a při určení jejich příslušných práv. Ve všech takových žalobách jsou represivní, exemplární a jiné nenahraditelné škody nevymahatelné.“*

Jak je vidět, dikce ustanovení se poněkud změnila, avšak spíše jen v tom smyslu, že se snaží vyloučit pochybnosti o použití podmínek a limitů stanovených MÚ na jakékoli žaloby na náhradu škody. Doplněním slov: „ať již podle této úmluvy nebo ze smlouvy nebo z porušení právní povinnosti anebo jinak“ chtěli tvůrci MÚ zřejmě upřesnit, že škoda může vzniknout jakýmkoli způsobem a nárok na její náhradu může být opřen o jakékoli ustanovení použitelného práva, avšak vyplývá-li tento nárok z mezinárodní letecké přepravy osob, zavazadel a nákladu, bude vždy podléhat podmínkám a limitům stanoveným MÚ. Z uvedených důvodů lze předpokládat, že se soudy budou držet dosavadní judikatury vztahující se k exkluzivitě Varšavského systému.

## 5.2.2 Rozsah nařízení 261/2004

Nařízení 261/2004 upravuje odpovědnost leteckého dopravce v případě zpoždění, zrušení letu a odmítnutí nástupu na palubu. Ačkoli všechny tyto situace souvisejí s leteckou přepravou, o leteckou přepravu ve skutečnosti jde pouze v případě zpoždění. Je-li let zrušen, k přepravě podle přepravní smlouvy vůbec nedojde, a přepravní smlouva dotčeným leteckým dopravcem není uskutečněna. Pokud jde o odmítnutí nástupu na palubu, let je sice proveden, avšak bez dotčeného cestujícího, takže přepravní smlouva opět není naplněna.

<sup>15</sup> Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě vyhlášená pod č. 123/2003 Sb.m.s.

Uvedené situace tak vůbec nejsou kryty unifikovanou úpravou, protože k letecké přepravě podle smlouvy o přepravě nedochází. Z uvedeného je zřejmé, že z popsaných situací, které upravuje nařízení 261/2004, pouze zpoždění patří do oblasti letecké přepravy, neboť přeprava je provedena, byť vadně.<sup>16</sup> Nadále má proto smysl zkoumat pouze tu část nařízení 261/2004, která upravuje odpovědnost leteckého dopravce za zpoždění.

### 5.2.3 Argumentace

Jak bylo uvedeno výše, ESD se v odůvodnění svého právního názoru na soulad nařízení 261/2004 s MÚ argumentačně odchýlil od stanoviska Generálního advokáta L. A. Geelhoeda (dále jen „AG“) předneseného dne 8. září 2005 před Soudním dvorem. Ačkoli jak ESD tak AG dospívají ke stejnému závěru, a sice, že MÚ a nařízení 261/2004 se vzájemně doplňují a nejsou tudíž v konfliktu, cesty vedoucí k tomuto řešení jsou rozdílné. Argumentace AG je postavena na následujících tvrzeních:

- 1) MÚ neupravuje totéž co nařízení 261/2004 a
- 2) nařízení 261/2004 se od MÚ odlišuje svou právní povahou.

Ad 1) Unifikovaná úprava se nevztahuje na všechny aspekty, které mohou nastat v důsledku zpoždění. MÚ zahrnuje veškeré žaloby, které mohou být vzneseny v případě vzniku škody v důsledku zpoždění, nikoli však jakékoli žaloby s ohledem na zpoždění. Úprava obsažená v MÚ je z toho důvodu užší a ponechává proto prostor pro opatření, která se netýkají „žaloby na náhradu škody“.<sup>17</sup>

Ad 2) Je zřejmé, že čl. 6 nařízení 261/2004 nemá co do činění s civilní odpovědností za škodu nebo s žalobami na náhradu škody. K tomu, aby byl soudem přiznán nárok na náhradu škody podle MÚ, je nejprve třeba prokázat, že škoda vznikla, dále prokázat příčinnou souvislost mezi zpožděním a vznikem škody a rovněž prokázat zavinění, resp. čekat, zda dopravce může prokázat důvody směřující k jeho vyvinění. Tyto úvahy jsou však irelevantní v kontextu čl. 6 nařízení 261/2004. Jeho cílem je chránit cestující tím, že je dopravcům uložena povinnost poskytnout péči a pomoc cestujícím v nouzi, bez ohledu na to, zda vznikla škoda. Není potřeba prokazovat ani vznik škody, ani zavinění a obrana dopravce není možná. Povinnost poskytnout minimální službu během zpoždění, a tedy ochranu, která

<sup>16</sup> Wegter, Jorn J.: The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention, *Air&Space Law*, Vol XXXI/2 (April 2006), p. 139.

<sup>17</sup> Stanovisko generálního advokáta L. A. Geelhoeda, C-344/04, odst. 42 – 45 (celex 62004C0344).

cestujícím náleží, představuje pravidlo kogentní povahy veřejnoprávního charakteru, na rozdíl od MÚ, která upravuje pravidla mezinárodního práva soukromého.<sup>18</sup>

Domnívám se, že výše uvedená argumentace AG je přesnější a propracovanější, než odůvodnění použité Soudním dvorem. Vzhledem ke znění článku 29 MÚ, který výslovně hovoří o škodách, má dle mého názoru větší smysl rozlišovat „náhrady škod“ podle soukromého práva a „opatření“ či „pomoc“ stanovené právem veřejným, než „dva druhy škod“, jež preferuje ESD. V případě článku 6 nařízení 261/2004 se totiž nejedná o náhradu škody, a to ani paušalizovanou, ale o povinnost veřejnoprávního charakteru k určitému plnění, jehož cílem je zmírnění nepohodlí, pomoc či částečné odstranění nepříznivých následků způsobených zpožděním, byť tyto kompenzace jsou ve svém důsledku dodatečnou finanční zátěží pro letecké dopravce.

Vycházejí z provedené argumentace, stojí zde proti sobě individualizovaná náhrada škody podle soukromého práva na základě žaloby *ex post*, zahrnutá Montrealskou úmluvou, a nárok na okamžitou nápravu či zmírnění závadného stavu podle nařízení 261/2004, které by měly být poskytovány bezprostředně, pod pohrůžkou správního donucení. Každá z odpovědností je konstruována odlišně a teoreticky by se u soudu neměly vůbec setkat. Právě z důvodu nutnosti okamžité nápravy újmy, jak již bylo řečeno výše, zákonodárce Společenství nepředpokládal, že by se cestující museli svých nároků plynoucích jim z tohoto nařízení domáhat u soudu, protože by to nebylo účelné. Proto stanovil povinnost správního dohledu nad dodržováním tohoto nařízení s možností správního trestání, tak, aby žaloby být podávány nemusely.

Bez ohledu na to, zda budeme používat termíny *náhrada škody*, *náprava újmy*, *pomoc*, *služby* či jiný, a to ve snaze odlišit druh a základ odpovědnosti, jak potom ovšem pohlížet na situaci, kdy se cestující pro nesplnění povinností leteckého dopravce podle článku 6 nařízení 261/2004 bude svých nároků domáhat u soudu?<sup>19</sup> Pokud služby a pomoc vyjmenované v článku 9 nařízení 261/2004 cestujícímu dobrovolně dopravcem poskytnuty nebudou, může si cestující uvedené služby uhradit z vlastních prostředků.<sup>20</sup> Vyčíslení náklady, které by mu nevznikly, pokud by letecký dopravce plnil řádně své povinnosti, a žalobou u soudu se pak bude domáhat náhrady škody ve výši uvedených nákladů. Důkazní povinnost ohledně výše těchto nákladů sice bude žalobci usnadněna s ohledem na povinnost stanove-

<sup>18</sup> Tamtéž, odst 46 – 50

<sup>19</sup> Wegter, Jorn J., cit. dílo, s. 147.

<sup>20</sup> Zaplatí si občerstvení, hotel, přepravu na hotel či telefonní hovory a vzniknou mu tak náklady, které by jinak nesl letecký dopravce.

nou v nařízení 261/2004, avšak bude se jednat o žalobu na náhradu škody, jež vznikla v důsledku zpoždění při (mezinárodní) letecké přepravě. Konkurence právní úpravy je nyní zřejmá.

Konflikt nařízení 261/2004 s Montrealskou úmluvou však nastává dle mého názoru až ve chvíli, kdy bude žalovaný chtít buď svoji odpovědnost omezit použitím odpovědnostního limitu, nebo ji zcela vyloučit s odkazem na mimořádné okolnosti, a to v souladu s MÚ. Uvedenou konkurenci může soud v rámci ES řešit v zásadě dvěma způsoby:

- a) nepřizná MÚ exkluzivitu a označí nařízení 261/2004 za *lex specialis*, nebo
- b) obrátí se znovu na ESD s předběžnou otázkou.

#### 5.2.4 Zhodnocení

ESD měl mj. zodpovědět otázku, zda je článek 6 nařízení 261/2004 neplatný z důvodu svého rozporu s MÚ. Soudní dvůr takový rozpor neshledal, avšak nezabýval se možností, kdy v soudním řízení budou použitelné oba právní předpisy a jednomu z nich se bude muset dát přednost. Nastane-li taková situace, může se stát, že bude ESD řešit obdobnou otázku znovu. Přes uvedené se nedomnívám, že samotná existence takové možnosti konkurence právních předpisů by mohla být důvodem prohlášení neplatnosti článku 6 nařízení 261/2004. I v případě, že u soudu nebude použitelná odpovědnost za škodu způsobenou zpožděním podle nařízení 261/2004 v celém rozsahu, a to z důvodu exkluzivity MÚ pro danou odpovědnost, nic to nemění na platnosti uvedeného článku a možnosti uplatňování sankcí správními orgány v případě, že povinnosti uložené nařízením 261/2004 nebudou dopravci plněny.



## 6 Česká právní úprava

Prameny vnitrostátní právní úpravy letecké přepravy v České republice nalzáme v Ústavě, mezinárodních smlouvách, kterými je ČR vázána, v zákonech a podzákonných předpisech. V souladu s článkem 10 Ústavy jsou součástí českého právního řádu vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána. Stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.

Česká republika přijala v minulosti jak základní instrumenty Varšavského systému, tak v nedávné době Montrealskou úmluvu.<sup>1</sup> Vstupem do Evropské unie<sup>2</sup> přijala naše republika rovněž veškeré evropské právo, tj. primární i sekundární, a to v té podobě, jaké bylo dosaženo ke dni přístupu. Součástí našeho právního řádu a prameny právní úpravy letecké přepravy se tak stala zejména nařízení Rady, resp. EP a Rady, popsaná v kapitole 4 o komunitárním právu, jakož i judikatura ESD.

Nejdůležitějšími vnitrostátními právními předpisy upravujícími hmotné letecké právo jsou: zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, zákon č. 40/1964 Sb. občanský zákoník, a zákon č. 97/1963 Sb. o mezinárodním právu soukromém a procesním. Procesní právo je upraveno zejména v zákoně č. 99/1963 Sb. občanský soudní řád, zákoně č. 216/1994 Sb. o rozhodčím řízení a o výkonu rozhodčích nálezů, zákoně č. 500/2004 Sb., správní řád, a rovněž v zákoně o mezinárodním právu soukromém a procesním. Menší význam pro zpracovávané téma mají podzákonné předpisy, jimiž jsou: prováděcí vyhláška č. 108/1997 Sb. k zákonu o civilním letectví a vyhláška č. 17/1966 Sb. o leteckém přepravním řádu.

Smlouvy o přepravě upravuje občanský zákoník v § 760 až 773, a jsou jimi smlouva o přepravě osob a smlouva o přepravě nákladu. Vzhledem k poměrně podrobné úpravě vztahů z mezinárodní letecké přepravy přímou metodou pomocí mezinárodní smlouvy a dále vzhledem k tomu, že nařízením 889/2002 byla působnost unifikované úpravy rozšířena v rámci EU i na leteckou přepravu vnitrostátní, stávají se uvedená ustanovení občanského zákoníku ve vztahu k letecké přepravě prakticky obsoletní. Rozšíření unifikované právní úpravy, původně určené jen na vztahy s mezinárodním prvkem a provedené přímou metodou prostřednictvím mezinárodní smlouvy, i na právní vztahy ryze vnitrostátní, je významným fenoménem, i když nikoli novým. Občanský zákoník ve svém § 772 takovou možnost

<sup>1</sup> Vyhlášena pod č. 123/2003 Sb. m. s.

<sup>2</sup> Smlouva o přistoupení ČR k EU publikována pod č. 44/2004 Sb. m. s.

předvídal ustanovením, že přepravní řády mohou též převzít úpravu platnou pro přepravu mezinárodní.

Jinak je tomu ovšem za situace, je-li třeba řešit určité aspekty právního vztahu vyplývajícího z letecké přepravy, které přímá úprava mezinárodní smlouvou nebo jiným přímo použitelným předpisem neupravuje. Možnost použití vnitrostátních předpisů je zřejmá, avšak jinak tomu může být, pokud je daném právním vztahu přítomen mezinárodní prvek.<sup>3</sup> V takovém případě bude třeba pomocí kolizních norem najít subsidiární statut.<sup>4</sup> Tehdy bude možné použití zákona o mezinárodním právu soukromém a procesním i občanského zákoníku, včetně vyhlášky o leteckém přepravním řádu. Praktické jsou tyto otázky zejména pokud jde o způsob náhrady škody, příslušenství nároku apod.

Zákon o civilním letectví zapracovává příslušné předpisy ES a v návaznosti na přímo použitelné předpisy ES upravuje další podrobnosti v oblasti civilního letectví. V § 56 definuje obchodní leteckou dopravu jako *dopravu osob, zvířat, zavazadel, věcí a pošty letadly za úplatu*. Podle způsobu provozování rozděluje obchodní leteckou dopravu na pravidelnou a nepravidelnou a podle svého rozsahu ji dělí na vnitrostátní a mezinárodní.<sup>5</sup> Zřizuje Úřad pro civilní letectví, který je správním úřadem vykonávajícím spolu s Ministerstvem dopravy státní správu ve věcech civilního letectví. Úřad vydává licence leteckým dopravcům, kontroluje a mj. i dohlíží na plnění povinností leteckých dopravců podle nařízení 261/2004. Za správní delikt spočívající v nesplnění informační povinnosti, neproplacení výdajů, neposkytnutí náhrad či péče v souladu s tímto nařízením, může uložit pokutu až do 3 000 000 Kč, za správní delikt spočívající v požadavku na doplacení rozdílu v ceně letenky či nevrácení rozdílu v ceně letenky při umístění cestujícího do třídy vyšší nebo nižší v souvislosti s odepřením nástupu na palubu, zrušením či zpožděním letu, může uložit pokutu až do výše 5 000 000 Kč.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> V této souvislosti je třeba poukázat na skutečnost, že i když se bude jednat o mezinárodní přepravu ve smyslu MÚ, nemusí jít zároveň o právní vztah s mezinárodním prvkem (pozn. autora).

<sup>4</sup> Kučera, Z.: cit. dílo, s. 203.

<sup>5</sup> Jak je z uvedených legálních definic zřejmé, terminologie použitá v zákoně o civilním letectví je velmi odlišná od pojmů používaných v právní úpravě mezinárodní letecké přepravy, a tudíž zavádějící (pozn. aut.).

<sup>6</sup> § 93 odst. 2 písm. t, u a odst. 3 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění

## 7 Závěr

Výsledky zkoumání v oblasti regulace a unifikace právní úpravy mezinárodní letecké přepravy, jejímiž aktuálními otázkami se tato rigorózní práce zabývá, je možné shrnout do následujících závěrů:

### I.

Varšavská úmluva za dobu své existence dosáhla téměř univerzality. Smluvními stranami této úmluvy je většina států světa, tudíž podstatná část letecké přepravy mezi jednotlivými státy je mezinárodní přepravou ve smyslu této úmluvy. Varšavská úmluva tak exkluzivně pokrývá právní vztahy vyplývající z mezinárodní přepravy, které jsou jejím předmětem úpravy. Přes všechny výhrady k jejím ustanovením o omezené odpovědnosti a přes počet změn a doplňků, jež nepřijaly zdaleka všechny smluvní strany původní Varšavské úmluvy, je třeba ji považovat za obrovský úspěch ve snahách unifikovat mezinárodní leteckou přepravu. Přijetím Montrealské úmluvy a jejím vstupem v platnost však existence Varšavské úmluvy nekončí. Dokud Montrealská úmluva nedosáhne takového stupně rozšíření, jakého dosáhla její předchůdkyně, bude i nadále nutno v mnoha případech aplikovat ustanovení Varšavské úmluvy.

### II.

Montrealská úmluva shrnuje vše, čeho bylo na poli unifikace mezinárodní letecké přepravy dosaženo, do jediné úmluvy. Na rozdíl od Varšavské úmluvy, ji lze nazvat Úmluvou pro cestující. Je velmi moderním instrumentem poskytujícím především ochranu uživateli přepravy, cestujícímu, coby spotřebiteli. Především změna odpovědnostního režimu a odstranění limitů náhrady škody pro škodu způsobenou zraněním nebo usmrcením cestujícího jsou hlavním přínosem této nové unifikace. Neméně významnými jsou i kroky ke sjednocení přepravních dokumentů a nová úprava jurisdikce. Díky tomu, že ve značné míře zachovává nová Úmluva jazyk původní Varšavské úmluvy, bude použitelná velká část judikatury vztahující se k výkladu termínů v Úmluvě obsažených.

### III.

Obtížná byla dohoda při přípravě nové Úmluvy; zpočátku panovaly obavy, zda v dohledné době vůbec vstoupí v platnost, a to právě pro své moderní pojetí. Proto samotné

přijetí a dosažení 30 ratifikací potřebných ke vstupu v platnost, je třeba považovat za úspěch. Přes narůstající počet smluvních stran nové Úmluvy (viz příloha), není ale možné odhadnout rychlost, jakou se bude Montrealská úmluva dále rozšiřovat, a kdy získá globální charakter, aby mohla předchozí Varšavský systém skutečně nahradit. Možnosti dohody zvláště s chudými zeměmi třetího světa se zdají být na poli neomezené odpovědnosti poměrně limitované. Z uvedených důvodů není ani pravděpodobné, že by v současnosti přicházela v úvahu unifikace, která by obsahovala otázky v Montrealské úmluvě prozatím neupravené, nebo by v úpravě šla ještě dále.

#### IV.

Limitů unifikace jsou si vědomy zejména vyspělé státy světa, které se snaží přijímat do svých právních řádů normy, jež by na jedné straně nebyly s unifikovanou úpravou v rozporu a týkaly se jen otázek v úmluvách neobsažených, na druhé straně, aby tyto normy dále posilovaly práva cestujících – spotřebitelů, a zajišťovaly tak ještě vyšší standard letecké přepravy. Patrné jsou v tomto směru tradičně nejen snahy Spojených států, ale v poslední době zejména Evropské unie, která v regulaci letecké přepravy značně pokročila. Evropské právo se pokouší dosáhnout v rámci EU tohoto cíle následujícími způsoby:

- rozšířením působnosti ustanovení Montrealské úmluvy i na vztahy vnitrostátní letecké přepravy;
- regulací právních vztahů v unifikačních úmluvách neupravených pro lepší ochranu cestujících a
- zavedením nových druhů odpovědnosti leteckých dopravců vůči cestujícím.

Zatímco uvedené snahy Společenství v regulaci letecké přepravy cestující vítají, letečtí dopravci proti nové právní úpravě bojují a namítají její rozpor s unifikovanou úpravou obsaženou v Montrealské úmluvě. Ačkoli byl Evropským soudním dvorem v roce 2006 konstatován soulad komunitární úpravy s Montrealskou úmluvou i ostatními normami evropského práva, je zřejmé, že odpůrci evropské unifikace svůj boj nevzdávají. Rovněž zákonodárce Společenství nepovažuje současnou právní úpravu za konečnou a hodlá v nastoupeném trendu pokračovat. V tomto směru lze proto očekávat další vývoj, jenž je nutné stále pozorně sledovat.

## V.

Montrealská úmluva byla vyhlášena v českém a anglickém znění pod č. 123/2003 Sb. mezinárodních smluv. Jak bylo v této rigorózní práci prokázáno, neodpovídá na několika místech český překlad znění anglickému, a to dokonce až v takové míře, že mění smysl předmětných ustanovení. V případě některých zkoumaných komunitárních předpisů neexistuje dokonce dodnes závazný český překlad. Ponecháme-li stranou otázku samotné závaznosti takového nařízení pro české subjekty, vyvstává aktuální potřeba bedlivého srovnávání znění konkrétního právního předpisu s některým z autentických textů dané úmluvy či nařízení.

## Summary

The objective of this study is recent issues of regulation of international carriage by air which is a part of private international air law. For more than seventy years the purpose of unification in this respect fulfilled the Warsaw Convention which created a uniform body of rules governing the liability of carriers in international carriage by air. Under this Convention carrier's liability for sustained damages in case of death, wounding or any other bodily injury of the passenger is limited. Besides, the carrier could avoid liability altogether if it could prove that it took all necessary measures to avoid damage or that it was impossible to do so. Since the Warsaw Convention entered into force in 1929, because of its low limits of liability, has been viewed as unfairly protective of the airlines and against the interests of consumers – passengers. Therefore in 1999 was adopted new Montreal Convention changing Warsaw liability system and ruling new modern provisions in this field. It imposes liability without proof of fault up to 100,000 SDRs and presumptive liability in an unlimited amount. However the Montreal Convention fixed only certain rules for international carriage by air.

European Community efforts to go ahead with ensuring protection of the interests of consumers in carriage by air. The most crucial result of this activity is the Regulation of the European Parliament and of the Council (EC) No 261/2004. It orders new kinds of liability without proof of fault and also without sustained damage, which is strongly opposed by many airlines, particularly some low cost ones. Although the ECJ ruled on that there is no conflict between the Regulation and the Montreal Convention or European law, many moot questions still remain unsettled. The drafting of the Regulation is unclear in several areas, and this has given airlines scope to interpret the Regulation in the way that minimizes their obligations, which may not be what is in the best interests of passengers or what policymakers had originally intended.

Presented conventions and EC regulations exist simultaneously; hence interaction implies some issues not easy to answer. Some significant aspects of current issues are discussed in this study.

## Prameny práva

<b>Mezinárodní smlouvy vícestranné</b>	zkrácený název
Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929 (vyhlášena pod č. 15/1935 Sb.)	Varšavská úmluva
Úmluva o škodách způsobených cizím letadlem třetím stranám na zemském povrchu, podepsaná v Římě 7. října 1952	Římská úmluva
Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, sjednaný 28. září 1955 v Haagu (vyhlášen pod č. 15/1966 Sb.)	Haagský protokol
Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, sjednaná v Guadalajaře 18. září 1961 (vyhlášena pod č. 27/1968 Sb.)	Guadalajarská úmluva
Protokol o změně Varšavské úmluvy jak byla doplněna v Haagu r.1955, sjednaný 8. března 1971 v Guatemala City	Guatemalský protokol
Dodatkový protokol č. 1, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, podepsaný v Montrealu 25. září 1975	Montrealský protokol č. 1
Dodatkový protokol č. 2, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, doplněná v Haagu protokolem podepsaným 28. září 1955, podepsaný v Montrealu 25. září 1975	Montrealský protokol č. 2
Dodatkový protokol č. 3, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, doplněná v Haagu protokolem podepsaným 28. září 1955 a v Guatemala City 8. března 1971, podepsaný v Montrealu 25. září 1975	Montrealský protokol č. 3
Dodatkový protokol č. 4, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, doplněná v Haagu protokolem podepsaným 28. září 1955, podepsaný v Montrealu 25. září 1975	Montrealský protokol č. 4

Úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, otevřená k podpisu v Římě dne 19. června 1980 (vyhlášena pod č. 64/2006 Sb. m. s.)

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě podepsaná 28. května 1999 v Montrealu (vyhlášena pod č. 123/2003 Sb.m.s.)

Montrealská úmluva

## Komunitární právo

zkrácený název

Směrnice Rady ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy (90/314/EHS)

směrnice 90/314

Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech

nařízení 44/2001

Nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (ve znění nařízení EP a Rady (ES) č. 889/2002)

nařízení 2027/97

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v případě odepření nástupu na palubu letadla, zrušení nebo významného zpoždění letů, a kterým se zrušuje nařízení č. 295/91

nařízení 261/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel

nařízení 785/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES

nařízení 2111/2005

Rozsudek Evropského soudního dvora ze dne 10. ledna 2006 ve věci C-344/04, The Queen, na žádost: International Air Transport Association a European Low Fares Airline Association v. Department for Transport

rozsudek C-344/04

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě

nařízení 1107/2006



České právo	zkrácený název
Zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, ve znění pozdějších předpisů	zmps
Zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů	občanský soudní řád
Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů	občanský zákoník
Zákon č. 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a o výkonu rozhodčích nálezů, ve znění pozdějších předpisů	rozhodčí řád
Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů	zákon o civilním letectví
Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů	správní řád
Vyhláška Ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění pozdějších předpisů	letecký přepravní řád
Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů	prováděcí vyhláška k zákonu o civilním letectví

## Literatura

Barham, S.: EC Regulation 261/2004 legal challenge stumbles at first hurdle, Barlow Lyde & Gilbert, Aerospace News Autumn 05

Barham, S.: EC Regulation 261/2004: „Extraordinary Circumstances“ six months on, Barlow Lyde & Gilbert, Aerospace News Autumn 05

Basch, J.: Úmluva o mezinárodní dopravě letadlem, kterou provádí jiná osoba než smluvní dopravce, Časopis pro mezinárodní právo 1965, s. 90 an.

Benson, B.F.; Rosa, J.D.: The Status of Pending Air Carrier Litigation, Journal of Air Law and Commerce 2001/4, Vol. 66

Clark, L.S.: European Council Regulation No. 2027/97: Will the Warsaw Convention Bite Back?, Air & Space Law, Vol. XXVI, 3/2001

Čapek, J.: Civilní letectví ve světle práva, Praha: NADAS 1988

Goldhirsch, L.: The Warsaw Convention Annotated, Kluwer Law Int., Hague 2000

Hermida, J.: The New Montreal Convention: The International Passenger's Perspective, Air & Space Law, Vol. XXVI, 3/2001

Horník, J.: Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, Právní rozhledy 15/2004, s. 570 an.

Horník, J.: Od Varšavy k Montrealu, Právník 2000, s. 261 – 279

Horník, J.: Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy, Evropské a mezinárodní právo 6/1999, s. 41 an.

IATA Liability Reporter, February 2005, Condon & Forsyth LLP [online]. Dostupné z: <http://www.iata.org/whatwedo/legal1.htm>

Jaeschke, L.: Významné posílení práv cestujících v EU, EMP 6/2004, s. 41 an.

Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K.: Úvod do práva mezinárodního obchodu, Aleš Čeněk 2003

Kučera, Z.: Mezinárodní právo soukromé, 5. vydání, Brno: Doplněk 2001

Matte, M.: International Air Transport, International Encyclopaedia of Comparative Law, Vol. XII, Law of Transport, 1982

Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva 7/1963, s. 195 an.

Moore, L.: The World Trade Center Terrorist Airline Destruction: Will This Be the First Test of the War Between the Montreal Liability Convention's Article 21(2) (A) and 21(2) (B)?, *Journal of Air Law and Commerce* 2003/4, Vol. 68, p. 699 – 716

Müller-Rostin, W.: Montrealské úmluvy, *EMP* 9-10/2000, s. 62 an.

Pauknerová, M.: Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, *Právník* 1981, s. 188 an.

Pauknerová, M.: Právo EU a doprava, *Právní rozhledy* 9/1998, příloha Evropské právo

Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Praha 1985

Pauknerová, M.: Unifikace práva mezinárodního obchodu a její limity, *Právník* 1987, s. 34 an.

Pradhan, D.: The Fifth Jurisdiction Under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody?, *Journal of Air Law and Commerce* 2003/4, Vol. 68, p. 717 – 730

Rodriguez, B.I.: Recent Developments in Aviation Liability Law, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 66, 2000/1, s. 21 – 128

Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě podle článku 17 nařízení (ES) č. 261/2004 o uplatňování a výsledcích uvedeného nařízení, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů ze dne 4.4.2007. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/passenger\\_rights/information\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/information_en.htm)

Stanovisko generálního advokáta L. A. Geelhoeda ve věci C-344/04, *The Queen*, na žádost: *International Air Transport Association a European Low Fares Airline Association v. Department for Transport*. Dostupné z: <http://curia.eu.int>

Steer Davies Gleave: Review of Regulation 261/2004, Final Report, February 2007. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/passenger\\_rights/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/studies/index_en.htm)

Wegter, Jorn J.: The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention, *Air&Space Law*, Vol XXXI/2 (April 2006)

Whalen, T.J.: The New Warsaw Convention: The Montreal Convention, *Air & Space Law*, Vol. XXV, 1/2000

Zapp, M.: Nároky vůči skutečnému dopravci v mezinárodní letecké přepravě, *EMP* 4/2001, s. 41 an.

## Přílohy

**Příloha I: Seznam smluvních stran Montrealské úmluvy CI**

(čerpáno z: <http://www.icao.int/icao/en/leb/treaty.htm>)

**Příloha II: Přehled vnitrostátních subjektů určených  
k prosazování nařízení 261/2004 CVII**

(čerpáno z: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/passenger\\_rights/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/index_en.htm))

**CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES  
FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR  
DONE AT MONTREAL ON 28 MAY 1999**

<b>Entry into force:</b>	The Convention entered into force on 4 November 2003.
<b>Status:</b>	78 Parties.

State	Date of signature	Date of deposit of instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA) or accession (a)	Date of entry into force
Albania		20/10/04 (a)	19/12/04
Austria (10)		29/04/04 (a)	28/06/04
Bahamas	28/05/99		
Bahrain		02/02/01(a)	04/11/03
Bangladesh	28/05/99		
Barbados		02/01/02 (a)	04/11/03
Belgium (1)(15)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
Belize	28/05/99	24/08/99	04/11/03
Benin	28/05/99	30/03/04	29/05/04
Bolivia	28/05/99		
Bosnia and Herzegovina		09/03/07 (a)	08/05/07
Botswana		28/03/01 (a)	04/11/03
Brazil	03/08/99	19/05/06	18/07/06
Bulgaria		10/11/03 (a)	09/01/04
Burkina Faso	28/05/99		
Cambodia	28/05/99		
Cameroon	27/09/01	05/09/03	04/11/03
Canada (6)	01/10/01	19/11/02	04/11/03
Cape Verde		23/08/04 (a)	22/10/04
Central African Republic	25/09/01		
Chile	28/05/99		
China (18)	28/05/99	01/06/05	31/07/05
Colombia	15/12/99	28/03/03	04/11/03
Cook Islands		22/05/07 (a)	21/07/07
Costa Rica	20/12/99		
Côte d'Ivoire	28/05/99		
Cuba	28/05/99		
Cyprus		20/11/02 (a)	04/11/03
Czech Republic (3)	28/05/99	16/11/00	04/11/03
Denmark (1)(11)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
Dominican Republic	28/05/99		
Ecuador		27/06/06 (a)	26/08/06
Egypt		24/02/05 (A)	25/04/05
Estonia	04/02/02	10/04/03	04/11/03
Finland (4)	09/12/99	29/04/04	28/06/04
France (1)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
Gabon	28/05/99		
Gambia		10/03/04	09/05/04
Germany (1)(12)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
Ghana	28/05/99		
Greece (1)	28/05/99	22/07/02	04/11/03
Hungary		08/11/04 (a)	07/01/05
Iceland	28/05/99	17/06/04	16/08/04
Ireland (1)	16/08/00	29/04/04	28/06/04
Italy (1)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
Jamaica	28/05/99		
Japan (8)		20/06/00 (A)	04/11/03

State	Date of signature	Date of deposit of instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA) or accession (a)	Date of entry into force
Jordan	05/10/00	12/04/02	04/11/03
Kenya	28/05/99	07/01/02	04/11/03
Kuwait	28/05/99	11/06/02	04/11/03
Latvia		17/12/04 (A)	15/02/05
Lebanon		15/03/05 (a)	14/05/05
Lithuania (17)	28/05/99	30/11/04	29/01/05
Luxembourg (2)	29/02/00	29/04/04	28/06/04
Madagascar	28/05/99	28/12/06	26/02/07
Maldives		31/10/05 (a)	30/12/05
Malta	28/05/99	05/05/04	04/07/04
Mauritius	28/05/99		
Mexico	28/05/99	20/11/00	04/11/03
Monaco	28/05/99	18/08/04	17/10/04
Mongolia		05/10/04 (a)	04/12/04
Mozambique	28/05/99		
Namibia	28/05/99	27/09/01	04/11/03
Netherlands (14)	30/12/99	29/04/04	28/06/04
New Zealand (5)	13/07/01	18/11/02	04/11/03
Niger	28/05/99		
Nigeria	28/05/99	10/05/02	04/11/03
Norway		29/04/04 (a)	28/06/04
Oman		28/05/07 (a)	27/07/07
Pakistan	28/05/99	19/12/06	17/02/07
Panama	28/05/99	13/09/02	04/11/03
Paraguay	17/03/00	29/03/01	04/11/03
Peru	07/09/99	11/04/02	04/11/03
Poland	28/05/99	17/01/06	18/03/06
Portugal (1)	28/05/99	28/02/03	04/11/03
Qatar (16)		15/11/04 (a)	14/01/05
Romania	18/11/99	20/03/01	04/11/03
Saint Vincent and the Grenadines		29/03/04 (a)	28/05/04
Saudi Arabia	28/05/99	15/10/03	14/12/03
Senegal	28/05/99		
Slovakia	28/05/99	11/10/00	04/11/03
Slovenia	28/05/99	27/03/02	04/11/03
South Africa	28/05/99	22/11/06	21/01/07
Spain (13)	14/01/00	29/04/04	28/06/04
Sudan	28/05/99		
Swaziland	28/05/99		
Sweden (1)	27/08/99	29/04/04	28/06/04
Switzerland	28/05/99	07/07/05	05/09/05
Syrian Arab Republic		18/07/02 (a)	04/11/03
The former Yugoslav Republic of Macedonia		15/05/00 (a)	04/11/03
Togo	28/05/99		
Tonga		20/11/03 (a)	19/01/04
Turkey	28/05/99		
United Arab Emirates		07/07/00 (a)	04/11/03
United Kingdom (1)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
United Republic of Tanzania		11/02/03 (a)	04/11/03
United States (7)	28/05/99	05/09/03	04/11/03
Uruguay	09/06/99		

State	Date of signature	Date of deposit of instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA) or accession (a)	Date of entry into force
Vanuatu		09/11/05 (a)	08/01/06
Zambia	28/05/99		
<b>Regional Economic Integration Organisations</b>			
European Community (9)	09/12/99	29/04/04 (AA)	28/06/04

- (1) Upon signature of the Convention, this State, Member State of the European Community, declared that, "in accordance with the Treaty establishing the European Community, the Community has competence to take actions in certain matters governed by the Convention".
- (2) On 3 October 2000, ICAO received from Luxembourg the following declaration: "The Grand Duchy of Luxembourg, Member State of the European Community, declares that in accordance with the Treaty establishing the European Community, the Community has competence to take actions in certain matters governed by the Convention".
- (3) Upon deposit of its instrument of ratification, the Czech Republic notified ICAO that "as a Member of the International Monetary Fund, [the Czech Republic] shall proceed in accordance with Article 23, paragraph 1 of the Convention".
- (4) By a Note dated 13 July 2000, Finland transmitted a declaration dated 7 July 2000 signed by the Minister for Foreign Trade, setting forth the wording quoted in note (1) above.
- (5) Upon deposit of its instrument of accession (deemed to be an instrument of ratification), New Zealand declared "that this accession shall extend to Tokelau".
- (6) At the time of ratification, Canada made the following declaration: "Canada declares, in accordance with Article 57 of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999 and signed by Canada on 1 October 2001, that the Convention does not apply to the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by Canada, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities [Article 57(b)]."
- (7) The instrument of ratification of the United States contains the following declaration: "Pursuant to Article 57 of the Convention, the United States of America declares that the Convention shall not apply to international carriage by air performed and operated directly by the United States of America for non-commercial purposes in respect to the functions and duties of the United States of America as a sovereign State."
- (8) By a Note dated 24 October 2003 signed by the Minister for Foreign Affairs, Japan informed ICAO "that, in accordance with Article 57(a) of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999, the Government of Japan declares that this Convention shall not apply to international carriage by air performed and operated directly by the Government of Japan for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State."
- (9) The instrument of approval by the European Community contains the following declaration: "Declaration concerning the competence of the European Community with regard to matters governed by the Convention of 28 May 1999 for the unification of certain rules for international carriage by air (the Montreal Convention):
  1. The Montreal Convention provides that Regional Economic Integration Organisations constituted by sovereign States of a given region, which have competence in respect of certain matters governed by this Convention, may become parties to it.

2. The current Member States of the European Community are the Kingdom of Belgium, the Kingdom of Denmark, the Federal Republic of Germany, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, Ireland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Portuguese Republic, the Republic of Finland, the Kingdom of Sweden and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.
3. This declaration is not applicable to the territories of the Member States in which the Treaty establishing the European Community does not apply and is without prejudice to such acts or positions as may be adopted under the Convention by the Member States concerned on behalf of and in the interests of those territories.
4. In respect of matters covered by the Convention, the Member States of the European Community have transferred competence to the Community for liability for damage sustained in case of death or injury of passenger. The Member States have also transferred competence for liability for damage caused by delay and in the case of destruction, loss, damage or delay in the carriage of baggage. This includes requirements on passenger information and a minimum insurance requirement. Hence, in this field, it is for the Community to adopt the relevant rules and regulations (which the Member States enforce) and within its competence to enter into external undertakings with third States or competent organisations\*.
5. The exercise of competence which the Member States have transferred to the Community pursuant to the EC Treaty is, by its nature, liable to continuous development. In the framework of the Treaty, the competent institutions may take decisions which determine the extent of the competence of the European Community. The European Community therefore reserves the right to amend the present declaration accordingly, without this constituting a prerequisite for the exercise of its competence with regard to matters governed by the Montreal Convention.

\*Sources:

- 1) Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents, Official Journal of the European Union, L 285, 17.10.1997, p. 1;
  - 2) Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents, Official Journal of the European Union, L 140, 30.05.2002, p. 2."
- (10) The instrument of accession by Austria contains the following declaration:  
"The Republic of Austria declares according to Article 57 of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air of 28 May 1999 that this Convention shall not apply to:  
a) international carriage by air performed and operated directly by the Republic of Austria for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State;  
b) the carriage of persons, cargo and baggage for the military authorities on aircraft registered in or leased by the Republic of Austria, the whole capacity of which has been reserved on behalf of such authorities."
- (11) The instrument of ratification by Denmark contains a declaration that until later decision, the Convention will not be applied to the Faroe Islands.
- (12) The instrument of ratification by Germany was accompanied by the following declaration:  
"In accordance with Article 57 of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air of 28 May 1999, the Federal Republic of Germany declares that the Convention shall not apply to international carriage by air performed and operated directly by the Federal Republic of Germany for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State or to the carriage of persons, cargo and baggage for the military authorities of the Federal Republic of Germany on aircraft registered in or leased by the Federal Republic of Germany, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities."
- (13) The instrument of ratification by Spain contains the following declarations:



"The Kingdom of Spain, Member State of the European Community, declares that in accordance with the Treaty establishing the European Community, the Community has competence to take actions in certain matters governed by the Convention."

"In accordance with the provisions of Article 57, the Convention shall not apply to:

- a) international carriage by air performed and operated directly by Spain for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State;
- b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by Spain, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities."

(14) By a Note dated 29 April 2004 from the Ministry of Foreign Affairs, the Netherlands transmitted to ICAO the following declaration: "The Kingdom of the Netherlands, Member State of the European Community, declares that in accordance with the Treaty establishing the European Community, the Community has competence to take actions in certain matters governed by the Convention".

(15) By a Note dated 15 July 2004 from the Minister of Foreign Affairs, Belgium transmitted to ICAO the following declaration in accordance with Article 57:

"the Convention does not apply to:

- a) international carriage by air performed and operated directly by Belgium for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State;
- b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by Belgium, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities."

(16) In its instrument of accession, Qatar confirmed the application of the following declaration in accordance with Article 57:

"the Convention does not apply to:

- a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State, and/or
- b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities."

(17) The instrument of ratification by Lithuania contains the following declarations:

"... in accordance with Article 57 ..., the Seimas of the Republic of Lithuania declares that this Convention shall not apply to international carriage by air performed and operated directly by the Republic of Lithuania for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and also shall not apply to the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by the Republic of Lithuania, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities."

"... in accordance with the Treaty establishing the European Community, the Seimas of the Republic of Lithuania declares that the Community has competence to take actions in certain matters governed by the Convention."

(18) (A) The instrument of ratification by China contains the following declaration:

"The Convention does not apply in the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China until notified otherwise by the Government of the People's Republic of China."

(B) In addition, the Representative of China on the Council of ICAO made the following declaration at the time of deposit of the instrument of ratification:

"The Convention applies in the Macao Special Administrative Region of the People's Republic of China."

(C) By a letter dated 20 October 2006, the Representative of China on the Council of ICAO made the following statement on behalf of the Government of the People's Republic of China (PRC):

"Article 153 of the Basic Law of the Hong Kong Special Administrative Region of the PRC provides that the application to the Hong Kong Special Administrative Region of the PRC of international agreements to which the PRC is or becomes a party shall be decided by the Central People's Government in accordance with the circumstances and needs of the Region and after seeking the views of the Government of the Region."

Convention for the Unification of  
Certain Rules for International Carriage by Air  
Montreal, 28 May 1999

- 6 -













In consultation with the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, the Government of the PRC has decided to apply the Convention in the Hong Kong Special Administrative Region of the PRC from the date of December 15, 2006."



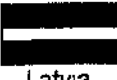














## National Enforcement Bodies



([EC]261/2004)



Member States	Organisation	Contact details
 <u>Austria</u>	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Postfach 3000 Radetzkystraße 2 AT - 1030 WIEN	Tel. : +43 1-71162/9204 (Monday-Thursday: 9 - 12 am) Fax: +43 1-71162/9699 <a href="mailto:fluggastrechte@bmvit.gv.at">fluggastrechte@bmvit.gv.at</a>
 <u>Belgium</u>	Direction générale 'Transport aérien' <i>Directoraat-generaal 'Luchtvaart'</i> CCN - 2ème étage - <i>2de verdieping</i> Rue du progrès 80 Bte 5 <i>Vooruitgangstraat 80 Bus 5</i> BE - 1030 BRUXELLES - <i>BRUSSEL</i>	Tel. (NL + EN): +32 2 277.44.04 / +32 2 277.44.05 Tel. (FR + EN): +32 2 277.43.99 / +32 2 277.44.00 Fax : +32 2 277.42.58 <a href="mailto:passenger.rights@mobilit.fgov.be">passenger.rights@mobilit.fgov.be</a>
 <u>Bulgaria</u>	General Directorate Civil Aviation Administration Ministry of Transport of the Republic of Bulgaria 9, Diakon Ignatii Str. BG - SOFIA 1000	Tel. : +359 2 937 10 47 Fax : +359 2 980 53 37 <a href="mailto:caa@caa.bg">caa@caa.bg</a>
 <u>Cyprus</u>	Department of Civil Aviation 16 Griva Dhigeni Avenue CY - 1429 NICOSIA	Tel. : +357 22 404102 Fax : +357 22 766552
 <u>Czech Republic</u>	Civil Aviation Authority Airport Ruzyně CZ - 160 08 PRAHA 6	Tel.: +420 225 422 267 Fax: +420 225 421 990 <a href="mailto:caa@caa.cz">caa@caa.cz</a>
 <u>Denmark</u>	Statens Luftfartsvæsen (CAA-Denmark) Box 744 DK - 2450 KOBENHAVN SV	Tel. : +45 3618 6000 Fax : +45 3618 6001 <a href="mailto:dcaa@slv.dk">dcaa@slv.dk</a>
 <u>Estonia</u>	Tarbijajakaitseamet (Consumer Protection Board) Kiriku 4 EE - 15071 TALLINN	Tel. : +372 6201700 Fax : +372 6201701 <a href="mailto:info@consumer.ee">info@consumer.ee</a>
 <u>Finland</u>	Consumer Ombudsman & Agency Haapaniemenkatu 4 A, Box 5 FI - 00531 HELSINKI  Consumer Disputes Board Kaikukatu 3 A P.O. Box 306 FI - 00531 HELSINKI	Tel. : +358 9 77261 Fax : +358 9 7726 7557 <a href="mailto:posti@kuluttajavirasto.fi">posti@kuluttajavirasto.fi</a> <a href="http://www.kuluttajavirasto.fi">www.kuluttajavirasto.fi</a>  Tel. : +358 10 36 65200 <a href="mailto:krii@om.fi">krii@om.fi</a> <a href="http://www.kuluttajavirasto.fi">www.kuluttajavirasto.fi</a>
 <u>France</u>	DGAC Direction de la régulation économique Bureau de la facilitation et des clients du transport aérien (DRE/C2) 50, rue Henry Farman FR - 75720 PARIS CEDEX 15	Tel. : +33 1 58.09.39.79 Fax : +33 1 58.09.38.45 <a href="http://www.dgac.fr/html/oservice/regl_message.htm">http://www.dgac.fr/html/oservice/ regl_message.htm</a>
 <u>Germany</u>	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Hermann-Blenk-Str. 26 DE - 38108 BRAUNSCHWEIG	Tel. : +49 531-2355-100 Fax : +49 531-2355-707 <a href="mailto:fluggastrechte@lba.de">fluggastrechte@lba.de</a>
 <u>Greece</u>	Hellenic Civil Aviation Authority P.O.B. 73751 EL - 16604 HELINIKO	Tel. : +30 210 891.6000 Fax : +30 210 894 4279
 <u>Hungary</u>	[Enforcement] Polgári Légiközlekedési Hatóság (PLH) Budapest, Ferihegy I HU - 1675 BUDAPEST, PF 41 Tel. : +36 1 296-9502 Fax : +36 1 296-8808 <a href="mailto:ugyfelszolgalat@caa.hu">ugyfelszolgalat@caa.hu</a>	[Passenger Complaints] Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség József körút, 6 HU - 1088 BUDAPEST Tel. : +36 1 459-4800 Fax : +36 1 210-4677 <a href="mailto:fvf@fvf.hu">fvf@fvf.hu</a> <a href="http://www.fvf.hu">www.fvf.hu</a>

Member States	Organisation	Contact details
 Ireland	Commission for Aviation Regulation 3rd Floor Alexandra House Earlsfort Terrace IE - DUBLIN 2	Tel. : +353-(0) 1-6611700 Fax : +353-(0) 1-6611269 (General) <a href="mailto:info@aviationreg.ie">info@aviationreg.ie</a> <a href="http://www.aviationreg.ie">www.aviationreg.ie</a>
 Italy	L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile Viale del Castro Pretorio, 118 IT - 00185 ROME	Tel : +39 06 44596-1 <a href="mailto:cartadiritti@enac.rupa.it">cartadiritti@enac.rupa.it</a>
 Latvia	Consumer Rights Protection Centre 41/43 Elizabetes str., LV - 1010 RIGA	Tel : +371 7287730 Fax : +371 7338024 <a href="mailto:tpkc@apollo.lv">tpkc@apollo.lv</a>
 Lithuania	Civil Aviation Administration Rodūnes kelias 2 LT - 02188 VILNIUS	Tel : +370 5 2739038 Fax : +370 5 2739237
 Luxembourg	Direction de la Consommation du Ministere de l'Economie et du Commerce extérieur 6, Boulevard Royal LU - 2449 LUXEMBOURG	Tel. : +352 478 41 35 Fax : +352 460.448 <a href="mailto:passagersaeriens@eco.etat.lu">passagersaeriens@eco.etat.lu</a> <a href="http://www.eco.public.lu">http://www.eco.public.lu</a>
 Malta	Department of Civil Aviation Luqa Airport MT - LUQA, CMR 02	Tel. : +356 21 249 170 Fax : +356 21 239 278 <a href="mailto:civil.aviation@gov.mt">civil.aviation@gov.mt</a> <a href="http://www.dca.gov.mt">www.dca.gov.mt</a>
 Poland	Civil Aviation Office ul. Zelazna 59 PL - 00-848 WARSAW	Tel. : +48 (22) 520 72 00 Fax : +48 (22) 520 73 00 <a href="http://www.ulc.gov.pl/">http://www.ulc.gov.pl/</a> <a href="mailto:kancelaria@ulc.gov.pl">kancelaria@ulc.gov.pl</a>
 Portugal	Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) Rua B, Edifícios 4, 5 e 6 Aeroporto da Portela PT - 1749-034 LISBOA	Tel. : +351(21)842-3500 Fax +351(21)847-3585
04/04/2007  Romania	National Authority for Consumer Protection Georges Clemenceau Street, No. 5, Sector 1 RO - 010295 BUCHAREST	Tel. : +4021 312 1275 Fax +4021 314 3462
 Slovakia	EJN Slovenskej republiky Táborčská 1 SK - 831 01 Bratislava Nové mestečko	Tel. : +421 2 2043 2210-8 Fax : +421 2 2043 2219 <a href="mailto:helena.molekova@sqi.sk">helena.molekova@sqi.sk</a>
 Slovenia	Ministry of Transport Directorate of Civil Aviation Inspection Department Langusova 4 SI - 1535 LJUBLJANA	Tel. : +386 (4) 206 15 85; +386 (1) 47 34 600 Fax +386 (1) 43 16 035 <a href="mailto:dunja.lujc-ferjancic@gov.si">dunja.lujc-ferjancic@gov.si</a> ; <a href="mailto:stanislav.krivec@gov.si">stanislav.krivec@gov.si</a> <a href="http://www.mzp.gov.si">http://www.mzp.gov.si</a>
 Spain	Dirección General de Aviación Civil Sección de Atención al Usuario Paseo de la Castellana, 67 Despacho A-259 ES - 28071 MADRID	Tel. : +34 91 597.83.21 Fax : +34 91 597.86.43 <a href="mailto:pasajeros.aereo@mfom.es">pasajeros.aereo@mfom.es</a> <a href="http://www.mfom.es/">http://www.mfom.es/</a>
 Sweden	Consumer Protection Agency Visiting address: Lagergrens Gata 8 Postal address: Box 48, SE - 651 02 KARLSTAD	Tel. : +46 54 - 19 41 50 Fax : +46 54 - 19 41 95 <a href="mailto:konsumentverket@konsumentverket.se">konsumentverket@konsumentverket.se</a> <a href="http://www.konsumentverket.se">www.konsumentverket.se</a>
 The Netherlands	Inspectie Verkeer en Waterstaat Postbus 575 NL - 2130 AN HOOFFDORP	<a href="mailto:loket@ivw.nl">loket@ivw.nl</a>

Member States	Organisation	Contact details
 United Kingdom	Air Transport Users Council Room K705 -- CAA House 45-59 Kingsway UK - LONDON WC2B 6TE  Civil Aviation Authority CAA House 45-59 Kingsway UK - LONDON WC2B 6TE	Tel. : +44 20 7240 6061 Fax : +44 20 7240 7071  Tel. : +44 20 7379 7311 Fax : +44 20 7944 2190

Other Countries	Organisation	Contact details
 Norway	Luftfartstilsynet CAA Norway P.O Box 243 NO-8001 BODØ	Tel : +47 75 58 50 00 Fax : +47 75 85 50 05 <a href="mailto:postmottak@caa.no">postmottak@caa.no</a>
 Switzerland	Office Fédéral de l'Aviation Civile CH - 3003 BERNE	Tel. : +41 31 325 80 39/40 Fax : +41 31 325 80 32 <a href="mailto:info@bazl.admin.ch">info@bazl.admin.ch</a>

Updated 8 June 2007

