Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Rigorózní práce

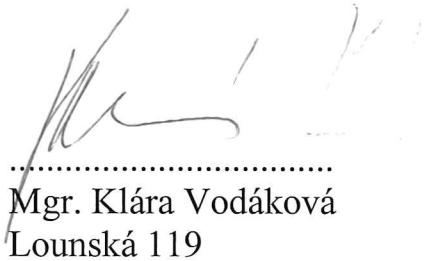
Právní úprava mezinárodní letecké přepravy

Konzultant: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc.

Leden 2006

Mgr. Klára Vodáková

„Prohlašuji, že jsem tuto rigorózní práci zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala, způsobem ve vědecké práci obvyklým."



.....

Mgr. Klára Vodáková
Lounská 119
439 21 Koštice

Obsah

1 Úvod 3

2 Charakteristika právní úpravy vztahů z mezinárodní letecké přepravy 6

2.1 Obecně 6

2.2 Mezinárodní právo soukromé 7

2.2.1 Kolizní normy 7

2.2.2 Přímé normy 8

2.2.3 Lex mercatoria 10

2.2.4 Vnitrostátní úprava 11

2.2.5 Mezinárodní smlouvy 14

2.2.6 Evropská úprava 18

3 Přehled pramenů práva upravující právo mezinárodní letecké přepravy 22

3.1 Počátky úprav 22

3.2 Pařížská úmluva 22

3.3 Varšavská úmluva 23

3.4 Chicagská úmluva 1944 24

3.5 Haagský protokol 25

3.6 Guadalajarská úmluva 25

3.7 Guatemalský protokol 26

3.8 Montrealské protokoly 26

3.9 Montrealská úmluva 27

3.10 Evropské právo 27

3.10.1 Ochrana cestujících 28

3.11 Ostatní 30

4 Mezinárodní organizace v oblasti mezinárodní letecké přepravy 32

4.1 OSN 32

4.2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) 32

4.3 Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA) 33

4.4 Evropská organizace pro bezpečnost v letecké navigaci (Eurocontrol) 34

4.5 Konference evropského civilního letectví (ECAC – European Civil Aviation Conference) 34

4.6 Ostatní 34

5 Varšavská úmluva 35

5.1 Působnost Varšavské úmluvy obecně 35

5.1.1 Mezinárodní doprava osob, zavazadel nebo zboží 35

5.1.2 Doprava provozovaná letadlem 36

5.1.3 Doprava za úplatu nebo bezplatně 37

5.1.4 Oblast, na kterou se VÚ nevztahuje 37

5.2 Přepravní dokumenty 39
5.2.1 Letenka 39
5.2.2 Zavazadlový lístek 41
5.2.3 Letecký nákladní list 42
5.3 Práva a povinnosti stran 45
5.4 Odpovědnost dopravce 47
5.4.1 Obecně 47
5.4.2 Omezená odpovědnost dopravce 47
5.4.3 Zavinění dopravce a presumpce zavinění 50
5.5 Kombinovaná doprava 57
5.6 Letecká přeprava prováděná jinou osobou než je smluvní dopravce 58
5.7 Všeobecná a závěrečná ustanovení 58

6 Montrealská úmluva 61

6.1 Působnost úmluvy obecně 61
6.2 Přepravní dokumenty 62
6.2.1 Přepravní dokument (letenka) 62
6.2.2 Zavazadlový lístek 64
6.2.3 Letecký nákladní list 64
6.3 Práva a povinnosti stran 65
6.4 Odpovědnost dopravce 66
6.4.1 Obecně 66
6.4.2 Odpovědnost dopravce 67
6.4.3 Limity náhrady škody 70
6.4.4 Zproštění odpovědnosti dopravce 73
6.4.5 Uplatnění nároků poškozeného 73
6.5 Kombinovaná přeprava a postupná doprava 76
6.6 Letecká přeprava prováděná jinou osobou než je smluvní dopravce 77
6.7 Jiná a závěrečná ustanovení 78

7 Krátké pozastavení nad některými případy 81

7.1 Air France Concorde flight 4590 (25. června 2000) 81
7.2 Singapore airlines flight SQ006 (31. října 2000) 82

8 Závěr 84

8.1 Zhodnocení dosavadní úpravy práva mezinárodní letecké přepravy 84
8.2 Nové trendy v mezinárodní letecké přepravě 85
8.2.1 Elektronická letenka 85
8.2.2 Bezpečnost letu 86

9 Použitá literatura 88

1 Úvod

Mezinárodní doprava představuje jeden z nejdůležitějších prvků mezinárodního obchodu. Jen těžko si dovedeme představit, jak jinak by byl mezinárodní obchod realizován. Z hlediska historického vývoje mezinárodní dopravy můžeme okamžik vzniku mezinárodní dopravy spojit s okamžikem vzniku mezinárodního obchodu. Stanovení přesného data je samozřejmě nereálné, nicméně teoreticky můžeme spojit tento okamžik s dobou 12. – 15. století, tedy dobou vyznačující se čilým mezistátním obchodním ruchem.

Dopravu, včetně mezinárodní, můžeme charakterizovat jako činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.[1] Postupem vývoje obor dopravy dospěl do stádia, kdy jeho součástí není jen samotné přemisťování ve smyslu výše uvedené definice, ale zajišťování i jiných podpůrných činností.

Kromě výše uvedeného spojení mezinárodní dopravy s mezinárodním obchodem je třeba upozornit i na vazbu s technickým vývojem. Tento vztah můžeme charakterizovat jako přímo úměrný, neboť právě technický vývoj přinesl do dopravy nové dopravní prostředky, novou infrastrukturu a v poslední řadě i nové technologie využívané dopravci. Zmíněná vazba na technický vývoj se projevuje např. i určitými cykly používání jednotlivých druhů dopravy. Mezi ty prvotně používané a oblíbené patří jednoznačně říční (11. – 16. století) a námořní doprava (16.- 18. století), Později se stává oblíbenou železniční doprava (19. – 20. století), kterou s rozvojem letectví vystřídala letecká doprava (20. století) a po té silniční leteckou. Ačkoli míra oblíbenosti jednotlivých druhů dopravy klesala či stoupala, nedošlo k zániku výše uvedených druhů dopravy, neboť každý se vyznačuje určitými výhodami a ne každý je možné využít pro přepravu určitého nákladu, nemluvě o geografických překážkách. Současnou mezinárodní dopravu lze označit jako určitý systém složený z jednotlivých druhů

[1] P. Pernica, R. Novák, L. Zelený, V. Svoboda, K. Kavalec: Doprava a zasilatelství, ASPI Publishing 2001, str. 27

dopravy, vzájemně propojených a umožňujících přechod mezi nimi tak, aby byla zajištěna maximální plynulost a dostupnost dopravy.

Mezinárodní letecká doprava jako jeden z druhů mezinárodní přepravy se začala rozvíjet ve 20. století. Teoretické vymezení pojmu mezinárodní letecké dopravy není složité, neboť řada odborných knih, jakož i právních úprav tento pojem definuje. Bez ohledu na tyto definice za mezinárodní leteckou dopravu můžeme považovat takovou dopravu, která je realizována letadlem, při níž letecká trať vede přes území cizího státu nebo na území cizího státu končí.[2]

Mezinárodní leteckou dopravu lze rozdělit podle objektu, který je přepravován, na:

- mezinárodní leteckou přepravu osob
- mezinárodní leteckou přepravu zavazadel
- mezinárodní leteckou přepravu zboží.

Dále můžeme rozlišovat mezi mezinárodní leteckou dopravou pravidelnou, tj. tou, která je provozována pravidelně podle pevně stanovených letových řádů, a leteckou charterovou, uskutečňovanou nepravidelně. Mezinárodní letecká doprava prošla dlouhým vývojem, díky němuž dnes představuje jeden z nejvýznamnějších druhů dopravy. Mezi její výhody patří zejména rychlost, schopnost překonávat geografické překážky a bezpečnost. Negativní stránka letecké dopravy je spojována zejména s její finanční náročností.

Letecká doprava se od počátku svého technického rozvoje zaměřovala na mezinárodní tratě. První pravidelná letecká služba byla zavedena na trase Paříž – Brusel již počátkem roku 1919. Česká republika, respektive tehdejší Československo se do vývoje mezinárodní letecké dopravy zapojilo velice záhy. Již v roce 1923 byly založeny Československé státní aerolinie, předchůdce dnešních Českých aerolinií a.s. (dále jen „ČSA"). ČSA se v roce 1929 stávají také členem **Mezinárodního sdružení leteckých dopravců** a svůj první mezinárodní let ČSA uskutečňují již v roce 1930 zahájením

[2] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 227

provozu na lince Praha – Záhřeb. ČSA od svého počátku až do současnosti patří k významným subjektům na trhu mezinárodní letecké dopravy. Pro zajímavost bych ráda uvedla několik málo statistických údajů týkajících se činnosti našeho národního dopravce v současné době. ČSA dnes nabízí lety do všech evropských hlavních měst, dále do tranzitních bodů v Severní Americe, jakými jsou Chicago, New York, Toronto a mezi významné a vytížené destinace patří také trasa Praha – Bahrajn, Praha – Tel Aviv. Podle oficiálních informací uveřejněných na její internetové stránce společnost ČSA na svých pravidelných linkách v roce 2004 přepravila celkem 4,3 mil cestujících. Podle neoficiálních statistik uvedených v médiích ke konci roku 2005 se počet přepravených cestujících v roce 2005 zvýšil až na 11 miliónů. V rámci nepravidelné dopravy nabízí ČSA v letním období spojení do všech hlavních evropských turistických center.

Obsahem následujících kapitol je nastínění vývoje práva mezinárodní letecké přepravy, a to od okamžiku prvních snah o její regulaci přes první rozsáhlou unifikaci v podobě tzv. **Varšavské úmluvy** až do přijetí **Montrealské úmluvy**. Pozornost bude věnována zejména komparaci těch ustanovení, jež představují jádro unifikace.

2 Charakteristika právní úpravy vztahů z mezinárodní letecké přepravy

2.1 Obecně

V souvislosti s rozvojem letectví vznikaly různé druhy společenských vztahů, jejichž regulace pomocí práva byla označována jako tzv. **letecké právo**. Jeden z průkopníků leteckého práva Halewski tvrdil, že „letecké právo je samostatné a autonomní odvětví práva, která má samostatnou historii, samostatný systém a samostatnou doktrínu". Také mezi českými autory se našel podobný přístup. Např. V. Mandl považoval za letecké právo určitý „ ... výsek právního řádu, vytvořený z hlediska předmětného dělidla právními normami, stanovícími po výtce povinnosti seskupení kol létání".[3] Tento přístup byl zcela odmítnut, protože jeho zmínění zastánci vycházeli z předmětu lidského chování, předmětu společenských vztahů (vzdušný prostor, letadlo), nikoli ze specifiky lidského chování v daných společenských vztazích, upravovaných právem.[4]

Z výše uvedeného lze dovodit závěr, že letecké právo nelze považovat za samostatné autonomní odvětví v systému práva, neboť určité kusé úpravy nacházíme v několika samostatných odvětvích práva. Na druhou stranu má své oprávněné místo v systému právní vědy jakožto vědecká specializace, zasahující do řady právních odvětví.

Úkolem následujících kapitol je především obecně popsat problematiku právní úpravy mezinárodní přepravy, a to z hlediska používaných metod.

---

[3] M.Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 224

[4] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 225

2.2 Mezinárodní právo soukromé

Mezinárodní právo soukromé představuje soubor právních norem, které výlučně upravují soukromoprávní vztahy, tj. vztahy práva občanského, obchodního, rodinného a pracovního s mezinárodním prvkem, včetně právních norem upravujících postup soudů a jiných orgánů a účastníků, případně i jiných osob, a vztahy mezi nimi vznikající v řízení o soukromoprávních věcech, v němž je obsažen mezinárodní prvek.[5] Mezinárodní právo soukromé vytváří samostatné odvětví právního řádu.

Mezinárodní právo soukromé využívá k regulaci výše uvedených soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem dva způsoby regulace, a to prostřednictvím tzv. **kolizních norem** nebo prostřednictvím **norem přímých**.

2.2.1 Kolizní normy

Již ze samotného názvu je patrné, že **norma kolizní** řeší střet, tedy kolizi různých právních řádů, a to pomocí tzv. **kolizní metody**. Kolizní metoda se vyznačuje tím, že nikterak nevylučuje aplikaci tuzemského právního řádu ani řádu cizího. Kolizní norma neupravuje práva a povinnosti stran určitého právního vztahu, ale pouze odkazuje (řeší kolizní otázku pomocí určitých kritérií) na právní řád některého státu, jehož normami se vztah řídí. Úkolem kolizní normy není dosažení výsledku odpovídajícího představě vlastního práva o spravedlivé úpravě práv a povinností stran. Není tedy jejím posláním dosažení hmotněprávní spravedlnosti. Omezuje se zásadně na dosažení kolizně správného řešení.[6]

Významným pramenem kolizních norem v právním řádu České republiky je jednoznačně zákon **č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním** (dále jen „ZMPS“).

I když v oblasti mezinárodní letecké přepravy existuje rozsáhlá mezinárodně unifikovaná právní úprava, nepodařilo se upravit všechny vztahy vznikající v oblasti

---

[5] Z.Kučera: Mezinárodní právo soukromé, Brno 2004, str. 23

[6] Z.Kučera: Mezinárodní právo soukromé, Brno 2004, str. 23

mezinárodní letecké přepravy, proto některé otázky jsou ponechány mimo rámec unifikované úpravy a jsou přenechány úpravě právními normami, které existují mimo soubor přímých norem.

2.2.2 Přímé normy

Přímé normy upravují soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem přímo, bez jakéhokoli odkazu na ten či onen právní řád. Na rozdíl od kolizních norem je jejich obsahem hmotněprávní úprava práv a povinností účastníků právních vztahů. K jejich použití dochází bezprostředně, bez nutnosti aplikace kolizních norem. Přímé normy upravují soukromoprávní vztahy pomocí tzv. **přímé metody**. Přímá metoda zásadně používá zvláštní hmotněprávní normy určené pouze pro úpravu soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem.[7] Přímé normy se vyznačují svou přímou úpravou, přímým použitím a výlučnou úpravou soukromoprávních vztahů.

Mezi prameny přímých norem patří nejčastěji mezinárodní smlouvy, dvou i vícestranné, zavazující zúčastněné státy. Zúčastněné státy mají povinnost uvést sjednaná ujednání do svého právního řádu, a to způsobem, který dostatečně zajistí jejich inkorporaci do tuzemského právního řádu. Kromě mezinárodních smluv je možné najít přímé normy i ve vnitrostátní úpravě, jde však o ojedinělé případy.

Právní úprava mezinárodní přepravy je ve většině dopravních oborů do značné míry unifikována prostřednictvím mezinárodních smluv, a to především v oblasti právních vztahů vznikajících mezi dopravcem a cestujícím nebo mezi dopravcem a odesílatelem. Není tomu náhodou, vždyť vztahy v této oblasti činnosti se vyznačují nejedním cizím prvkem. Představme si situaci, kdy státní příslušník ČR s trvalým bydlištěm v Rakousku si zakoupí letenku z Madridu do Londýna v kanceláři dopravce nacházející se na území SRN, přičemž při letu nad územím Francie dojde k havárii, jež způsobila občanovi ČR těžká zranění. Odpověď na otázku, podle jakého práva by zmíněný občan postupoval při uplatňování svého nároku na náhradu škody, pokud by zde nebyla unifikovaná úprava, by byla patrně velmi složitá. Bylo by to české,

[7] Z.Kučera: Mezinárodní právo soukromé, Brno 2004, str. 41

rakouské, španělské, francouzské nebo snad anglické právo? Z teoretického hlediska můžeme dovozovat celkem šest různých kolizních kritérií, jež by odkazovala na některý z uvedených právních řádů, a sice:

- právní řád místa uzavření smlouvy
- právní řád místa odletu
- právní řád místa určení
- lex fori
- právo vlajky
- právní řád místa, kde má dopravce své hlavní sídlo

Je velmi pravděpodobné, že některá z výše uvedených kritérií nenabízejí uspokojivé řešení, které by odpovídalo rozumnému uspořádání právního poměru. Při jejich použití by totiž mohlo dojít k aplikaci práva, které k danému právnímu vztahu nemá žádný podstatný význam. Takovým nevhodným kritériem by bylo např. „místo uzavření smlouvy" nebo „právo vlajky", neboť v praxi často dochází na jedné trati ke společnému provozu jednoho letadla více dopravci.

Hlavní oblastí unifikace v oblasti mezinárodní přepravy, včetně letecké, jsou následující tři oblasti:

- odpovědnost dopravce
- přepravní dokumenty
- ochrana uživatele přepravy, který představuje slabší smluvní stranu v těchto vztazích, stejně tomu je i v oblasti mezinárodní letecké přepravy.[8]

Přestože existuje v oblasti mezinárodní letecké přepravy rozsáhlá mezinárodně unifikovaná právní úprava, nepodařilo se upravit všechny vztahy vznikající v oblasti mezinárodní přepravy. Některé otázky jsou ponechány mimo rámec unifikované úpravy

[8] Z. Kučera, M.Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt: Úvod do studia Českého práva mezinárodního obchodu. Právnická fakulta Plzeň 1997, str. 202

a jsou přenechány úpravě právními normami, které existují mimo soubor přímých norem. V souvislosti s takovouto úpravou hovoříme o **vnitřních mezích přímé úpravy**. Úprava takového souboru přímých norem není uzavřena a pro neupravené otázky uvnitř těchto mezí se určí právo na základě kolizní normy.[9] Jinými slovy, pokud soubor určitých přímých norem neobsahuje uzavřenou úpravu svého předmětu úpravy a připouští aplikaci jiných norem, je třeba pro ně použít některého národního právního řádu. Tento právní řád se určí podle kolizních norem a označuje se jako **doplňující právo** nebo také **subsidiární statut**.[10] I přes to však přímá úprava mezinárodní letecké přepravy, jakož i ostatních druhů přepravy, doznala největšího úspěchu.

2.2.3 Lex mercatoria

Kromě dvou základních způsobů regulace právních vztahů vznikajících v rámci mezinárodní přepravy existuje i skupina nástrojů, institutů vytvořených samotnou praxí. Do této skupiny lze zařadit mezinárodní obchodní zvyklosti, mezinárodně používané ustálené obchodní výrazy, doložky, termíny a zkratky, obchodní podmínky a formulářové (vzorové, typové) smlouvy. Ačkoli autory těchto pravidel nejsou státy, je tomuto souboru pravidel přiznávána povaha autonomního právního systému, nezávislého jak na národních právech, tak na právu mezinárodním. Tento systém se označuje **lex mercatoria** (někdy také jako právo mezinárodního obchodu).[11] Nemalý význam obchodním zvyklostem přikládá i náš právní řád, a to konkrétně prostřednictvím **zákona č. 513/1990 Sb., obchodní zákoník** (dále jen „ObchZ"). Podle ustanovení § 264 odst. 1 ObchZ se při určení práv a povinností ze závazkového vztahu přihlíží i k obchodním zvyklostem zachovávaným obecně v příslušném obchodním odvětví, pokud nejsou v rozporu s obsahem smlouvy nebo se zákonem. Ustanovení § 730 rozšiřuje aplikaci obchodních zvyklostí vnitrostátních i o skupinu obchodních zvyklostí obecně zachovávaných v mezinárodním obchodě v příslušném obchodním

[9] Z.Kučera: Mezinárodní právo soukromé, Brno 1999, str. 203
[10] Z.Kučera: Mezinárodní právo soukromé. Brno 1999, str. 204
[11] Z. Kučera, M.Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt: Úvod do práva mezinárodního obchodu, 2003, str. 21

odvětví, opět za podmínky, že tyto nejsou v rozporu s obsahem smlouvy nebo se zákonem.

2.2.4 Vnitrostátní úprava

Náš právní řád nemá v současné době žádnou normu, která by upravovala komplexně vztahy vznikající v oblasti přepravy. Český právní řád nabízí pouze úpravu některých smluvních typů, které se používají v rámci přepravy. Jejich úprava je rozložena mezi občanský a obchodní zákoník, přičemž ani jeden z nich nerozlišuje jejich použití, jinými slovy uvedené zákoníky nestanoví, zda ten či onen smluvní typ se používá výhradně v letecké nebo námořní či v jiné dopravě. Uvedené kodexy upravují následující smlouvy:

- **Smlouva o přepravě nákladu - § 765 a násl. ObčZ**

  Smlouvou o přepravě nákladu zavazuje dopravce přepravit zásilku odesílatele do určitého místa a vydat ji určenému příjemci. Zákon nevyžaduje písemnou formu smlouvy. Dopravce může užít k provedení přepravy i jiných fyzických či právnických osob; přitom je odpovědný za plnění, jako by přepravu provedl sám. Dopravce odpovídá za škodu, která vznikla v době od převzetí k přepravě do okamžiku vydání zásilky. Z uvedeného vyplývá, že jde o tzv. objektivní odpovědnost, tedy odpovědnost, u které se nevyžaduje zavinění. Občanský zákoník stanoví několik liberačních důvodů, které umožňují vyvinění se dopravce. Mezi tyto důvody patří zejména skutečnost, že vzniklá škoda byla způsobena samotným odesílatelem nebo příjemcem, vadností zásilky, jejího obalu nebo balení, zvláštní povahou a nebo okolností, kterou nemohl dopravce odvrátit. Z hlediska obecné úpravy odpovědnosti za škodu, upravené v ObčZ, je třeba dodat, že na tento smluvní typ nelze aplikovat ustanovení upravující odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků (§ 427 – 431 ObčZ). Z hlediska úspěšného uplatnění nároku na náhradu škody ze

strany odesílatele je třeba upozornit na lhůtu stanovenou v § 771 ObčZ. Neuplatní-li totiž odesílatel u dopravce svůj nárok na náhradu škody do šesti měsíců od vydání zásilky příjemci, nebo jestliže k vydání zásilky nedošlo, do šesti měsíců od převzetí zásilky k přepravě, jeho právo zaniká.

- **Smlouva o přepravě osob – § 760 a násl. ObčZ**

  Smlouvou o přepravě osob se zavazuje dopravce přepravit cestujícího, který použije za stanovené jízdné dopravní prostředek, do místa určení řádně a včas. Ani tento zákonem upravený smluvní vztah nevyžaduje písemnou formu. ObčZ rozlišuje odpovědnost za škodu způsobenou na zdraví cestujícího, škodu způsobenou včasným neprovedením přepravy a za škodu způsobenou na zavazadlech přepravovaných společně s cestujícím nebo na věcech, které měl cestující u sebe. Na rozdíl od výše uvedeného smluvního typu, není v případě vzniku škody cestujícímu na zdraví nebo na zavazadlech v průběhu přepravy aplikace ustanovení § 427 až 431 ObčZ vyloučena. I u tohoto smluvního typu je třeba upozornit na lhůtu v délce šesti měsíců, ve které by měl poškozený u dopravce svůj nárok uplatnit, Marné uplynutí této lhůty má za následek zánik práva na náhradu škody, neboť jde o lhůtu prekluzivní.

U výše uvedených smluvních typů upravujících vztahy vzniklé v přepravě plní významnou funkci **zvláštní předpisy**, mezi něž se řadí přepravní řády a tarify. Tyto zvláštní předpisy vydávané ústředními správními orgány a samotnými dopravci mohou svým obsahem upřesnit či rozšířit zákonná ustanovení o právech a povinnostech smluvních stran, o odpovědnosti za škodu apod. Jediné omezení obsahu zvláštních předpisů se vztahuje na oblast odpovědnosti za škodu na zdraví; ta nesmí být zvláštním předpisem omezena.

- **Smlouva zasilatelská – § 601 a násl. ObchZ**

  Smlouvou zasilatelskou se zavazuje zasilatel příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli úplatu. Smlouva zasilatelská je zvláštním typem smlouvy komisionářské, na rozdíl od ní je však absolutním obchodem. ObchZ nevyžaduje pro vznik této smlouvy písemnou formu, nicméně není-li tato smlouva písemná, je zasilatel oprávněn požadovat od příkazce tzv. zasilatelský příkaz. Ustanovení upravující tento smluvní typ se kromě práv a povinností smluvních stran v průběhu provádění přepravy a výše úplaty zabývají i otázkou odpovědnosti za škodu na přepravované zásilce v průběhu obstarávání přepravy. I v případě tohoto smluvního typu jde o tzv. objektivní odpovědnost zasilatele, za předpokladu, že škodu nemohl zasilatel odvrátit při vynaložení odborné péče. Na zasilatelskou smlouvu se podpůrně použijí ustanovení o komisionářské smlouvě.

- **Smlouva o přepravě věci – §610 a násl. ObchZ**

  Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu za to úplatu. Pro tento smluvní typ není předepsána písemná forma. Tento smluvní typ upravuje kromě práv a povinností smluvních stran institut tzv. náložného listu, se kterým je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky. Zákon dále stanoví podrobně obsahové náležitosti náložného listu. Dopravce odpovídá za škodu způsobenou na zásilce, vznikla-li po jejím převzetím dopravcem, až do jejího vydání příjemci, ledaže ji dopravce nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče. Takto stanovenou odpovědnost dopravce nelze omezit smluvním ujednáním mezi dopravcem a odesílatelem. Z takto stanovené odpovědnosti se může dopravce vyvinit, prokáže-li, že škoda byla způsobena odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky, vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky, včetně obvyklého úbytku, nebo vadným

obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky. I v tomto případě umožňuje zákon odchylnou úpravu pro přepravu železniční, leteckou, silniční, vnitrozemskou vodní a námořní, a to prostřednictvím prováděcích předpisů. Odchylná úprava však nesmí omezit odpovědnost dopravce při škodě na zásilce upravenou v § 622 a násl. ObchZ.

Aplikace výše uvedených ustanovení obchodního a občanského zákoníku připadá v úvahu, pouze pokud přijatá jednotná mezinárodní úprava určitou oblast závazkového vztahu s mezinárodním prvkem neupravuje a strany si zvolily české právo jako právo rozhodné pro jejich smluvní vztah (viz § 9 ZMPS) nebo nedošlo-li k takovéto volbě a jejich použití vyplývá z ustanovení § 10 ZMPS.

K výše uvedenému přehledu vnitrostátních pramenů práva je třeba uvést zmíněné zvláštní předpisy, mezi které patří např. :

- vyhláška č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu
- vyhláška č. 175/2000 Sb., přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- vládní nařízení 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění nařízení vlády č. 295/2000 Sb.
- vyhláška č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu, ve znění vyhlášek FMD č. 122/1979 Sb., FMD č. 74/1981 Sb. a FMD č.106/1984 Sb.

2.2.5 Mezinárodní smlouvy

Další důležitý pramen práva mezinárodní přepravy, jakož i mezinárodního obchodu vůbec, představují mezinárodní smlouvy. Z hlediska předmětu úpravy lze tuto skupinu pramenů rozdělit na mezinárodní smlouvy regulující mezinárodní obchodní a hospodářské styky, smlouvy unifikující hmotněprávní normy a smlouvy unifikující procesněprávní normy. Do první skupiny smluv lze zařadit např. smlouvy o vzájemné podpoře a ochraně investic, celní úmluvy apod. Do druhé skupiny smluv lze zařadit

např. **Úmluvu OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží** z roku 1980, publikovanou pod číslem 160/1980 Sb., a především širokou skupinu úmluv regulujících jednotlivé druhy mezinárodní přepravy. Do poslední skupiny smluv lze zařadit dvoustranné dohody o právní pomoci, jakož i dohody upravující rozhodčí řízení.

Následující podkapitoly by měly poskytnout stručný přehled dosavadního vývoje mezinárodních smluv, jež svým obsahem významně přispěly k unifikaci práva v oblasti mezinárodní přepravy.

2.2.5.1 Mezinárodní železniční přeprava

Nejvýznamnějším dokumentem upravujícím tento druh přepravy představuje **Úmluva o mezinárodní železniční přepravě COTIF** s dodatky A a B (zkr. pro Convention relative aux transports internationaux ferroviaires). Tento dokument uzavřený v Bernu roku 1980 je pro Českou republiku závazný a její text byl publikován ve Sbírce zákonů pod č. 8/1985.

Úmluva se věnuje problematice uzavírání smluv o přepravě, přepravním dokumentu a odpovědnosti železnic. Z hlediska vývoje právní unifikace této oblasti představuje úmluva první unifikovanou normu v oblasti mezinárodní přepravy.

2.2.5.2 Mezinárodní silniční přeprava

Oblast mezinárodní silniční přepravy upravuje dokument uzavřený v Ženevě v roce 1956 pod názvem **Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě CMR** (zkr. pro Convention relative au contrat de transport international de merchandises par route). Česká republika ratifikovala tuto úmluvu a publikovala ji ve Sbírce zákonů pod číslem 11/1975). Jejím obsahem je zejména úprava přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamace, postupu při uplatňování nároků vyplývajících z přepravní smlouvy.

2.2.5.3 Mezinárodní námořní přeprava

Tuto oblast přepravy upravuje hned několik dokumentů. Především je třeba zmínit **Mezinárodní úmluvu o sjednocení některých pravidel pro konosamenty,** uzavřenou v roce 1924, známou také pod názvem Haagská pravidla o konosamentech. Tento dokument byl revidován Protokolem z roku 1968 (tzv. Haagsko-vysbická pravidla).

V roce 1978 v důsledku vývoje a potřeby modernizace mezinárodní úpravy vzniká **Úmluva OSN o námořní přepravě zboží**, známá také pod názvem Hamburská pravidla o konosamentech. Hamburská pravidla o konosamentech upravují především odpovědnost dopravce a odesílatele, dále upravují konosamenty[12] a jiných dokladů, jakož i postup při uplatňování nároků vyplývajících z přepravy zboží. Česká republika je smluvním státem pouze Hamburských pravidel o konosamentech. Úmluva byla publikována ve Sbírce zákonů pod č. 193/1996).

Uvedený výčet bych ještě ráda doplnila o dokument, který vznikl v roce 1974 pod názvem **Úmluva týkající se přepravy osob a jejich zavazadel po moři,** označovaný také jako Athénská úmluva 1974. Česká republika není smluvní stranou Athénské úmluvy.

2.2.5.4 Vnitrozemská vodní přeprava

Ačkoli je tento druh přepravy předmětem regionálních úprav (**Jednotné přepravní podmínky na Dunaji** či **Rýnské konosamentní podmínky**), existuje i v této oblasti jednotný dokument známý pod názvem **Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách.** Tento dokument, uzavřený dne 3. 10. 2000, však nesplnil příslušný počet ratifikací, tudíž dosud nevstoupil v platnost.

Dalším významným dokumentem v této oblasti přepravy je **Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu** podepsaná

[12] Konosament je doklad, který je využíván v oblasti námořní nebo říční dopravy. Jeho význam je spojen především s jeho důkazní hodnotou, neboť prokazuje skutečnost, že určité zboží bylo dodání, že došlo k uzavření přepravní smlouvy, popř. že došlo k převedení vlastnického práva k přepravovanému zboží během přepravy.

v roce 1996 v Ženevě. Česká republika tento dokument publikovala ve Sbírce zákonů pod číslem 163/1999 Sb.

2.2.5.5 Multimodální (kombinovaná) přeprava

Multimodální přeprava, tedy přeprava využívající alespoň dva druhy přepravy, doznala unifikované úpravy v roce 1980 v Ženevě, kde byla podepsán dokument pod názvem **Úmluva OSN o mezinárodní multimodální přepravě zboží**. Úmluva dosud nevstoupila v platnost, neboť se nepodařilo zajistit potřebný počet ratifikací. Nutno podotknout, že vedle této úmluvy existují jednotlivé dílčí úpravy obsažené v jednotlivých mezinárodních úpravách mezinárodní přepravy, jako např. v Montrealské úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě.

2.2.5.6 Dopravní terminál v multimodální přepravě

Úprava této oblasti přepravy, resp. části přepravy spojené se skladováním přepravovaného zboží, je bohužel dosud neplatná. **Úmluva o odpovědnosti operátorů dopravních terminálů v kombinované přepravě** vznikla v roce 1991 ve Vídni.

2.2.5.7 Kontejnerová přeprava

Ačkoli je tento druh přepravy spojován s multimodální přepravou, je třeba na tomto místě upozornit na skutečnost, že tento druh přepravy je realizován na základě několika výše zmíněných dokumentů, jako např. COTIF, CIM a CMR. Významnou roli v oblasti kontejnerové[13] dopravy tvoří Mezinárodní přepravní podmínky ICF.[14]

[13] Kontejnerová přeprava je přeprava kontejnerů mezinárodně standardizovaných parametrů
[14] Společnost Intercontainer – Interfrigo S. C., je dceřinou společností železničních správ Evropy a Blízkého východu se sídlem v Basileji.

2.2.5.8 Mezinárodní letecká přeprava

Významným dokumentem upravujícím tuto oblast přepravy je především **Varšavská úmluva o sjednocení některých pravidlech o mezinárodní letecké dopravě** z roku 1929. Tento dokument, který je závazný i pro Českou republiku od roku 1935, byl několikrát revidován. Varšavská úmluva ve znění pozdějších doplňků a úprav bývá nazývána také jako tzv. **Varšavský systém**.

Varšavský systém v důsledku dlouholetého volání po sjednocení několika novel a doplňků byl v roce 2003 nahrazen **Montrealskou úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě**. Obsah a význam těchto dvou úmluv je předmětem dalších kapitol.

2.2.6 Evropská úprava

Hovoříme-li o evropské úpravě, máme na mysli především pravidla, která jsou výsledkem tzv. **společné dopravní politiky**. Ačkoli je společná dopravní politika považována za předpoklad a především „za jeden z hlavních prostředků zaměřených k překonání překážek volného pohybu zboží a osob mezi členskými státy“[15], nelze hovořit o oblasti úpravy, které by příslušné orgány a především členské státy věnovaly dostatečnou pozornost. Společná dopravní politika bývá chápána jako souhrn opatření, která uskutečňují státy EU v oblasti dopravy k ochraně vnitřního trhu a sbližování hospodářské politiky s cílem postupného vytváření společného dopravního trhu, a jako taková byla zakotvena již ve **Smlouvě o založení ES** (viz dříve čl. 3 písm. e) a čl. 74 SES dnes čl. 3 písm. f) a čl. 70 dříve čl. 75), tedy zakládacím dokumentu, označovaném také jako pramen primárního komunitárního práva. Z obsahového hlediska zmíněných ustanovení je hned na první pohled patrné, že hlava V. třetí části SES se nezabývá věcným rámcem, ale upravuje toliko mechanismy a nástroje zavádění společné politiky. Z vývojového hlediska byla společná dopravní politika v porovnání s ostatními oblastmi označována za „ temnou kapitolu historie evropské integrace“.[16]

---

[15] M. Pauknerová: Právo Evropské unie a doprava, Právní rozhledy-příloha, str. 2
[16] M. Pauknerová: Právo Evropské unie a doprava, Právní rozhledy-příloha, str. 2

Za zmínku stojí i skutečnost, že SES vyloučila aplikaci V. hlavy pro oblast letecké a námořní dopravy. Vyloučení aplikace V. hlavy mělo být nahrazeno vhodnými pravidly vytvořenými Radou.[17] Fakt, že Rada mohla přijímat opatření v rámci dopravní politiky pouze jednomyslně, vedl k tomu, že do poloviny 80. let bylo přijato pouze minimum opatření a bylo tak sotva možné mluvit o zavádění společné dopravní politiky.[18] Ke změně došlo až v polovině 80. let, a to v důsledku úspěšné žaloby Evropského parlamentu na nečinnost Rady v oblasti dopravy. Soudní dvůr ES (ESD) tehdy ve svém rozsudku konstatoval nečinnost Rady v této oblasti. Dalším mezníkem bylo v roce 1986 přijetí **Jednotného evropského aktu**, který umožnil Radě přijímat řadu opatření v oblasti dopravy většinou hlasů.

S ohledem na čl. 71/ex-čl. 75 přijímá Rada k provedení čl. 70 SES čtyři druhy opatření:

- společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států,
- podmínky, za nichž budou k provozování dopravy uvnitř některého členského státu připouštěni dopravci, kteří na území tohoto státu nesídlí,
- opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy,
- veškerá jiná potřebná pravidla.

Uvedená opatření jsou přijímána většinou zvlášť pro jednotlivé druhy dopravy. V oblasti letecké a námořní dopravy jsou opatření přijímána podle čl. 80/ex-čl.84.

2.2.6.1 Právní regulace přístupu k trhu

V osmdesátých a devadesátých letech dochází postupně k přijímání opatření, která stanoví pravidla pro zajištění rovného přístupu k trhu, tedy jednoho ze základních principů společné dopravní politiky ve smyslu čl. 71/ex-čl. 75 SES. Skupinu těchto

[17] Čl 80/ex-čl. 84 SES
[18] L. Tichý, R. Arnold, P. Svoboda, J. Zemánek, R. Král: Evropské právo, C.H.Beck, str.682

pravidel lze rozdělit na dvě podskupiny, a sice pravidla upravující **mezinárodní a tranzitní dopravu** a pravidla upravující tzv. **kabotáž.**

2.2.6.2 Mezinárodní a tranzitní doprava

V oblasti silniční nákladní dopravy byly přijaty následující předpisy:

- **Nařízení 881/92/EHS** z 26. 3. 1992, o přístupu k trhu silniční přepravy zboží v rámci Společenství do území nebo z území členského státu, nebo procházející územím jednoho nebo více členských států,
- **Nařízení Rady 684/92 EHS** z 29. 7. 1991 novelizované nařízením 11/98, o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autobusy, novelizované na trh silniční nákladní dopravy
- **Směrnice Rady 91/440/EHS** z 29. 7. 1991, o rozvoji železnic ES

2.2.6.3 Kabotáž

Do druhé oblasti pravidel upravujících podmínky pro připuštění dopravců, kteří nejsou usazeni v členském státě, k provozování dopravy v tomto státě, patří:

- **Nařízení Rady 3118/93/EHS** ze dne 25. 10. 1993, které stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat vnitrostátní silniční přepravu zboží uvnitř členského státu
- **Nařízení Rady 2454/92/EHS** ze dne 23. 7. 1992, o podmínkách pro připuštění neusazených dopravců k vnitrostátní autobusové přepravě v členském státě
- **Nařízení Rady 3921/91/EHS** z 16. 12. 1991 o podmínkách pro připuštění neusazených dopravců k vnitrozemské vodní přepravě zboží a osob v jednom členském státě
- **Nařízení 2047/92/EHS** ze dne 23. 7. 1992, o udělování licencí leteckým dopravcům

- **Nařízení 2048/92/EHS** ze dne 23. 7. 1992, o přístupu leteckých dopravců ES na letecké linky uprostřed ES
- **Nařízení 2049/92/EHS** ze dne 23. 7. 1992, o tarifech a cenách leteckých služeb

2.2.6.4 Ostatní

Kromě výše uvedené legislativy vyznačující se zejména tím, že jde o předpisy, které se zabývají spíše organizací společné dopravní politiky, existuje i řada norem komunitárního práva upravujících další vztahy vznikající v přepravě, včetně soukromoprávních. Obecně lze tyto normy rozdělit podle předmětu úpravy do následujících podoblastí:

- oblast ochrany cestujících
- oblast bezpečnosti
- oblast životního prostředí
- oblast ochrany cestujících před protiprávními činy apod.

Předpisy upravující leteckou přepravu budou popsány detailněji v kapitole 3.10 této práce.

3 Přehled pramenů práva upravující právo mezinárodní letecké přepravy

Následující přehled vývoje pramenů práva mezinárodní letecké přepravy poskytuje především přehled vývoje unifikace práva a její přínosy.

3.1 Počátky úprav

První právní úpravy se týkaly přemisťování vzduchem pomocí balónu a byly součástí vnitrostátního práva. S první takovou úpravou, jež měla podobu nařízení zakazující lety balónů bez speciálního povolení[19], se setkáváme již v roce 1784 ve Francii.

V oblasti mezinárodních letů se právní úprava zabývala především otázkami spojenými s využitím balónů k vojenským účelům.

3.2 Pařížská úmluva

V roce 1919 byla přijata na konferenci v Paříži **Úmluva o úpravě letectví** (dále jen „PÚ"). Přestože jde o dokument mezinárodního práva veřejného, úmluva poprvé stanovila základy mezinárodního leteckého práva, které bezesporu ovlivnily další vývoj mezinárodní letecké přepravy. Mezi tyto principy patří tzv. **princip suverenity nad vzdušným prostorem** deklarovaný v čl. 1 PÚ a **právo pokojného přeletu nad cizím vzdušným prostorem** deklarované v čl. 2 PÚ. Státy nacházející se na americkém kontinentu přijaly v roce 1928 obsahově příbuznou úpravu označovanou jako tzv. **havanskou**.[20]

[19] J. Čapek: Civilní letectví ve světle práva. NADAS 1988, str. 12
[20] Č.Čepelka, P. Šturma: Mezinárodní právo veřejné. EUROLEX BOHEMIA Praha 2003, str. 284

3.3 Varšavská úmluva

Spolu s rozvojem mezinárodního letectví rostl také počet vztahů s mezinárodním prvkem vznikajících hlavně v oblasti odpovědnosti na straně dopravce. Úprava této problematiky byla do přijetí **Varšavské úmluvy** doposud v rukou zákonodárců jednotlivých států. Tyto úpravy byly většinou charakteristické svou nejednotností. V některých státech měly podobu tzv. **leteckých zákonů**, v jiných se používalo analogicky úpravy obsažené v občanském právu. Právě zmíněná nejednotnost byla označena **Konsultativně technickým výborem Společnosti národů pro dopravu a transit** v roce 1922 za brzdu rozvoje letectví.

Další mezinárodní organizací, která upozornila na potřebu unifikace předpisů mezinárodní letecké dopravy, byla **Mezinárodní obchodní komora**. Na základě jejího doporučení svolat mezinárodní konferenci se v roce 1926 schází v Paříži delegáti z 41 zemí. Konference je označována jako tzv. **I. Mezinárodní konference o soukromém právu leteckém**. Výsledkem konference bylo předběžné schválení návrhu úmluvy o odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké dopravě, a rozhodnutí o vytvoření orgánu, který by se dále zabýval problémy diskutovanými na konferenci. Tento orgán nesl název **Mezinárodní technický výbor právníků-znalců leteckého práva (CITEJA)**. Těžiště práce **CITEJA** bylo v sjednocení formy a náležitostí dopravních dokumentů a odpovědnost dopravce. Možné způsoby unifikace byly celkem tři:

- unifikovat pouze kolizní normy a sjednotit předpisy o pravomoci a příslušnosti soudu
- přijmout jednotnou hmotněprávní úpravu, která by byla převzata státy do vnitrostátní práva
- stanovit hmotněprávní předpisy, jejichž platnost by byla omezena pouze na otázky mezinárodního styku, nevztahující se na vztahy vnitrostátní, tedy bez cizího prvku.

Zpočátku se jevila jako přijatelný způsob unifikace forma uvedená na druhém místě, nicméně problém byl spatřován ve způsobu převzetí jednotné hmotněprávní

úpravy do národních systémů práva, který by představoval razantní úpravu vnitrostátních předpisů. **CITEJA** nakonec zvolila třetí formu a v jejím duchu také vytvořila návrh, který byl odeslán účastníkům **I. Mezinárodní konference o soukromém právu leteckém**, za účelem jeho připomínek. Světlo světa spatřila **Varšavská úmluva** (dále jen „VÚ") až v říjnu 1929 na **II. Mezinárodní konferenci o soukromém právu leteckém**, kde došlo k jejímu schválení. Během několika let byla ratifikována většinou států a stala se tak nejrozšířenější mezinárodní úmluvou unifikující mezinárodní právo soukromé. V tehdejším Československu byla VÚ vyhlášena ve Sbírce zákonů a nařízení pod číslem 15/1935. Podle posledních údajů Varšavskou úmluvu ratifikovalo celkem 151 zemí.

3.4 Chicagská úmluva 1944

Samotné **Chicagské úmluvě** (dále jen „CHÚ") předcházel nárůst letecké přepravy, který nastal v průběhu druhé světové války. Pravidla, která byla k dispozici, se jevila jako zastaralá a nepostačující k uchopení zmíněného rozmachu. V době od 1. 11. do 7. 12. 1944 se sešlo více než 50 zástupců spřátelených zemí v Chicagu na konferenci, která byla iniciována vládou Spojených států. Hlavními tématy konference bylo založení organizace, která by vytvořila zásady a techniky navigování a dále vytvoření pravidel pro účinnou politickou a ekonomickou kontrolu mezinárodní letecké přepravy. Výsledkem konference bylo vytvoření několika dokumentů, z nichž pro mezinárodní leteckou přepravu nejdůležitějším byla **Dohoda o mezinárodní přepravě**, která představuje jakýsi základní kámen, na němž stojí mezinárodní civilní letectví. Svým obsahem zdůraznila potřebu bezpečného a kontrolovaného vývoje civilního letectví. Vyjádřená kontrola měla vést ke zdravému a ekonomickému vývoji mezinárodního civilního letectví a měla spočívat ve vytvoření **Mezinárodní organizace pro civilní letectví** a ve stanovení určitých pravidel pro navigaci.

3.5 Haagský protokol

Dne 28. 9. 1955 v Haagu vznikl pod názvem **Protokol o mezinárodní letecké dopravě** (dále jen „HP") dokument, který poprvé přímo upravoval VÚ. I když záměr spojený s vytvořením HP byl spojován s určitým pokrokem v oblasti regulace vztahů z mezinárodní letecké přepravy, narazil na odpor některých smluvních stran, které představovaly z hlediska svého podílu na trhu mezinárodní přepravy významný subjekt – např. USA. To mělo za následek, že efekt sledovaný přijetím HP nebyl tak veliký. Československo vyhlásilo HP ve Sbírce zákonů pod č. 15/1966. Z hlediska obsahu lze charakterizovat HP jako přímou změnu Varšavské úmluvy. Změna se týkala zjednodušení náležitostí dopravních dokumentů, zrušení článku 21 VÚ, který umožňoval liberaci dopravce na základě tzv. **nautického zavinění**.[21] Důležitou změnou bylo upřesnění některých definic a v poslední řadě HP přinesl navýšení odpovědnostních limitů, a to na částku 250.000 franků Poincaré.

3.6 Guadalajarská úmluva

Dne 18. 9. 1961 byla sjednána v Guadalajaře **Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem**. Tato úmluva, na rozdíl od Haagského protokolu, neměnila Varšavskou úmluvu přímo, ale pouze ji doplňovala, a to zejména v oblasti upřesnění některých pojmů. Dále rozšířila použití VÚ i na leteckou přepravu, při které jiná osoba, tzv. smluvní dopravce, uzavírá přepravní smlouvu a jiná, která není stranou přepravní smlouvy, tzv. skutečný dopravce, ji uskutečňuje.

Jestliže Haagský protokol byl poznamenán neochotou některých významných ekonomik jej přijmout, Guadalajarská úmluva z tohoto pohledu dopadla ještě hůře. Československo publikovalo Guadalajarskou úmluvu ve Sbírce zákonů pod č. 27/1968 Sb.

[21] Nautické zavinění je zavinění při řízení a provozu letedla, příp. chyba v ovládání letadla, vedení letadla nebo navigaci.

3.7 Guatemalský protokol

Dne 8. 3. 1971 byl v Guatemala City sjednán a podepsán **Protokol o změně Varšavské úmluvy** (dále jen „GP"). Obsahem protokolu byla změna VÚ, týkající se především zvýšení limitů dopravce a koncepce odpovědnosti dopravce. Navýšené limity náhrady škody se oproti stávající úpravě zvýšily až na částku 1.500.000 franků v případě zranění či smrti na každého cestujícího, 62.500 franků v případě škody způsobené zpožděním při přepravě osob a 15.000 franků v případě škody vzniklé na zavazadlech, a to i v důsledku zpoždění. Limity nezahrnovaly náhradu soudních výloh. I pojmosloví zavedené VÚ mělo doznat přijetím GP změn, zejména z důvodu předcházení nejednotného výkladu – viz nahrazení pojmu „nehoda" pojmem „událost".

Ačkoli GP nevstoupil nikdy v platnost, je jeho význam spatřován zejména v tom, že Montrealská úmluva čerpala z jeho ustanovení.

3.8 Montrealské protokoly

Dne 25. 9. 1975 v Montrealu byly sjednány čtyři dodatkové protokoly k Varšavskému systému. **Montrealský protokol I, II** a **III** upravují přechod na jinou měnovou jednotku, a to z francouzského zlatého franku na měnovou jednotku Mezinárodního měnového fondu, tzv. **SDR** (ang. Special Drawing Rights – zvláštní práva čerpání). **Montrealský protokol IV** reaguje na přizpůsobení přepravních dokumentů automatizaci, zvyšuje odpovědnostní limity dopravce a zavádí objektivní odpovědnost dopravce ve vztahu k přepravě nákladu.[22] Zvýšení limitů odpovídalo dlouhodobým tlakům ze strany Spojených států. Pouze protokoly č. I, II, a IV, byly ratifikovány potřebným počtem států, a tudíž vstoupily i v platnost. Protokol III stále v platnosti není, právě z důvodu nedostatečného počtu ratifikací.

[22] J. Horník, Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník 3/2000, str. 262

3.9 Montrealská úmluva

Časté zásahy do VÚ, neochota ratifikace ze strany ekonomicky vyspělých států vedly k roztříštěnosti Varšavského systému, jenž na samém počátku měl představovat unifikovanou úpravu, která by zajišťovala výkon práv a povinností stran v rámci mezinárodní letecké přepravy. První návrhy, jak řešit tuto neuspokojivou situaci, se objevují v 80. letech. Svým obsahem však nenašly mnoho přívrženců. Důvody jsou zcela pochopitelné, neboť návrh počítal s objektivní odpovědností dopravce za újmu způsobenou cestujícímu, a to neomezeně.

Do diskuse ohledně nutnosti řešit situaci se zapojily také organizace ICAO, IATA a další. Jejich práce vedla k zrodu nové úmluvy označované jako **Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě**. Samotnému vzniku úmluvy předcházel **Návrh úmluvy o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě**. Autoři návrhu se snažili neodchýlit se od jazyka a struktury VÚ a jejich cílem bylo především vytvoření unifikační úmluvy, která by nahradila roztříštěný Varšavský systém.

3.10 Evropské právo

Ačkoliv úprava vztahů v rámci mezinárodní letecké přepravy vzniká v rámci tzv. společné dopravní politiky za poněkud neobvyklých podmínek, najdeme dnes i v této oblasti úpravy řadu pramenů, které svým obsahem patří mezi nemálo významné prameny. Obecně lze říci, že tuto skupinu pramenů práva můžeme rozdělit do podskupin upravujících:

- ochranu cestujících
- ochranu civilního letectví před protiprávními činy
- pravidla hospodářské soutěže
- řízení letového provozu
- leteckou bezpečnost
- životní prostředí

- vnitřní trh
- pracovní podmínky
- ostatní vztahy

V následující kapitole bych se ráda věnovala podrobnějšímu výkladu oblasti úpravy ochrany cestujících, která doznala v posledních letech radikálního vývoje.

3.10.1 Ochrana cestujících

Průkopnickým dokumentem zvyšujícím ochranu a postavení cestujících v oblasti letecké přepravy je **Nařízení Rady ES č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehody** (dále jen „Nařízení č. 2027/97"). Důvody vzniku tohoto dokumentu jsou do jisté míry popsány v preambuli nařízení a obsahově se dotýkají zejména potřeby sjednotit rozsáhlý Varšavský systém na jedné straně a na druhé straně reagují na určitou potřebu zvýšení odpovědnostních limitů.[23] Za zmínku stojí i čl. 6 preambule nařízení, který dokonce spojuje existenci, aplikaci nařízení v rámci společenství s dobrým příkladem pro zlepšení ochrany cestujících v celosvětovém měřítku. Mezi nejdůležitější ustanovení výše uvedeného nařízení patří:

- čl. 3, který pro odpovědnost leteckého dopravce společenství za škodu, kterou utrpěl cestující v případě smrti, zranění nebo jiného ublížení na zdraví v případě nehody, zakotvuje nepřímý zákaz jakýchkoli finančnímu limitů. Ten samý článek ve svém druhém odstavci vylučuje možnost vyvinění se leteckého dopravce společenství prokázáním, že on nebo jeho zástupci přijali veškerá nezbytná opatření, aby zabránili vzniku škody nebo že nebylo možné takové opatření učinit, a to v případě náhrady škody až do výše 100 000 SDR.
- čl. 5 upravující povinnost vyplácení zálohových plateb ze strany leteckého dopravce společenství, a to nejpozději do 15 dnů od zjištění totožnosti fyzické

[23] Preambule Nařízení Rady ES č. 2027/97

osoby oprávněné k náhradě škody. Výše zálohové platby nesmí být nižší než 15 000 SDR.

Uvedená ustanovení musí být v souladu s nařízením obsažena v přepravních podmínkách leteckého dopravce společenství. Letečtí dopravci usazeni mimo Společenství provozující dopravu do Společenství, z něj nebo uvnitř něj a neuplatňují výše uvedené články, musí o této skutečnosti jasně a výslovně informovat cestující již při zakoupení letenky. Nařízení č.2027/97 bylo v roce 2002 novelizováno **Nařízením Evropského parlamentu a Rady ES č. 889/2002, kterým se mění nařízení Rady ES č. 2027/97 o odpovědnost leteckého dopravce v případě nehod**, a to v přímé souvislosti s přijetím Montrealské úmluvy.[24] Změny spočívaly zejména v uvedení stávající úpravy do souladu s Montrealskou úmluvou.

Další významný dokument posilující postavení cestujících v oblasti letecké přepravy představuje **Nařízení Rady č. 295/91**, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření zaknihovaného místa v pravidelné letecké dopravě. Uvedený dokument řeší problematiku tzv. overbookingu, který se stal mezi dopravci velice využívaným, a to z důvodu maximálního vytížení provozovaných leteckých linek. Dojde-li k odepření takového zaknihovaného místa, vzniká cestujícímu právo na proplacení letenky nebo na náhradní let. Vedle toho je dopravce povinen poskytnout poškozenému cestujícímu náhradu ve výši 150 nebo 300 EUR v závislosti na délce odepřeného letu. Výše náhrady může být snížena až na 50%, dopraví-li dopravce cestujícího na místo určení náhradním letem. V důsledku nutnosti aktualizace úpravy problematiky ochrany cestujících vzniká v roce 2004 nové Nařízení Rady č. 261/2004, které stanoví společná pravidla pro odškodnění a asistenci cestujícím v případě odepření přepravy a zrušení nebo velkého zpoždění letu a které ruší nařízení Rady č. 295/91. Přijetí nového nařízení bylo považováno za velký úspěch. Komisařka pro dopravu Loyola de Palacio se o novém nařízení vyjádřila jako o „*jednom z hlavních počinů Komise, kterým jsou občané vtahování do centra politiky Evropského* společenství“,

[24] Článek 6 preambule Nařízení EP a Rady ES č. 889 hovoří dokonce o nezbytnosti změny Nařízení Rady ES č. 2027/97 za účelem uvedení do souladu s Montrealskou úmluvou.

když se cestujícím, kteří jsou mnohdy oběťmi praktik leteckých společností, podaří vymoci si jeho prostřednictvím silnější postavení při uplatňování svých práv.[25] Nařízení č. 295/2004 se vztahuje na všechny lety, jejichž místo odletu je z jakéhokoli letiště nacházejícího se na území ES, přičemž není rozhodné, zda let provádí dopravce ES nebo dopravce z třetí země. Dále se vztahuje i na lety směřující ze třetích zemí na letiště nacházející se na území ES, je-li let provozován dopravcem ES. Nařízení lze použít i na charterovou dopravu. Výčet práv, které vzniknou cestujícímu v důsledku odepření přepravy proti jeho vůli, ke zrušení letu nebo k velkému zpoždění je shodný s výčtem uvedeným v nařízení Rady č. 295/91. Poškozenému cestujícímu vzniká právo na finanční odškodnění ve výši 250, 400 nebo 600 EUR (výše nároku se odvíjí od délky odepřeného letu, nařízení rozlišuje mezi třemi zónami), dále právo na náhradu letenky nebo alternativně právo na náhradní let do místa určení za srovnatelných přepravních podmínek a právo na bezplatné služby (ubytování, strava, komunikační služby). Pro doplnění je třeba uvést, že právo na odškodnění je zcela nezávislé na právech na odškodnění cestujícího vyplývající z vnitrostátních úprav a mezinárodních smluv. Pro maximální zajištění ochrany cestujících nařízení stanoví povinnost dopravce informovat cestující o jeho právech předem a dojde-li ke skutečnosti, která zakládá vznik práva cestujícího na odškodnění, je dopravce povinen informovat poškozeného písemně o jeho právech a pravidlech odškodnění a asistence. Nařízení č. 261/2004 nebylo přijato ze strany dopravců s velkým nadšením, ke kritice se přidala dokonce i IATA.

3.11 Ostatní

Kromě výše uvedených úprav existuje řada dohod, jež byly vytvořeny samotnými přepravci, a to buď samostatně jednajícími nebo jednajícími pod hlavičkou nějakého sdružení. Mezi tyto dohody patří např.:

- **Montrealské ujednání** (1966) – ujednání zpřísňující pravidla odpovědnosti dopravce stanovené **VÚ**, a to zejména ustanovení týkající se odpovědnostních

[25] J. Horník, Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, Právní rozhledy č. 15/2004, str. 570

limitů[26], aplikace čl. 20 odst. 1 **VÚ**. Přistoupení k Montrealským ujednáním, představovalo jednu z podmínek povolení provozování mezinárodní letecké dopravy do a ze Spojených států amerických.

- **Japonská iniciativa** (1992) – svým obsahem jde o podobnou úpravu jako v případě Montrealského ujednání.[27] Japonské ujednání představuje zakotvení přísnější úpravy odpovědnosti dopravce stanovené **VÚ**, a to přímo v přepravních podmínkách dopravce, nejprve společnosti Japan Airlines a po té dalších japonských dopravců.
- **IATA Intercarrier Agreement on Passenger Lability** (1995) – jde o dohodu uzavřenou mezi dopravci sdruženými v organizaci IATA. Jejím obsahem je odmítnutí omezení pravidel odpovědnosti dopravce stanovených Varšavským systémem. Konkrétně se jedná vzdání se práva dopravce dovolávat se limitu stanoveného v čl. 22 (1) VÚ v případě škody, jež nastala tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo utrpěl jakékoli jiné poškození na těle v důsledku nehody. Dopravci podpisem dohody rovněž přistoupily k závazku neaplikovat ve svůj prospěch ustanovení čl. 20(1) VÚ v případech, kdy náhrada škody v konkrétním případě nepřesahuje částku 100.000 SDR.

[26] Odpovědnostní limity v případě náhrady škody byly navýšeny na částku 75.000 USD bez možnosti uplatnění práva podle čl. 20 odst. 1 VÚ

[27] Odpovědnostní limity v případě náhrady škody byly navýšeny na částku 100.000 SDR bez možnosti uplatnění práva dopravce podle čl. 20 odst. 1 VÚ

4 Mezinárodní organizace v oblasti mezinárodní letecké přepravy

Významnou úlohu v oblasti mezinárodní letecké přepravy hrají mezinárodní organizace, a to vládní i nevládní. Jejich význam je spatřován zejména v jejich poradní a iniciační činnosti. Ne náhodnou většina z nich stála u zrodu významných dokumentů.

4.1 OSN

OSN se v rámci své struktury skládá z několika hlavních orgánů, mezi které patří **Hospodářská a sociální rada**. V rámci tohoto orgánu působí **Komise pro dopravu a spoje**. Mezi hlavní činnosti **Hospodářské a sociální rady OSN** patří vypracovávání studií a zpráv, dále svolávání konferencí a příprava návrhů úmluv pro Valné shromáždění OSN. Důležitou funkci plní i v oblasti spolupráce s nevládními organizacemi.

4.2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)

ICAO představuje jednu z nejvýznamnějších vládních organizací. Její počátek je spojen s **Chicagskou úmluvou**, vytvořenou v roce 1944. Ta totiž obsahuje statut a základní cíle **ICAO**. Mezi základní činnosti **ICAO** patří vypracování a zdokonalování standardů a doporučení aplikovaných v každodenní praxi mezinárodního letectví. Svou činností napomáhá k vytvoření jednotných pravidel, čímž dochází ke zvyšování úrovně bezpečnosti a pravidelnosti mezinárodních letů.[28] Jejím úkolem je také spolupráce s ostatními organizacemi včetně nevládních. Důležitou roli hraje **ICAO** také v oblasti pomoci rozvoji civilního letectví v rozvojových zemích. Její činnost lze rozdělit do tří základních okruhů:

- technická činnost
- ekonomická činnost
- právní činnost

[28] J. Čapek: Civilní letectví ve světle práva, NADAS 1988, str. 49

Členství v organizaci je spojeno s přístupem k **Chicagské úmluvě,** a to cestou oznámení zaslaného depozitáři. Podle informací, které organizace nabízí na svých internetových stránkách, má **ICAO** 188 členů, mezi nimiž je i Česká republika.

Organizace má svou vnitřní strukturu orgánů, přičemž nejvyšší postavení mezi nimi zaujímá Shromáždění složené ze zástupců všech členských států **ICAO**. Sídlo organizace je v kanadském Montrealu.

4.3 Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA)

Mezinárodní sdružení leteckých dopravců bylo vytvořeno skupinou šesti evropských leteckých společností v roce 1919 v Haagu. **IATA** byla založena jako organizace nevládního charakteru, jejímž hlavním cílem bylo stanovení obecných pravidel komerčního provozování mezinárodních leteckých linek.

IATA fungovala nepřetržitě až do počátku druhé světové války. Myšlenka obnovení činnosti IATA se znovu objevila v roce 1944, nedlouho po okamžiku podepsání Chicagské úmluvy. K obnovení došlo v roce 1945 v Havaně za přítomnosti padesáti zástupců leteckých společností z 31 zemí.

Mezi základní činnosti IATA patří zejména aktivity, které vedou k rozvoji bezpečné, plynulé a ekonomické letecké dopravy v zájmu národů celého světa, další oblastí její činnosti je podpora letecké komerční činnosti a zkoumání otázek s tím spojených. IATA dále zabezpečuje spolupráci mezi leteckými společnostmi a spolupracuje s dalšími mezinárodními organizacemi, jako je např. výše uvedená ICAO apod.

Podle informací, které uvádí organizace na svých internetových stránkách, má dnes 230 členů, mezi nimiž je náš národní přepravce ČSA. Kromě hlavního sídla v Montrealu má několik poboček po celém světě.

4.4 Evropská organizace pro bezpečnost v letecké navigaci (Eurocontrol)

Eurocontrol se sídlem v Bruselu byl založen v roce 1966 s cílem zajistit jednotné řízení letového provozu v tzv. horním vzdušném prostoru[29] v členských státech EU. V současné době se zabývá vytvořením jednotného řízení sdruženého a koordinovaného letového provozu v Evropě.[30]

4.5 Konference evropského civilního letectví (ECAC – European Civil Aviation Conference)

ECAC se sídlem v Paříži byla založena v roce 1954 za přispění ICAO. Hlavním úkolem ECAC je vytvářet efektivní evropský dopravní systém, a to cestou mezivládní spolupráce členů organizace. Aktivity ECAC zasahují jednak do oblasti spolupráce s dalšími podobnými organizacemi působícími na jiných kontinentech, dále do oblasti bezpečnosti, ochrany cestujících, životního prostředí a v neposlední řadě se podílí na organizování mezinárodních konferencí.

4.6 Ostatní

Do poslední skupiny organizací můžeme zařadit ty, které svou činností ovlivňují mezinárodní leteckou dopravu nepřímo. Sem bychom mohli zařadit např. **Světovou obchodní organizaci**.

Dalším typem jsou organizace, které sdružují určitou skupinu subjektů na základě jejich specifického postavení či funkce v rámci mezinárodní letecké přepravy, takovou organizací bude především **Mezinárodní sdružení civilních letišť** (ICAA), **Mezinárodní federace sdružení dopravních pilotů** (IFALPA) apod.

---

[29] Horní vzdušný prostor je prostor od určité letové hladiny, v každém státě je odlišně stanoven
[30] P. Pernica, R. Novák, L. Zelený, V. Svoboda, K. Kavalec: Doprava a zasilatelství, ASPI Publishing 2001, str. 323

5 Varšavská úmluva

5.1 Působnost Varšavské úmluvy obecně

Otázku působnosti, tedy otázku, jaké právní vztahy VÚ upravuje, řeší ustanovení nacházející se v I. Hlavě. VÚ vymezuje působnost jednak pozitivně v čl. 1 odst. 1 a negativně v čl. 2 odst. 2. Dále pak úmluva rozlišuje dopravu prováděnou dopravním leteckým podnikem - viz čl. 1(1) a dopravou prováděnou státem nebo jinými právnickými osobami práva veřejného – viz čl. 2 (1).

Podíváme-li se podrobněji na podmínky aplikace VÚ, můžeme říci, že k tomu, aby VÚ mohla být aplikována, musí být splněny následující podmínky:

- musí jít o mezinárodní leteckou dopravu osob, zavazadel nebo zboží
- doprava musí být realizována letadlem
- doprava musí být prováděna za úplatu nebo bezplatně

VÚ může být aplikována i za předpokladu, že některá z uvedených podmínek není splněna, a to v případě, že stát převzal její ustanovení do vnitrostátního právního řádu, jak je tomu např. v případě ve Velké Británii (Carriage by Air Act aplication of provisions Order 1967 S. I. 1967/480V) nebo v případě, že se smluvní strany dohodly na její aplikaci.

5.1.1 Mezinárodní doprava osob, zavazadel nebo zboží

Pojem mezinárodní doprava VÚ definuje hned v čl. 1 odst. 2. Dle ustanovení tohoto článku jde o mezinárodní dopravu, pokud podle ujednání stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení dopravy nebo k překládání či nikoliv, buď na území dvou vysokých smluvních stran nebo na území pouze jedné vysoké smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území, jež je podrobeno suverenitě, mandátu nebo

pravomoci některé jiné mocnosti, i když není smluvní.[31] Z této definice je zřejmé, že k tomu, abychom zjistili, zda se jedná o mezinárodní dopravu, jsou důležité informace týkající se stran, místa odletu, místa určení a zastávky dohodnuté stranami smlouvy. Zmíněné informace jsou obsahem letenky, tedy jednoho z dopravních dokumentů, které budou popsány později.

Haagský protokol ustanovení čl. 1 odst. 2 ruší a nahrazuje jej novým textem. Tento text nepřináší novou definici mezinárodní dopravy, nýbrž upouští od zastaralých pojmů uvedených v druhé větě čl. 1 odst. 1 VÚ a nahrazuje je novějšími.

5.1.2 Doprava provozovaná letadlem

Definici letadla nikde v VÚ nenajdeme. I když pochyby o tom, co letadlo je či není, jsou dnes minimální, podívejme se alespoň na definici letadla, kterou nám nabízí judikatura. Případ *Lagarde v. Beudinat 1989 R.F.D.A 551 (C.A. Chambrey, 17 Oct 1989)*[32] definuje letadlo jako plavidlo, schopné pohybu ve vzduchu. V judikatuře se vedle snahy definovat abstraktně pojem letadlo setkáváme s řadou rozsudků, které se zabývaly pouze otázkou, zda se na konkrétně určený prostředek vztahuje **VÚ** či ne, tak je tomu např. v rozsudku *Orient v. Sabena 8 Avi. 17273 (D.C. N.Y 1962)*,[33] který stanovil, že helikoptéra je prostředek, na který se vztahuje VÚ. Z judikatury vyplývá, že VÚ se vztahuje dále i na dopravu zajišťovanou balónem nebo větroněm. Kromě judikatury se ve světe můžeme setkat i s některými právními řády, které se samy snaží definovat pojem „letadlo", tak je tomu např. v Německu nebo v Itálii.

Z ustanovení čl. 1 odst. 1 VÚ je zřejmé, že aplikace VÚ je vyloučena u náhradní přepravy, která je zajišťována jiným prostředkem než letadlem. K takové situaci může dojít např. z důvodu špatných povětrnostních podmínek apod.

---

[31] Čl. 1 odst. 2 VÚ
[32] L.B.Goldhirsh: The Warsaw Convention Annoted: A legal Hanbook, Hague 2000, str.12
[33] L.B.Goldhirsh: The Warsaw Convention Annoted: A legal Hanbook, Hague 2000, str. 13

5.1.3 Doprava za úplatu nebo bezplatně

O dopravu za úplatu půjde v případě, že samotná přepravní smlouva stanoví úplatu. Pokud taková úplata není stanovena, aplikace VÚ přichází v úvahu pouze v případě, že přepravu zajišťuje dopravní podnik.

Zvláštní postavení mají zaměstnanci dopravce, neboť ti se účastní mezinárodní dopravy bezúplatně. Na okruh těchto osob se VÚ nevztahuje, neboť vztah mezi zaměstnanci a dopravcem je založen pracovní smlouvou a nikoli smlouvou přepravní. Odpovědnost dopravce se tedy v tomto případě bude řídit předpisy pracovněprávními a nikoli VÚ. Existují ale situace, kdy aplikace VÚ je přípustná. Jde např. o situaci, kdy zaměstnanec cestuje letadlem do určitého místa se služebním posláním. Zvláštní případ představují také tzv. volné letenky zaměstnanců, jde vlastně o jakési bonusy, které poskytuje zaměstnavatel svým zaměstnancům. Podle literatury bude v tomto případě VÚ aplikována, neboť jde o bezúplatnou dopravu prováděnou leteckým podnikem.

5.1.4 Oblast, na kterou se VÚ nevztahuje

Čl. 2. odst. 2 VÚ vylučuje aplikaci VÚ v případě dopravy, provozované v mezích platnosti mezinárodních smluv poštovních. Takovou smlouvou může být např. **Lausanne Convention** z roku 1976, která sama upravuje otázku odpovědnosti za škodu způsobenou při přepravě poštovní zásilky. Určitý problém ale nastává v případě, kdy dojde k nějaké škodě na zásilce přepravované letadlem a příslušná mezinárodní úmluva poštovní neobsahuje řešení takovéto situace. Může být v takové situaci použita VÚ? V judikatuře se s odpovědí na tuto otázku bohužel nesetkáme. Určitou pomocnou ruku nabízí Haagský protokol, který čl. 2 odst. 2 VÚ zrušil a nahradil jej novým ustanovením, které stanoví, že VÚ se nevztahuje a dopravu listovní pošty a poštovních balíků. Z toho vyplývá, že pokud dojde k nějaké škodě na nákladu v průběhu letu mezi smluvními stranami Haagského protokolu a současně mezi těmito smluvními stranami neexistuje žádná poštovní úmluva, aplikace VÚ by měla být vyloučena s ohledem na čl. 2 odst. 2 Haagského protokolu. Pokud by ale jedna ze stran nebyla smluvní stranou HP, aplikace VÚ není vyloučena.

VÚ se dále nevztahuje na mezinárodní leteckou dopravu, kterou provádějí letecké podniky jako první pokusy za účelem zřízení pravidelných leteckých linií, ani na dopravu, která se provádí za mimořádných okolností mimo rámec veškeré normální činnosti leteckého provozu – viz čl. 34 VÚ. Text tohoto článku je jakousi reakcí na bezpečnostní situaci letecké dopravy v letech, kdy jakékoliv pokusné lety za účelem zřízení nové letecké trati byly častým zdrojem rizika.[34] VÚ vlastně předmětným ustanovením odpírala dopravci výhody plynoucí z úmluvy. V dnešní době otázka rizika spojeného s použitím nové letecké linie je minimální, tudíž není důvodu, proč by režim VÚ neměl platit i na tyto lety. Tento přístup je potvrzován i praxí soudů, tak je tomu např. v rozhodnutí soudu I. stolice v Bruselu ve sporu *Fischer et Co. C. SABENA*, z května roku 1950.[35] Soud v tomto rozhodnutí prohlásil, že první let letadla společnosti SABENA přes Atlantický oceán provedený v roce 1946 nelze podřadit pod ustanovení čl. 34 VÚ, neboť přes Atlantický oceán v té době létalo již pět velkých leteckých společností, zajišťujících pravidelné lety. Rozsudek dále uvádí, že k dané trati byly vydány i příručky pro piloty. Riziko spojené s prvním pokusným letem, tak jak bylo spatřováno v době vzniku VÚ, nebylo v případě společnosti SABENA srovnatelné.

Haagský protokol čl. 34 VÚ zrušil a nahradil jej ustanovením novým. Toto ustanovení již neřeší otázku tzv. prvních pokusných letů za účelem zřízení pravidelných leteckých linií, ale věnuje se dopravě prováděné za mimořádných okolností mimo rámec veškeré normální činnosti leteckého provozu. Za mimořádnou okolnost lze považovat např. záchranné práce při živelných pohromách apod. Článek 34 HP takovýmto letům poskytuje výhody plynoucí z VÚ a současně v takových situacích odbourává povinnost vystavovat příslušné dopravní dokumenty, jejichž nedostatek je spojen se sankcí v podobě nemožnosti dovolat se omezení odpovědnosti.

[34] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 236
[35] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 236

5.2 Přepravní dokumenty

VÚ, jak již bylo řečeno dříve, sjednotila otázku tzv. základních dopravních dokumentů. Tyto dokumenty mají důležité postavení, zejména ve spojitosti s režimem odpovědnosti dopravce. Z hlediska systematiky je úprava základních dopravních dokumentů situována do druhé hlavy VÚ, nazvané **Dopravní listiny**. Hlava se dále dělí na tři oddíly, přičemž každý z těchto oddílů se věnuje odděleně dopravním dokumentům určeným pro dopravu osob, dopravu zavazadel a pro dopravu zboží. Z obsahového hlediska věnují uvedená ustanovení pozornost zejména náležitostem, které musí být součástí dopravního dokumentu a následkům spojeným s nedostatkem těchto náležitostí. Za dopravní dokument výše uvedené ustanovení považuje **letenku, zavazadlový lístek** a **letecký nákladní list**.

5.2.1 Letenka

Z ustanovení čl. 3 VÚ je na první pohled jasné, že jeho úkolem nebyla snaha charakterizovat či definovat pojem „letenka", nýbrž stanovit povinnosti dopravce vydat letenku, která musí obsahovat VÚ stanovené náležitosti. Mezi tyto náležitosti patří:

- místo a datum vydání
- místo odletu a určení
- stanovení zastávky, přičemž dopravce si může vymínit jejich změnu v případě nutnosti, takovou změnou nemůže však být dopravě odňata její mezinárodní povaha
- jméno a adresu dopravce nebo dopravců
- upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený VÚ

Jak je z textu VÚ patrné, jde o výčet taxativní, tedy výčet, který stanoví přesně, co musí být součástí letenky.

Jak již bylo konstatováno výše, VÚ se nezabývá definicí letenky a ani náznakem neřeší její povahu. Co tedy letenka vlastně představuje, nebo jakou vlastně plní funkci?

Komentář k VÚ od L.B. Goldhirsche popisuje letenku tak, že je to potištěný papír, který má obvykle podobu bukletu, jež je tvořen jedním nebo více kupony a potvrzuje existenci uzavření smlouvy mezi dopravcem a cestujícím. Jiný názor, resp. pravidlo, které existuje ve Spolkové republice Německo, konstatuje, že neexistuje žádná smlouva, pokud nebyla doručena letenka. Tento názor je odmítán, neboť letenka nepředstavuje smlouvu o přepravě.[36] Jiný autor považuje letenku za důkazní prostředek, legitimační doklad, který prokazuje, že byla uzavřena přepravní smlouva specifických náležitostí, která spadá pod režim odpovědnosti podle VÚ. Stejný autor dále prohlašuje, že letenka není cenným papírem.[37] Určitý pokus, nebo spíše tendence ve vymezení pojmu letenka přináší Haagský protokol. Ten totiž druhý odstavec čl. 3 VÚ ruší a nahrazuje novým ustanovením, které kromě nově formulovaných náležitostí letenky, upouštějících již od náležitosti spočívající v místě a době vydání, mimo jiné hovoří o letence jako o důkazu o uzavření a podmínkách dopravní smlouvy, není-li prokázán opak.

Kromě již zmíněných náležitostí letenky stanoví VÚ v čl. 3 také následky spojené s nedostatkem, nesprávností nebo ztrátou letenky. Ani jeden z uvedených nedostatků nemá vliv na platnost dopravní smlouvy a na její podřízenost předpisům VÚ. Na druhé straně však dopravce, který přijme cestujícího, aniž by mu vydal letenku, se vystavuje nebezpečí, spočívající v nemožnosti dovolávat se těch ustanovení VÚ, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost.

Haagský protokol ponechává stejné následky v případě porušení povinnosti vydat letenku dopravcem a současně doplňuje ustanovení o případ, kdy dopravce souhlasí s tím, aby cestující nastoupil do letadla, aniž by mu byla vydána letenka. Také v tomto případě není možné se dovolávat oprávnění z VÚ vyplývající. Haagský protokol sice nestanoví formu onoho souhlasu, ale domnívám se, že tímto řeší případ tzv. černých pasažérů, neboť dopravce těmto pasažérům nevydává letenku a současně nesouhlasí s jejich vstupem na palubu letadla.

---

[36] L.B.Goldhirsh: The Warsaw Convention Annoted: A legal Hanbook, Hague 2000, str. 27

[37] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 238

5.2.2 Zavazadlový lístek

Zavazadlový lístek je další z dopravních dokumentů, který musí dopravce vydat k dopravě zavazadel, pokud je přepravuje. VÚ se stejně, jako v případě letenky, nezabývá definicí zavazadla, pouze negativně vymezuje ve svém prvním odstavci čl. 4, že za zavazadla se nepovažují drobné osobní předměty, které si cestující sám opatruje. Stejně tak nenajdeme ve VÚ odpověď na otázku, jaký je rozdíl mezi zavazadlem a zbožím. Odpověď na tuto otázku můžeme nalézt ve Všeobecných podmínkách IATA a na nich založených Všeobecných dopravních podmínkách pro dopravu cestujících, zavazadel a zboží jednotlivých dopravců. V duchu uvedených podmínek jsou zavazadla zpravidla dopravována týmž letadlem jako cestující, což neplatí u zboží. Podle podmínek IATA poskytují dopravci cestujícím přepravu určitého množství zavazadel, zpravidla určeného maximální váhou, zdarma (např. cestující v tzv. turistické nebo ekonomické třídě má právo na bezplatnou přepravu zavazadel nepřesahující váhu 20 kg) Případná přesahující váha je účtována zvláštním poplatkem. V praxi dopravců je letenka a zavazadlový lístek spojen v jeden doklad.

Podle ustanovení čl. 4 odst. 3 VÚ musí zavazadlový lístek obsahovat:

- místo a dobu vydání
- místo odletu a určení
- jméno a adresu dopravce nebo dopravců
- číslo letenky
- upozornění, že zavazadla se vydávají držiteli průvodky
- počet a váhu zavazadel
- částku uvedené ceny podle čl. 22 odst. 2 VÚ
- upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený VÚ

Zavazadlový lístek se vydává ve dvou provedeních, z toho jedno provedení je určeno cestujícímu a jedno dopravci. Sankce spojené s nedostatkem, nesprávností nebo ztrátou průvodky jsou na první pohled srovnatelné se sankcemi uvedenými v čl. 3. VÚ, tedy nemožností dovolávat se ustanovení VÚ, která vylučují nebo omezují odpovědnost

dopravce. Článek 4 je však poněkud striktnější, neboť navíc postihuje dopravce i v případě, že zavazadlový lístek vydá, ale ten neobsahuje údaje uvedené v čl. 4 odst. 3 písm. d), f), h). Nedostatek těchto údajů není pouhým nedodržením formalit, které kdysi tvůrci VÚ stanovili, ale jejich význam je spatřován daleko šířeji. Tak např. číslo letenky představuje odkaz na určitou přepravní smlouvu, podle níž lze usoudit, zda jde o „mezinárodní dopravu" ve smyslu VÚ. Údaje o váze a počtu zavazadel jsou důležité pro vyrovnání nároků z odpovědnosti podle VÚ a konečně v upozornění o platnosti režimu odpovědnosti stanoveného VÚ představuje důkaz o tom, že pro dopravu platí režim Varšavské úmluvy .[38]

Haagský protokol přinesl změnu čl. 4 VÚ spočívající v zjednodušení náležitostí zavazadlového lístku a dále zohlednil praxi dopravců spočívající v tom, že zavazadlový lístek spojil s letenkou nebo umožnil, aby byl přímo obsahem letenky.[39] To má význam zejména ve spojitosti s tzv. **zavazadly zapsanými**, tj. těmi, které cestující svěřil do péče dopravce během letu. Pokud je zavazadlový lístek spojen s letenkou nebo obsažen v letence, která vyhovuje ustanovení čl. 3 odst. 1 VÚ nemusí dopravce vydávat další zavazadlový lístek. V opačném případě povinnost dopravce zůstává. Co do výčtu náležitostí zavazadlového lístku je Haagský protokol skromnější – viz čl. IV písm. a). Mimo výše uvedených změn Haagský protokol přichází s kvalifikací právní povahy zavazadlového lístku, která považuje zavazadlový lístek jako důkaz o zápisu zavazadel a podmínkách dopravní smlouvy, pokud není prokázán opak.

5.2.3 Letecký nákladní list

Poslední dopravní listinu představuje tzv. **letecký nákladní list**. Ustanovení upravující tento dokument jsou mnohem rozsáhlejší než ustanovení týkající se dvou předchozích dokumentů. Obsahem článků 5 až 16 není jenom úprava náležitostí dokumentu, ale obsahují také hmotněprávní předpisy o vzájemných právech

[38] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 241
[39] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 241

a povinnostech odesílatele zboží, dopravce a příjemce zboží. V následujících řádcích bude věnována pozornost ustanovením, která se týkají hlavně povahy a náležitostí nákladního leteckého listu.

Výčet náležitostí leteckého nákladního listu je mnohem delší, než je tomu u předchozích dokumentů. Jde o následující údaje:

- místo, kde listina byla sepsána, a doba, kdy byla vyhotovena
- místo odletu a určení
- stanovené zastávky, přičemž dopravce si může vymíniti jejich změnu v případě nutnosti, takovou změnou nemůže však býti dopravě odňata její mezinárodní povaha
- jméno a adresu odesílatele
- jméno a adresu prvního dopravce
- jméno a adresu příjemce, je-li toho třeba
- povahu zboží
- počet, způsob balení, zvláštní známky nebo čísla zásilek
- váhu, množství, objem nebo rozměry zboží
- zjevný stav zboží a obalu
- cenu dopravy, je-li sjednána, dobu a místo platby a osobu, která má platit
- jde-li o zásilku na dobírku, cenu zboží a popřípadě částku výloh
- částku udané ceny zboží
- počet vyhotovení leteckého nákladního listu
- listiny předané dopravci jako přílohy leteckého nákladního listu
- dopravní lhůtu a celkové označení předepsané cesty (via), byly-li sjednány
- upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený Varšavskou úmluvou[40]

V porovnání s náležitostmi letenky a zavazadlového lístku se kromě již obligatorních údajů, týkajících se dopravce, upozornění o aplikaci režimu odpovědnosti

[40] Čl. 8 VÚ

apod., nově objevují údaje o osobě odesílatele, příjemce a údaje o zboží. Jestliže u předchozích dokumentů byly určité nedostatky spojeny se sankcí, která postihovala dopravce, u leteckého nákladního listu je tomu odlišně. VÚ na jedné straně postihuje dopravce v podobě nemožnosti dovolávat se ustanovení VÚ vylučujících nebo omezujících jeho odpovědnost, a to v případě, že přijme zboží, aniž by vyhotovil letecký nákladní list, nebo když přijme zboží a vyhotovený letecký nákladní list neobsahuje taxativně uvedené údaje.[41] Na druhé straně postihuje i odesílatele, neboť ten ručí za přesnost údajů a prohlášení o zboží, jež zapíše do leteckého nákladního listu. Pokud by v důsledku těchto nepřesností došlo ke vzniku škody, ať už na straně dopravce nebo jiné osoby, bude odesílatel za tuto škodu plně odpovědný. Opodstatnění ustanovení o odpovědnosti odesílatele je spatřováno v tom, že často povaha zboží nebo jeho stav může být zdrojem zvýšeného rizika v letecké dopravě a může způsobit dopravci i jiným osobám škodu.[42] Souhrnně můžeme konstatovat, že náležitosti leteckého nákladního listu, tak jak jsou stanoveny ve VÚ, mají charakter spíše technický a z hlediska režimu odpovědnosti podle VÚ jsou irelevantní.

Na problematiku velkého počtu povinně uváděných údajů na leteckém nákladním listě reagoval HP a zúžil svým čl. VI okruh náležitostí o ty, jež se týkají vlastností a informací o zboží. Také důsledky obsahu leteckého nákladního listu pro režim odpovědnosti nestanovil tak přísně, jako tomu je v čl. 9 VÚ. Pouze nedostatek upozornění stanoveného v čl. 8 písm. c) HP způsobuje nemožnost dovolávat se režimu odpovědnosti. Významnou iniciační roli v přistoupení k mírnější koncepci náležitostí leteckého nákladního listu sehrála především soudní praxe. Za zmínku stojí případ rozhodnutí Supreme court of New York County z 21. 6. 1954 ve sporu *Amerin Smelting and Refining Corp. v. Phillipine Airlines Inc.* Dopravce v tomto případu opomněl uvedení zastávek, tedy jednu z náležitostí, kterou vyžaduje VÚ v čl. 8 písm. c). Důsledkem tohoto opomenutí je podle následujících ustanovení VÚ nemožnost dovolání se odpovědnostního režimu VÚ. Dopravcovo letadlo havarovalo a náklad byl zničen. Žalobce s odkazem na VÚ u soudu uplatňoval náhradu v celé výši, tedy ve výši,

[41] Čl. 9 VÚ
[42] M.Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 244

která přesahuje limity stanovené VÚ. Soud žalobcův nárok zamítl s tím, že mezinárodní charakter smlouvy je zřejmý již z uvedení místa odletu (Oakland) a místa příletu (Hongkong) a žalobci muselo být zřejmé (a vyplývá to z rozumné interpretace ujednání mezi stranami), že na této vzdálenosti letadlo musí mít zastávky již z technických důvodů.[43] Podobný přístup nacházíme i v dalších rozhodnutích, jako např. v rozhodnutí Supreme Court of New York County ze dne 3. 10. 1949 ve sporu *Kraus v. KLM* .[44]

Letecký nákladní list představuje podle VÚ důkaz o tom, že byla sjednána smlouva, dále že zboží bylo přijato, a v poslední řadě prokazuje podmínky dopravy.

5.3 Práva a povinnosti stran

Ustanovení upravující práva a povinnosti stran jsou obsažena převážně v II. hlavě VÚ. Práva a povinnosti lze dělit podle subjektu, který je jejich nositelem, na práva a povinnosti dopravce, odesílatele a příjemce. Práva a povinnosti cestujících nejsou výslovně uvedena v ustanovení II. hlavy VÚ, nicméně jejich existence je odvozována od ustanovení upravujících povinnosti dopravce, a sice jako opak povinností dopravce. Mezi práva a povinnosti dopravce patří:

právo

- žádat, aby odesílatel vyhotovil a jemu odevzdal nákladní list letecký[45]
- žádat odesílatele o vyhotovení několika leteckých nákladních listů, a to v případě, je-li několik zásilek[46]

povinnost

- vystavit letenku [47]
- vystavit průvodku pro zavazadla[48]

---

[43] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 244
[44] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 245
[45] Čl. 5 odst. 1 VÚ
[46] Čl. 7 VÚ
[47] Čl. 3 odst. 1 VÚ

- podepsat nákladový list, jakmile převezme zboží[49]
- uvědomit příjemce o příchodu zboží, nebylo-li jinak dojednáno[50]
- upozornit odesílatele o nemožnosti provedení jeho příkazů[51]

Mezi práva a povinnosti odesílatele patří především:

právo

- žádat od dopravce přijetí leteckého nákladního listu, který odesílatel vyhotovil[52]
- nakládat se zbožím způsobem uvedeným, a to za předpokladu, že splnil všechny závazky plynoucí z dopravní smlouvy[53]

povinnost

- podat vysvětlení a připojit k leteckému nákladnímu listu doklady, jichž jest před odevzdáním, zboží příjemci třeba, aby byly splněny celní, poplatkové nebo policejní formality[54]

Mezi práva a povinnosti příjemce patří:

právo

- uplatňovat ve lhůtě sedmi dnů poté, kdy mělo dojít zboží nebo dopravce přiznal ztrátu zboží, proti dopravci práva plynoucí z dopravní smlouvy [55]
- jakmile zboží došlo na místo určení, žádat na dopravci, aby mu odevzdal letecký nákladní list a vydal zboží, za předpokladu, že zaplatil úhrnou částku pohledávek a splnil dopravní podmínky uvedené v leteckém nákladním listu [56]

---

[48] Čl. 4 odst. 1 VÚ
[49] Čl. 6 odst. 3 VÚ
[50] Čl. 13 odst. 2 VÚ
[51] Čl. 12 odst. 1 VÚ
[52] Čl. 5 odst. 1 VÚ
[53] Čl. 12 odst. 1 VÚ
[54] Čl. 16 odst. 1 VÚ
[55] Čl. 13 odst. 3 VÚ
[56] čl. 113 odst. 1 VÚ

5.4 Odpovědnost dopravce

5.4.1 Obecně

Odpovědnost dopravce představuje druhou významnou oblast, kterou unifikuje VÚ. Systematicky je zařazena úprava odpovědnosti do III. hlavy VÚ. Ustanovení této hlavy stanovuje jednotnou hmotněprávní úpravu odpovědnosti dopravce za škody způsobené cestujícím, dále pak za škody na zapsaných zavazadlech a na zboží v mezinárodní letecké přepravě. Kromě hmotněprávní úpravy nalezneme v téže hlavě i ustanovení procesněprávního charakteru vymezující výlučnou příslušnost soudů pro řešení sporů z odpovědnosti.

Právní úpravu odpovědnosti dopravce můžeme charakterizovat jako úpravu kogentní, což znamená, že subjekty nemohou režim odpovědnosti stanovený VÚ obejít nějakým vedlejším ujednáním, či jinou formou dohody. V případě, že by k tomu došlo, VÚ označuje důrazně ve svém čl. 23 takovéto ujednání za neplatné a právně neúčinné. Podobně prohlašuje VÚ ve svém čl. 32 za neplatné také všechny smluvní doložky a všechny zvláštní úmluvy učiněné před vznikem škody, jimiž by se strany uchýlily od pravidel VÚ. Právní úpravu odpovědnosti dopravce za škody způsobené cestujícím a za škody způsobené na zapsaných zavazadlech či zboží v mezinárodní letecké dopravě, jak je unifikována ve VÚ, lze charakterizovat třemi znaky:

- odpovědnost dopravce je omezená pevně stanovenými maximálními částkami
- odpovědnost dopravce je založena na zavinění
- je stanovena presumpce zavinění – důkazní břemeno leží na dopravci[57]

5.4.2 Omezená odpovědnost dopravce

Omezená odpovědnost dopravce je považována za významnou zásadu práva letecké dopravy.[58] VÚ nestanoví toto omezení jednotně, nýbrž rozlišuje omezení zvlášť

[57] M.Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 246
[58] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 247

pro odpovědnost vůči cestujícím, zvlášť pro zavazadla, a zboží a zvlášť pokud jde o předměty, jež si cestující opatruje sám.[59] Omezení spočívá v pevně stanovené částce, limitech, které může poškozený uplatňovat jako nárok na náhradu škody. Limity **VÚ** stanovala původně ve francích, přesně v tzv. **zlatých francouzských francích**, které se rovnají svou hodnotou 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000.[60] Montrealské protokoly I, II, III z roku 1975 nahradily zlatý francouzský frank měnovou jednotkou Mezinárodního měnového fondu tzv. **SDR** (special drawing rights – zvláštní práva čerpání, není nově vytvořená jednotka Montrealskými protokoly, ale představuje smluvně vytvořené finanční zdroje Mezinárodního měnového fondu). Používání SDR odbourává potíže spojené se znehodnocením limitů v důsledku inflací, které znevýhodňovaly zejména postavení cestujících.

Důvody, které vedly ke stanovení limitů, nejsou zcela tak jednoznačné, a proto v literatuře najdeme celou řadou vysvětlení. Některé z nich jsou zcela irelevantní, jako např. argument, že jejich existence zajišťuje pomoc finančně slabému vznikajícímu průmyslovému odvětví. Dalším takovým nepřijatelným argumentem je tvrzení, že limity rozdělují rizika katastrofy apod. Na druhé straně můžeme některé z nich považovat za opodstatněné. Mezi ně patří např. argumentace, že omezení odpovědnosti dopravce omezí soudní spory a umožní rychlé vyrovnání (většina nároků z odpovědnosti je při systému limitů likvidována mimosoudně tak, že dopravce poskytne maximální částku podle VÚ). V neposlední řadě se také setkáváme s argumentem, že stanovením limitů se dosahuje unifikace práva v rozsahu odpovědnosti.[61] I přes výše uvedené hlavní důvody by bylo možná lépe hledat původ limitů v oblasti ekonomické, než právní.

Limity jsou stanoveny pevnou částkou, která není nijak závislá na vývoji ekonomiky či jiné podobné veličině. Kromě již zmíněného přechodu ze zlatého francouzského franku na SDR došlo i ke změnám jejich výše. Bez ohledu na přesné částky, neboť to bude předmětem dalších kapitol, je třeba uvést, že k těmto změnám

---

[59] čl. 22 VÚ

[60] J. Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník 3/2000, str. 571

[61] M.Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 249

došlo v důsledku přijetí HP v roce 1955, dále v souvislosti s přijetím dodatkových protokolů I, II a III k VÚ v Montrealu v roce 1975. Poslední navýšení přinesl Guatemalský protokol sjednaný v roce 1971. Ten však nedosáhl potřebného počtu ratifikací, a tudíž nevstoupil v platnost. Zvýšení limitů bylo reakcí na rozvoj letecké dopravy a zvyšující se nároky na bezpečnost provozu. Současně rostla i nespokojenost s limity ze strany smluvních států, zejména s limity odpovědnosti při přepravě osob. Jejich nespokojenost v některých případech byla spatřována v nerovnosti s částkami, které se přisuzují jako náhrada škody v dopravě vnitrostátní, které často byly mnohokrát vyšší, než limity stanovené VÚ (např. v USA).[62]

VÚ původně nikterak neupravila okamžik rozhodný pro přepočítání výše limitu na jinou měnu. V praxi byl tímto dnem buď okamžik, kdy ke škodě došlo, nebo okamžik, kdy bylo vyneseno soudní rozhodnutí. HP tento nedostatek odstranil a přiklonil se k okamžiku dni rozsudku. Limity stanovené VÚ mohou být v určitých případech překročeny. Jedním z těchto případů je situace, kdy dopravce si ve smlouvě s cestujícím dohodnou vyšší hodnotu limitů,[63] dále v případě, kdy odesílatel, který odevzdává zásilku dopravci, učiní prohlášení o zájmu na dodání a zaplatí vyšší poplatek,[64] nebo půjde o případ, kdy dopravce nesplní náležitě své závazky. Nesplnění závazků může spočívat buď v nedostatcích dopravních dokumentů, tak jak je uvedeno v čl. 3 odst. 2, čl. 4 odst. 4, čl. 9 VÚ, nebo v případě kvalifikovaného zavinění, tak jak je uvedeno v čl. 25 VÚ.

Určitý zlom v koncepci zásady omezené odpovědnosti dopravce přináší MÚ. Ta totiž ve svém čl. 21 odst. 1 stanoví tzv. **absolutní odpovědnost** v případě náhrady škody, která nastala tím, že došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího, za podmínky, že takto vzniklá škoda nepřesahuje částku 100 000 SDR na každého cestujícího (zproštění odpovědnosti pouze za předpokladu splnění podmínek, které stanoví čl. 20 MÚ).

---

[62] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 253
[63] Čl. 22 odst. 1 VÚ
[64] Čl. 22 odst. 2 VÚ

5.4.3 Zavinění dopravce a presumpce zavinění

Autoři VÚ zvolili za základ režimu odpovědnosti zavinění, které presumuje, čímž se výslovně postavili proti koncepci odpovědnosti za výsledek.[65] Tento princip je obsažen v čl. 20 VÚ. Toto ustanovení zakládá odpovědnost dopravce za škody, které dopravce zavinil tím, že neučinil on sám ani jeho zaměstnanci veškerá nutná opatření, aby škodě zabránil. Co představují ona „veškerá nutná opatření", VÚ nikterak nedefinuje. Výklad tohoto pojmu je velice důležitý, protože prokáže-li dopravce, že učinil všechna nutná opatření, může dosáhnout částečného nebo úplného zproštění odpovědnosti. Z hlediska metod výkladu musíme vyloučit doslovný výklad, ten by totiž zcela vylučoval liberaci, neboť pokud by dopravce učinil veškerá nutná opatření, nemohlo by ani dojít k takové škodě, na níž by nenesla vinu. K liberaci by mohlo dojít pouze v případě tzv. vyšší moci, ale i v těchto případech by se dalo namítat, že dopravce má mít informace o počasí, a v případě bouřek nemá povolit vzlet letadla, prolétávajícího takovouto trasou. Stanovisko k výkladu pojmu „veškerá nutná opatření" nabídli i autoři VÚ ve své zprávě o návrhu úmluvy. Podle nich jsou „veškerá nutná opatření" spojená např. s organizací provozu, pečlivým výběrem zaměstnanců, důkladnou kontrolou zařízení apod. Autoři tedy nepožadují veškerá nutná opatření, ale opatření přiměřená a normální.[66] V literatuře se také setkáváme s názorem, že dopravci k tomu, aby dosáhl liberace stačí, když prokáže, že učinil opatření podle poměrů přiměřená a že jim věnoval náležitou péči. Tohoto výkladu lze použít v případě, že známe poměry, za kterých ke škodě došlo. Co ale situace, kdy takovéto poměry neznáme z důvodu, že nikdo nehodu nepřežil a současně není k dispozici ani hlášení posádky, které by informovalo o takových to poměrech? Má vůbec dopravce možnost se v takovém to případě liberovat? V podstatě existují dvě možnosti výkladu. První z nich se přiklání k extenzivní formě výkladu pojmu a podle něj postačí k liberaci dopravce pouze předložení obecného důkazu, který prokazuje, že dopravce učinil veškerá základní opatření k tomu, aby let proběhl bezpečně. Mezi takovéto důkazy bude patřit např. osvědčení o technické způsobilosti letadla k letu apod. S tímto poněkud

[65] M.Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 259

[66] M.Milde:. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 268

liberálním výkladem nelze souhlasit. Druhý přístup je o něco přísnější a vyžaduje k liberaci dopravce jednak zjištění příčiny nehody a současně prokázání, že dopravce učinil všechna opatření, aby nehodě zabránil (musí dokázat, že učinil opatření v přímé a bezprostřední souvislosti s příčinou nehody), a to opatření přiměřená právě vzhledem ke konkrétní příčině, která vedla ke vzniku škody.[67] Tento výklad je přijatelný a potvrzuje jej také celá řada judikátů k čl. 20 odst. 1 VÚ. V této souvislosti bych ráda upozornila na některé zajímavé případy týkající se vzniku škody při prolétávání turbulencí. V případu *Csillag v. Air France* francouzský tribunál liberoval dopravce v plném rozsahu, neboť ke zranění cestující došlo při prudkých poklesech a propadání letadla v oblasti turbulencí a dopravce prokázal, že učinil veškerá přiměřená a normální opatření k odvrácení škody a zabránit vzniku škody nemohl. V jiném rozhodnutí *Clyde a Parsley v. Midcontinent Airlines Inc.*, jež se týkalo také škody vzniklé z důvodu prolétávání atmosférickými turbulencemi, soud rozhodl o plné náhradě škody dopravcem, protože kapitán ve zmíněné oblasti nedal cestujícím příkaz, aby se připoutali. Tím dopravcův zaměstnanec opomenul učinit přiměřená opatření, která mohla vznik škody odvrátit. Soud v tomto případě dopravce odsoudil v plném rozsahu k náhradě škody. [68]

Zvláštní přístup k liberaci stanovil původně v čl. 20 odst. 2 VÚ. Tento článek se týká liberačních důvodů při dopravě zboží a zavazadel. Těmi jsou jednak chyba v ovládání letadla, ve vedení letadla nebo v jeho navigaci. Původ tohoto ustanovení je třeba hledat v úpravě námořního práva, kde je tento institut označován jako tzv. **nautické zavinění**. Podstatou tohoto institutu je představa, že dopravce nemůže řídit a dohlížet bezprostředně na technické provedení dopravy a musí se spolehnout na posádku. Za škody způsobené **nautickým zaviněním** by neměl dopravce odpovídat.[69] Jak je na první pohled patrné, toto ustanovení není z těch, jež bychom mohli označovat za povedené, neboť přeprava zavazadel a zboží se většinou realizuje lety, které zajišťují

[67] M.Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 269
[68] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str.270
[69] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 271

současně i přepravu cestujících. Pokud by v praxi došlo k liberaci dopravce z důvodu **nautického zavinění** podle čl. 20 odst. 2 VÚ, nemohl by se dále dopravce bránit podle čl. 20 odst. 1 vůči cestujícím. K odstranění této diskrepance došlo přijetím HP, který druhý odstavec zrušil a ponechal pouze první. Tím byla úprava zavinění, důkazního břemene a liberace pro dopravu cestujících, zavazadel a zboží, napříště jednotně upravena ve společném ustanovení.

5.4.3.1 Kvalifikované zavinění

Kvalifikované zavinění představuje situaci, kdy škoda vzešla z dopravcova zlého úmyslu nebo v důsledku dopravcova zavinění, které je podle právního řádu soudu, na nějž věc byla vznesena, kladeno na roveň zlého úmyslu.[70] Toto ustanovení posiluje postavení poškozeného, neboť prokáže-li se existence kvalifikovaného zavinění, poškozený má nárok na náhradu škody bez ohledu na omezení, které poskytuje VÚ. Smyslem tohoto ustanovení, podle tvůrců VÚ, bylo zpřísnění režimu odpovědnosti a zbavení výhod a ochrany dopravce nejen v případě zlého úmyslu, ale i v případě zvláštní kvalifikované nedbalosti, jakou je hrubá nedbalost, která je v řadě právních řádů stanovená na roveň zavinění úmyslnému. Ustanovení čl. 25 VÚ s sebou přineslo hned několik obtíží, které byly spatřovány zejména v nemožnosti dovolat se spoluzavinění poškozeného, nebo ustanovení článků 17 a 18 VÚ. Rovněž odkaz na zavinění, které se podle legis fori rovná úmyslu, je velmi vágní a neurčité.[71]

HP čl. 25 přeformuloval a stanovil odpovědnost dopravce bez omezení rozsahu pouze za předpokladu, že bude prokázán úmysl nebo vědomá nedbalost dopravce nebo jeho zaměstnanců, jednajících při výkonu služby.[72] Trend nastolený **Varšavským systémem** byl prolomen až MÚ.

---

[70] Čl. 25 odst. 1 VÚ
[71] M.Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 273
[72] Čl. XIII HP

5.4.3.2 Odpovědnost dopravce za škody způsobené cestujícím

Těžiště úpravy je v čl. 17 VÚ. Dopravce jednak odpovídá za škodu, jež nastala tím, že byl cestující usmrcen, zraněn nebo utrpěl jakékoli jiné poškození na těle, stala-li se nehoda, která způsobila škodu v letadle nebo při jakýchkoliv operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z letadla. Škody, za něž dopravce odpovídá, jsou vymezeny časově, prostorově a věcně. Jedním z nejvíce diskutovaných pojmů použitých v tomto ustanovení je pojem **„operace spojené s nastoupením do letadla a vystoupením z něho"**. VÚ se dále nezabývá upřesněním tohoto pojmu, je nutné podotknout, že upřesnění nenabízí ani pozdější úpravy včetně MÚ, a proto svou důležitou roli zde hraje judikatura. Rozhodnutí ve sporu *Bonancea v. Air France*, stanovilo, že **„operace spojené s nastoupením do letadla a vystoupením z letadla"** počínají tehdy, kdy cestující na výzvu dopravcových zaměstnanců vstupují z čekárenských místností na letištní plochu.[73] Toto rozhodnutí potvrdilo stanovisko vycházející z praxe dopravy, které označilo za počátek operací spojených s nastoupením do letadla okamžik, kdy cestující pod vedením dopravcova zaměstnance opouští letištní budovu a vstupuje na letištní plochu. Operace spojené s vystoupením z letadla pak končí opuštěním letištní plochy a vstupem do budovy letiště. Z uvedeného vyplývá, že doprava na letiště, ani pobyt v letištní budově nemají přímý vztah k nástupu do letadla a výstupu z něho ani k letecké dopravě jako celku.[74]

Jak bylo konstatováno již výše, dopravce odpovídá za škody, jež nastaly tím, že cestující byl usmrcen, zraněn, nebo utrpěl jakákoli jiná poškození na těle v důsledku nehody. Mezi škodou a nehodou musí být tedy příčinná souvislost, přičemž za nehodu se považuje pouze škodlivá událost, která souvisí s leteckou dopravou nebo z ní vzniká, proto nebude dopravce odpovídat za zranění cestujícího, které mu způsobil jiný cestující. Současně nelze také považovat za nehodu úmrtí cestujícího v důsledku nemoci – např. srdeční záchvat, ke kterému došlo během letu a na jehož základě pacient zemřel.

Omezení odpovědnosti dopravce vůči cestujícímu je původně stanoveno maximální částkou 125 000 franků, přičemž VÚ nerozlišuje, zda šlo o zranění lehké

[73] M.Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 261
[74] M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, Praha 1963, str. 261

nebo těžké. Výše limitu, jak již bylo řečeno v předchozích kapitolách, byla změněna. HP poprvé zvedl limit na částku 250 000 franků. O další navýšení se pokoušel bezvýsledně také **Guatemalský protokol**.

Nedostatek základních ustanovení o odpovědnosti dopravce vůči cestujícím je spatřován zejména v neurčení osob, jež jsou oprávněny k nároku na náhradu škody, zejména v případě, kdy cestující zemře. Tato otázka by byla řešena podle vnitrostátního práva za použití hraničního určovatele lex fori, i když v řadě případů by bylo vhodnější použít lex personalis usmrcené osoby. Uvedený nedostatek neřeší ani pozdější úmluvy.

VÚ pamatovala i na případy, kdy cestující na určité trati musí přestupovat z letadla jedné společnosti do letadla druhé společnosti. Čl. 1 odst. 3 VÚ považuje takto realizovanou dopravu za dopravu prováděnou jedním dopravcem, pokud jsou splněny podmínky v něm uvedené. VÚ ve svém čl. 30 odst. 2 stanovila pravidlo, jehož úkolem je předcházet možným nejistotám, které se mohou objevit na straně cestujícího a jeho právních nástupců v souvislosti s otázkou, vůči komu má být uplatňován jejich nárok. Podle ustanovení zmíněného článku má být nárok uplatňován vůči dopravci, který provedl dopravu, při které došlo k nehodě, pokud první dopravce nepřevzal výslovným ujednáním odpovědnost za celou cestu.

5.4.3.3 Odpovědnost dopravce za škody způsobené na zapsaných zavazadlech a zboží

Při dopravě zapsaných zavazadel odpovídá dopravce za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením zavazadel či zboží, stala-li se událost, jež způsobila škodu za letecké dopravy.[75] Letecká doprava zahrnuje dobu, po kterou zavazadla nebo zboží jsou pod dozorem dopravcovým, ať již na letišti nebo v letadle, či kdekoli jinde při přistání mimo letiště. Naopak doba letecké dopravy nezahrnuje podle ustanovení čl. 18 odst. 3 VÚ dopravu pozemní, námořní nebo říční, prováděnou mimo letiště. Pokud takováto doprava je realizována při provádění letecké dopravní smlouvy za účelem nakládání, dodání nebo překládání, má se za to, že každá škoda vzešla z události nastalé

[75] Čl. 18 VÚ

při letecké dopravě, nebude-li prokázán opak.[76] Odpovědnost k náhradě škody, která nastala na zapsaných zavazadlech mimo dobu letecké dopravy, upravují vnitrostátní předpisy, aplikovatelné podle kolizních zásad.

Důležitou roli při uplatňování nároků na náhradu škody hraje tzv. **ohrazení** nebo-li reklamace. Pokud příjemce shledá nějaké poškození, je povinen ihned zaslat o takové skutečnosti dopravci **ohrazení**, a to nejpozději ve lhůtě tří dnů – jde-li o zavazadla a ve lhůtě sedmi dnů – jde-li o zboží. Pokud příjemce neučiní svůj projev vůle v uvedených lhůtách, má se za to, že zboží bylo dodáno v dobrém stavu a v souladu s dopravní listinou. Navíc spojuje VÚ s nedostatkem tohoto úkonu nepřípustnost jakékoli žaloby proti dopravci.[77]

VÚ omezila odpovědnost dopravce za škody způsobené na zapsaných zavazadlech a zboží částkou 250 franků za kilogram.[78] Omezení opět nerozlišuje rozsah škody, ale je vázáno pouze na hmotnost zavazadla a zboží. Zvláštní limit je stanoven pro předměty, jež si cestující opatruje sám, a sice 5 000 franků na osobu.[79]

5.4.3.4 Odpovědnost dopravce za škodu vzniklou zpožděním

Podle VÚ je dopravce odpovědný i za škodu, která vznikla zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel a zboží. VÚ nikterak nedefinuje pojem „**zpoždění**". Můžeme si tedy pod tímto pojmem představit např. nedodržení časového limitu určeného k realizaci přepravy. Určitou pomůckou by nám k vymezení pojmu zpoždění mohlo být ustanovení čl. 17 odst. 3 MÚ. Výkladem tohoto článku bychom mohli dojít totiž závěru, že zpoždění je doba, která je delší než 21 dnů od okamžiku, kdy mělo zavazadlo dojít. Takto definovaný pojem zpoždění by byl použitelný pouze pro škodu vzniklou zpožděním zavazadel.

---

[76] Čl. 18 odst. 3 VÚ
[77] Čl. 26 odst. 4 VÚ
[78] Čl. 22 odst. 2 VÚ
[79] Čl. 22 odst. 3 VÚ

K tomu, aby mohl poškozený nárok uplatňovat, je třeba, aby poškozený v reklamační lhůtě 14 dní uplatňoval svou reklamaci. Za počátek lhůty je označen okamžik, kdy zavazadla nebo zboží byly příjemci přístupné k volnému nakládání[80].

Pokud poškozený neučinil včas reklamaci, zaniká jeho právo na uplatnění nároků vůči dopravci cestou žaloby.

5.4.3.5 Spoluzavinění poškozeného

Prokáže-li dopravce, že škodu způsobilo zavinění poškozené osoby nebo k ní poškozená osoba přispěla, může soud podle předpisů svého domácího právního řádu vyloučit nebo zmenšit odpovědnost dopravce. VÚ tuto možnost upravuje ve svém čl. 21, přičemž úprava v něm obsažená má povahu kolizněprávní, tedy odkazující v plném rozsahu problematiky zavinění a spoluzavinění poškozeného na lex fori. Příčinou zařazení kolizního ustanovení do přímé unifikované úpravy byly údajné námitky britské delegace.[81]

5.4.3.6 Uplatnění nároků poškozeného

Jak bylo zmíněno již výše, VÚ obsahuje kromě hmotněprávních ustanovení upravujících odpovědnost dopravce také ustanovení procesní povahy. Tato ustanovení jsou součástí III hlavy **VÚ**. Obsahem těchto ustanovení je určení místní příslušnosti soudu a lhůty k podání žaloby.

Místní příslušnost soudu je založena na volbě žalobce ze třech výlučně příslušných soudů nacházejících se na území jedné z vysokých smluvních stran. Výlučně příslušným soudem může být buď soud sídla dopravce, nebo soud sídla hlavního závodu dopravce, nebo soud místa závodu, s jehož péčí byla smlouva sjednána, nebo soud místa určení. Všechny takto určené soudy mají určitý prostorový

---

[80] Čl. 26 VÚ

[81] M.Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha 1962, str. 275

vztah k dopravní smlouvě, nikoli k místu, kde ke škodě došlo. Volba jednoho ze soudů není pouhou formalitou, ale je důležitá zejména ve spojitosti s posuzováním otázky významu spoluzavinění poškozeného a otázky, jaké zavinění je postaveno na roveň úmyslu. [82] Ustanovení týkající se příslušnosti mají kogentní charakter. Kogentní povaha tohoto ustanovení vychází z čl. 32 VÚ, který stanoví pod sankcí neplatnosti zákaz jakékoliv doložky či ujednání stran, jež by měnila pravidla o příslušnosti soudu stanovené **VÚ**. Pouze v jednom případě VÚ připouští odchýlení od pravidel stanovených pro příslušnost soudu, a to v případě doložky o rozhodčím řízení. Tato doložka o rozhodčím řízení je platná, pokud jde o dopravu zboží a rozhodčí řízení by se konalo v jednom ze států, jehož soudy by jinak byly příslušné.[83] Soud určený postupem uvedeným výše bude postupovat při vedení sporu podle procesních pravidel státu, na jehož území se dotčený soud nachází.[84]

Žalobu na náhradu škody je třeba podat ve lhůtě dvou let. Za počátek běhu lhůty VÚ označuje okamžik příchodu na místo určení, dále den, kdy letadlo mělo přiletět nebo okamžik zastavení dopravy. Lhůta stanovená **VÚ** je prekluzivní, tudíž její marné uplynutí je spojeno se zánikem žalobního práva.[85] Způsob počítání výše uvedené lhůty **VÚ** neupravuje, pouze odkazuje na právo soudu, na němž byla věc vznesena.[86]

5.5 Kombinovaná doprava

Kombinovaná doprava je doprava, která je realizována zčásti letadlem a zčásti jakýmkoli jiným dopravním prostředkem. Aby se předcházelo pochybám, zda se VÚ bude vztahovat na celou takto provedenou dopravu či ne, stanoví článek 31 pro tento způsob dopravy pravidlo, podle kterého ustanovení VÚ jsou platná pro dopravu zajišťovanou letadlem za předpokladu, že vyhovuje podmínkám stanoveným čl. 1 VÚ.[87]

---

[82] Čl. 28 odst. 1 VÚ
[83] Čl. 32 VÚ
[84] Čl. 28 odst. 2 VÚ
[85] Čl. 29 odst. 1 VÚ
[86] Čl. 29 odst. 2 VÚ
[87] Čl. 31 odst.1 VÚ

Druhý odstavec čl. 31 VÚ umožňuje stranám v rámci kombinované dopravy stanovení podmínek pro jiné druhy dopravy. Tyto podmínky jsou součástí letecké dopravní listiny a nesmí nijak porušovat ustanovení VÚ, pokud jde o leteckou dopravu.[88]

5.6 Letecká přeprava prováděná jinou osobou než je smluvní dopravce

Úprava této problematiky se objevuje až s přijetím **Guadalajarské úmluvy**. Potřeba této úpravy byla spojena s růstem počtu smluv, které uzavíral smluvní dopravce – tedy osoba, která je podnikatelem a sama neprovádí přepravu, s cestujícím nebo zasilatelem. Osoba, která ve skutečnosti dopravu prováděla, byla označena GÚ jako **skutečný dopravce**. Cílem GÚ bylo stanovit režim, který by stanovil pravidla pro postavení skutečného a smluvního dopravce.

Podle GÚ ustanovení VÚ platí pro smluvního dopravce po celou dobu přepravy a pro skutečného dopravce jen po dobu přepravy, kterou provádí. Nově umožnila GÚ poškozené straně podat žalobu o náhradu škody také u soudu, který je příslušný podle místa trvalého pobytu skutečného dopravce nebo podle místa, kde je hlavní sídlo jeho podniku. GÚ stanoví zákaz jakéhokoli ujednání směřujícího ke zproštění odpovědnosti smluvního dopravce nebo skutečného dopravce nebo ke snížení této hranice, kterou by bylo nutné použít podle úmluvy. Porušení tohoto zákazu je sankcionováno nicotností a neplatností takovéhoto ustanovení.

5.7 Všeobecná a závěrečná ustanovení

Všeobecná a závěrečná ustanovení většinou obsahují ustanovení převážně technického charakteru, která uvádí normu do praxe a nebo obsahují ustanovení stanovující nějaké společné pravidlo pro výklad některých pojmů, jež jsou obsahem úpravy. V poslední řadě jsou často obsahem této části normy ustanovení upravující

[88] Čl. 31 odst. 2 VÚ

vztahy k ostatním normám. V případě mezinárodních úmluv jsou obsahem této části také podmínky spojené s účinností mezinárodní smlouvy. Většinou se tak děje prostřednictvím uvedení minimálního počtu ratifikací ze strany smluvních států. Kromě toho se setkáváme s ustanoveními upravujícími přístup k mezinárodní smlouvě ze strany jiných než smluvních států.

S ohledem na výše uvedené můžeme konstatovat, že Všeobecná a závěrečná ustanovení VÚ, i když nejsou nikterak systematicky rozlišena podle předmětu úpravy, se dělí na ustanovení regulující smluvní volnost stran dopravní smlouvy viz čl. 32 a 33 VÚ, která je stanovena pomocí zákazů, doložek a jakýchkoliv zvláštních úmluv učiněných před vznikem škody, jež by se odchýlily od pravidel této úmluvy tím, že by určily právní řád, jehož má být použito, nebo že by změnily pravidla příslušnosti. Jinými slovy – smluvní volnost VÚ nepovoluje výslovně, nýbrž stanoví, co nemůže být smluvně stranami upraveno nebo měněno. Ze zákazu výše uvedeného jsou vyloučeny doložky o rozhodčím řízení, které byly podrobně popsány v předchozích kapitolách .

Dalšími ustanoveními této části úmluvy jsou ustanovení upravující proces uvedení VÚ v účinnost, včetně úpravy přístupu a výpovědi viz čl. 36 až 41 VÚ. Podle těchto ustanovení VÚ nastal okamžik prvního nabytí účinnosti mezi vysokými smluvními stranami, uplynutím devadesáti dnů od uložení páté ratifikace a dále pak okamžik pozdějšího nabytí účinnosti mezi vysokými smluvními stranami, které již ratifikovaly a vysokou smluvní stranou, jež složí svou ratifikační listinu, který je opět spojen s uplynutím lhůty devadesáti dnů po uložení ratifikační listiny. Ratifikační listiny se ukládají v archivu polského ministerstva zahraničních věcí, to poté uvědomí o této skutečnosti každou vládu Vysoké smluvní strany. VÚ vstoupila v platnost dne 13. 2. 1933, pro tehdejší Československo 15. 2. 1935.[89]

Po nabytí účinnosti zůstala VÚ otevřena přístupu všem státům, přičemž k přistoupení stačí zaslat oznámení vládě Polské republiky. Přístup nabývá účinnosti uplynutím devadesáti dnů po oznámení polské vládě. VÚ umožňuje i odstoupení od úmluvy prostřednictvím institutu výpovědi. Kromě výpovědní lhůty, která je šest

[89] M.Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva , Praha 1963, str. 232

měsíců od oznámení a určení adresáta výpovědi, VÚ nikterak nestanoví výpovědní důvody či jiné náležitosti s tím spojené.

Poslední skupinu ustanovení tvoří dvě ustanovení, z nichž jedno stanovuje výkladové pravidlo pro výraz **den** [90] a druhé ustanovení, podle mého názoru ne zcela dobře zařazené v této části úmluvy, vymezuje oblast, na kterou se VÚ nevztahuje. Jde vlastně o negativní vymezení působnosti VÚ, čímž doplňuje ustanovení, která jsou zařazena na začátek úmluvy.

VÚ byla sepsána ve francouzském jazyce a byla uložena v archivu polského ministerstva zahraničních věcí. Ověřený opis byl zaslán každé vysoké smluvní straně.[91]

[90] Čl. 35 VÚ
[91] Čl. 36 VÚ

6 Montrealská úmluva

6.1 Působnost úmluvy obecně

Vymezení rozsahu aplikace Montrealské úmluvy se až na záměnu přepravy za dopravu nikterak neliší od vymezení rozsahu aplikace Varšavské úmluvy. I Montrealská úmluva řeší tuto otázku hned v úvodním ustanovení čl. 1 a 2, přičemž neupouští od pozitivního vymezení – viz čl. 1 odst. 1 a negativního v čl. 2 odst. 3.

Montrealská úmluva se vztahuje jednak na :

- veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu
- prováděnou letadlem
- prováděnou za úplatu

Ve stejném rozsahu se vztahuje úmluva i na bezplatnou leteckou přepravu, kterou provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou. Úmluva se rovněž vztahuje na přepravu, kterou provozuje stát nebo právnická osoba zřízená podle zákona, za předpokladu, že taková přeprava splňuje podmínky uvedené v čl. 1 MÚ. K poslednímu rozsahu aplikace Montrealské úmluvy, uvedeném v čl. 2 odst. 1 je třeba dodat, že smluvní strany jsou oprávněny učinit výhradu ve smyslu čl. 57 MÚ.

Definice mezinárodní přepravy, obsažená v čl. 1 odst. 2 rovněž neupouští od znění obsaženého ve VÚ. Mezinárodní přepravou se na dále rozumí jakákoli přeprava, při níž podle dohody mezi zúčastněnými stranami 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 smluvního státu, a to i když tento stát není smluvní stranou.[92] Zmíněné ustanovení dále doslova vymezuje, že přeprava realizovaná mezi dvěma místy na území jednoho smluvního státu bez dohodnuté zastávky na území jiného státu se pro účely Montrealské úmluvy nepovažuje za mezinárodní přepravu.

---

[92] Čl. 1 odst 2 MÚ

Další oblastí, pro kterou platí Montrealská úmluva, vycházející z Guadalajarské úmluvy, je přeprava prováděná jiným než smluvním dopravcem. Z hlediska rozsahu aplikace, je možné hovořit o částečné aplikaci Montrealské úmluvy, a to za podmínek uvedených v Hlavě V.

Poslední dvě oblasti se týkají přepravy pošty a přepravy prováděné za mimořádných okolností. V případě přepravy pošty, jde o pokračování, resp. vymezení stanovené v duchu Montrealského protokolu IV, podle kterého dopravce pří přepravě poštovních zásilek odpovídá pouze příslušné poštovní správě podle pravidel platných pro vzájemné vztahy mezi dopravci a poštovnímu správami, v ostatních případech se ustanovení Montrealské úmluvy na přepravu poštovních zásilek nevztahují. Pokud jde o přepravu prováděnou za mimořádných okolností, jsou z aplikace Montrealské úmluvy vyloučena ustanovení uvedená v čl. 3 až 5, 7 a 8, tedy ustanovení vztahující se k přepravním dokladům.

6.2 Přepravní dokumenty

Oblast úpravy přepravních dokumentů doznala zásadních změn, inspirovaných nejen Montrealským protokolem IV, v případě přepravních dokumentů týkajících se nákladu, ale i vývojem v oblasti tzv. e-commerce. Uvedené změny se týkají již zmíněných dokumentů pro přepravu nákladu, dále dokumentů vztahující se k přepravě osob a zavazadel.

6.2.1 Přepravní dokument (letenka)

Pro přepravu cestujících musí být vydán individuální nebo hromadný přepravní dokument. Již na první pohled je patrné, že obsahové náležitosti letenky se v porovnání s obsahovými náležitostmi stanovenými VÚ úmluvou značně zúžily. I v případě MÚ autoři nevěnovali pozornost vymezení pojmu letenka, nýbrž stanovili dopravci pouze povinnost vydat letenku, obsahující taxativně vymezené náležitosti. Mezi tyto náležitosti patří:

- místo odletu a určení
- označení minimálně jedné stanovené zastávky, je-li místo odletu a určení na území jedné smluvní strany, a tato zastávka či zastávky byly dohodnuty na území jiného smluvního státu, který není smluvní stranou Úmluvy.

Montrealská úmluva nově umožňuje ve svém čl. 3 odst. 2, aby vydání přepravního dokumentu bylo nahrazeno jakýmkoli jiným prostředkem, v němž budou obsaženy informace MÚ předepsané. Je zjevné, že tato inovace reaguje na prudký rozvoj informačních technologií, které zasahují ať už pozitivně či negativně do všech částí lidské činnosti, zejména obchodní. Pod jiným prostředkem je možné si představit např. magnetickou kartu, čárové kódy apod. Společné všem těmto prostředkům je, že informace v nich obsažené nejsou cestujícímu zjistitelné pouhým pohledem.[93] Aby nedocházelo k rozporům ohledně informací obsažených ve výše uvedeném jiném prostředku, stanoví MÚ ve stejném odstavci současně povinnost dopravce vydat písemné potvrzení o těchto informacích.

MÚ v případě nesplnění náležitostí, které stanoví ve svém čl. 3, nestanovuje žádnou sankci a dokonce prohlašuje ve svém čl. 3 odst. 5, že tento nedostatek nemá vliv na existenci ani platnost přepravní smlouvy, pro které i tak bude platit režim stanovený MÚ. V literatuře se setkáváme s názorem, že toto ustanovení představuje lex inprefecta[94], tedy zákon nedokonalý, kterému chybí sankce. Stejný autor na obhajobu tohoto ustanovení uvádí, že právní kultura při mezinárodní letecké přepravě je velmi vysoká a tudíž by nemělo hrozit zneužití této nedokonalosti ze strany dopravců.[95] Doufejme, že judikatura soudů dojde svou praxí, při níž bude aplikovat MÚ, ke stejnému názoru.

---

[93] J. Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník 3/2000, str. 266

[94] J.Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník 3/2000, str. 268

[95] J.Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník 3/2000, str. 268

.

Pro upřesnění je třeba dodat, že MÚ nadále nepoužívá pojem letenka (ang. air tiket, passanger tiket) a nahrazuje jej pojmem přepravní dokument (ang. document of carriage).

6.2.2 Zavazadlový lístek

Dopravce je povinen vydat zavazadlový lístek pro každý kus zapsaného zavazadla.[96] Na rozdíl od úpravy obsažené v ustanovení čl. 4 odst. 3 VÚ, MÚ již nestanoví výčet obsahových náležitostí zavazadlových lístků a upouští i od sankcí spojených s nesplněním povinností stanovených v předmětném ustanovení.

6.2.3 Letecký nákladní list

Montrealská úmluva zachovává povinnost dopravce vydat letecký nákladní list při přepravě nákladu, přičemž stejně jako tomu je u letenky i zde může být letecký nákladní list nahrazen jiným prostředkem, za podmínky, že obsahuje informace o přepravě nákladu. Náležitosti jsou shodné s náležitostmi u letenky stanovené v čl. 3 odst. 1 MÚ s tím, že navíc je třeba uvést hmotnost a druh nákladu. [97] Letecký nákladní list odesílatel vyhotovuje ve třech provedeních, označených „pro dopravce", „pro příjemce" a třetí se odevzdává odesílateli. Letecký nákladní list může vyhotovit i dopravce, a sice za podmínky, že jej o to požádal odesílatel. Na takto vyhotovený dokument se hledí, jakoby byl vydán odesílatelem, pokud není prokázán opak.[98] Nově upravuje MÚ doklady u zásilek s více kusy (viz čl. 8 MÚ). Pokud je zásilka složena z více kusů vzniká na straně dopravce nákladu právo požadovat, aby odesílatel vystavil na každý kus samostatný letecký nákladní list. Na straně odesílatele vzniká právo požadovat po dopravci vydání samostatného potvrzení o převzetí nákladu k přepravě pro každý kus v případě, že se používají jiné prostředky uvedené v čl. 4 odst. 2 MÚ. I

[96] Čl. 3 odst. 3 MÚ
[97] Čl. 5 písm. c) HP
[98] Čl. 7 odst. 4 MÚ

v případě leteckého nákladního listu Montrealská úmluva upouští od sankcí spojených s porušením povinností dopravce vydat letecký nákladní list, režimu Úmluvy bude podléhat i přeprava nákladu, kterému nebyl vydán letecký nákladní list.

Montrealská úmluva nově stanoví v čl. 10 odst. 3 odpovědnost dopravce vůči odesílateli, a to za veškeré škody, které utrpí odesílatel nebo jakákoli jiná osoba, za které je odesílatel odpovědný, z důvodu nesprávnosti údajů uvedených v nákladové stvrzence a v jiných prostředcích. Cílem zavedení této nové odpovědnosti je ochrana odesílatele před chybami dopravce.

Důkazní charakter leteckého nákladního listu zůstal zachován s tím, že navíc nově je jako důkaz o sjednání smlouvy, přijetí zboží a podmínkách přepravy označena i nákladová stvrzenka a některé údaje v ní uvedené.[99]

6.3 Práva a povinnosti stran

Práva a povinnosti stran se až na drobné formulační úpravy a doplnění nikterak neliší od režimu nastaveného Varšavskou úmluvou. Pro přehled si dovoluji upozornit na doplněná práva a povinnosti. Jejich přehled si opět dovoluji rozdělit podle toho, kdo je jejich nositelem, na práva a povinnosti dopravce, cestujícího a odesílatele. Výčet jednotlivých práv a povinnosti není obsahem jednoho či několika samostatných ustanovení, nýbrž je tvořen dílčími ustanoveními článků celého dokumentu, a to buď přímým vymezením, nebo jejich odvozením od ustanovení upravujících povinnosti jiného subjektu.

Mezi nové povinnosti dopravce patří povinnost vystavit písemné oznámení o údajích obsažených v tzv. jiných prostředcích k jejich zachování.[100] Dále povinnost vystavit písemné upozornění o aplikaci Úmluvy a jejím vlivu na odpovědnost dopravce.[101]

Mezi nové povinnosti odesílatele patří fakultativní povinnost poskytnout informace a předat takové dokumenty, které jsou zapotřebí pro vyřízení celních,

[99] Čl. 11 odst. 2 MÚ
[100] Čl. 3 odst. 2 a čl. 4 odst. 2 MÚ
[101] Čl. 3 odst. 4 MÚ

policejních nebo jiných úředních formalit dříve, než bude možné vydat náklad příjemci[102]

MÚ nově výslovně přiznává i právo cestujícímu spočívající v oprávnění uplatnit vůči dopravci všechna práva a povinnosti, jež vyplývají z přepravní smlouvy za předpokladu, že dopravce uzná ztrátu zapsaného zavazadla nebo zapsané zavazadlo nedojde ani po uplynutí 21 dnů od dne, kdy mělo dojít.[103]

6.4 Odpovědnost dopravce

6.4.1 Obecně

Pokud hovoříme v souvislosti s přijetím MÚ o významných změnách zastaralé unifikace práva mezinárodní přepravy, spatřujeme tyto změny právě v oblasti úpravy odpovědnosti dopravce. Podstatná část změn vychází z Montrealského protokolu IV. Základní systematika VÚ zůstala zachována, jak je vidět ze shody čísel článků staré úpravy a čísel článků nové úpravy. Systematicky MÚ nově pojala rozdělení odpovědnosti podle předmětu, které je koncipováno po vzoru **Guatemalského protokolu,**[104] v důsledku čehož byla úprava odpovědnosti na zavazadlech inkorporována do čl. 17 MÚ. Jako důvod upuštění od původní koncepce je považován nový přístup, spočívající v odlišení přepravy cestujících a jejich zavazadel od přepravy nákladu.

Mezi hlavní změny původní úpravy patří bezesporu zpřísnění odpovědnosti leteckého dopravce vůči cestujícímu, dále zavedení absolutní odpovědnosti do výše stanovené částky při přepravě cestujících a změny v režimu odpovědnosti za škody vzniklé na přepravovaném nákladu.

---

[102] Čl. 16 odst. 1 MÚ
[103] Čl. 17 odst. 3 MÚ
[104] J.Horník: J. horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník 3/2000, str. 270

6.4.2 Odpovědnost dopravce

Určitý zlom v koncepci zásady omezené odpovědnosti dopravce přináší MÚ. Ta totiž ve svém čl. 21 odst. 1 stanoví tzv. **absolutní odpovědnost** v případě náhrady škody, která nastala tím, že došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího, za podmínky, že takto vzniklá škoda nepřesahuje částku 100 000 SDR na každého cestujícího (zproštění odpovědnosti pouze za předpokladu splnění podmínek, které stanoví čl. 20 MÚ).

6.4.2.1 Odpovědnost dopravce za usmrcení a zranění cestujících

Dopravce odpovídá za vzniklou škodu, jež nastala tím, že došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího, jestliže se nehoda, která způsobila usmrcení nebo zranění, stala na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoli operací při nastupování nebo vystupování z něho.[105]

Určité zlepšení postavení cestujících a pozůstalých osob poskytuje ustanovení čl. 28 MÚ upravující poskytování záloh (advance payments) v případě nehody, při níž došlo k usmrcení nebo zranění cestujících. Dopravce je totiž povinen vyplatit těmto osobám, požaduje-li to vnitrostátní právo, neprodleně zálohu, tak aby byly uspokojeny okamžité ekonomické potřeby těchto osob. Vyplacení zálohy není úkon, který by svým obsahem představoval uznání odpovědnosti.

Závěrem bych ráda upozornila na skutečnost, že v původním návrhu Úmluvy bylo počítáno i s odpovědností za psychickou újmu cestujícího. K jejímu odstranění došlo v závěrečné fázi úprav návrhu před diplomatickou konferencí.[106] Existence takového ustanovení by nejspíše odpovídala pojetí odpovědnosti za škodu v anglo-americkém právním systému.

---

[105] Čl. 17 odst. 1 MÚ

[106] J. Horník: Od Varšavy k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník 3/2000, str. 273

6.4.2.2 Odpovědnost dopravce za poškození zavazadel

Předem bych chtěla upozornit na skutečnost, že Montrealská úmluva stejně jako Varšavská úmluva rozlišuje zapsaná a nezapsaná zavazadla. Toto rozlišení je z hlediska rozsahu odpovědnosti dopravce velice důležité. V případě zapsaných zavazadel dopravce odpovídá za vzniklou škodu v případě zničení nebo ztráty nebo poškození, jestliže se událost, která způsobila zničení, ztrátu nebo poškození, stala na palubě letadla a nebo kdekoli v době, kdy zapsané zavazadlo bylo pod kontrolou dopravce.[107] Rozsah takto stanovené odpovědnosti je omezen liberačními důvody uvedenými v čl. 17 odst. 2. MÚ. Podle uvedeného ustanovení dopravce neodpovídá za škodu vůbec nebo jen v omezené míře, jestliže byla škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí zavazadla.

Vznikne-li škoda na tzv. nezapsaných zavazadlech, včetně osobních předmětů odpovídá dopravce pouze za škody, které vznikly přímo jeho vinou a nebo vinou jeho zaměstnanců nebo agentů.

Montrealská úmluva ve svém čl. 17 odst. 3 definuje ztrátu zapsaného zavazadla.

Pro úspěšné uplatnění nároku poškozeného je třeba, aby oprávněný příjemce neprodleně uvědomil dopravce o vzniklé škodě na zapsaném zavazadle, a to nejpozději do sedmi dnů po převzetí. Reklamace musí být učiněna písemně.

6.4.2.3 Odpovědnost dopravce za poškození nákladu

Dopravce odpovídá za škodu vzniklou v případě zničení nebo ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu pouze za podmínky, že se událost, která způsobila takové poškození, stala v průběhu letecké přepravy, přičemž za leteckou přepravu je považována doba, po kterou je náklad v péči dopravce. K upřesnění Montrealská úmluva vymezuje v ustanovení čl. 18 odst. 4, co není považováno za leteckou přepravu.

Dopravce neodpovídá za vzniklou škodu vůbec nebo jen v omezené míře, jestliže prokáže, že byla škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí přepravovaného nákladu, dále vadným balením, které provedla osoba jiná než je

[107] Čl. 17 odst. 2 MÚ

dopravce nebo jeho zaměstnanci nebo agenti, válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu nebo zásahem úředního orgánu provedeným v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu. Výčet liberačních důvodů je taxativní. Vedle těchto liberačních důvodů může dopravce rovněž uplatnit i již výše zmiňované ustanovení čl. 20 upravující zproštění odpovědnosti dopravce z důvodu zavinění (spoluzavinění) poškozené osoby.

Pro úspěšné uplatnění nároku poškozeného je třeba, aby oprávněný příjemce neprodleně uvědomil dopravce o vzniklé škodě na nákladu, a to nejpozději do čtrnácti dnů po převzetí. Reklamace musí být opět učiněna písemně.

6.4.2.4 Odpovědnost dopravce za škodu vzniklou zpožděním

Montrealská úmluva nepřinesla výrazné změny v úpravě odpovědnosti dopravce za škodu. Dopravce je odpovědný i za škodu, která vznikla zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel a nákladu. Z obsahového hlediska došlo víceméně o upřesnění stávajících pravidel.

Ani Montrealská úmluva se nezabývá definicí zpoždění, vodítkem výkladu zůstává pouze ustanovení čl. 17 odst. 3 MÚ. Je nutné však dodat, že tento výklad by se vztahoval pouze na škodu vzniklou zpožděním zavazadel.

I v případě odpovědnosti za škodu způsobenou zpožděním je k úspěšnému uplatnění nároku poškozeného třeba, aby poškozený v reklamační lhůtě 21 dní uplatnil písemně svou reklamaci.[108] Oproti Varšavské úmluvě došlo k prodloužení této lhůty. Marné uplynutí reklamační lhůty má za následek zánik práva poškozeného uplatňovat své právo na náhradu škody prostřednictvím žaloby.

Prokáže-li dopravce, že on sám nebo jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření (all necessary measures), která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili, neodpovídá za škody způsobené zpožděním.[109] Z hlediska vývoje unifikace práva mezinárodní přepravy došlo k omezení

[108] Čl. 31 odst. 2 MÚ
[109] Čl. 19 MÚ

užití exkulpace pouze v případě odpovědnosti za zpoždění letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu.

6.4.3 Limity náhrady škody

Výrazné změny limitů, neboli omezení náhrady škody dopravce, vycházejí především z Montrealského protokolu IV. Montrealská úmluva nadále požívá pro stanovení výše limitů měnovou jednotku Mezinárodního měnového fondu SDR. Používání této jednotky by mělo zabránit znehodnocování limitů v důsledku inflace či jiných finančních výkyvů. Montrealská úmluva věnuje otázce limitů poměrně rozsáhlou část svého obsahu, z této skutečnosti je patrné, že autoři dokumentu se snažili maximálně vyhnout nejasným a nepřesným ustanovením. Z pohledu cestujících, ostatních poškozených osob i dopravců poskytují předmětná ustanovení dostatečnou právní jistotu.

Přepočet SDR na národní měnu se v případě soudního řízení stanoví podle hodnoty SDR v den vynesení rozsudku. Přepočet jednotek zvláštních práv čerpání na národní měny se u smluvní strany, jež je členem Mezinárodního měnového fondu, provede podle metodiky přepočtu, kterou používá Mezinárodní měnový fond pro svoje operace a transakce ke dni vynesení rozsudku. Podle této metodiky by např. postupovala Česká republika. Přepočet SDR na národní měny státu, který není členem Mezinárodního měnového fondu, se provádí podle metodiky určené tímto státem.[110] Montrealská úmluva zachovává pro státy, jež nejsou členy Mezinárodního měnového fondu a jejichž právní řády neumožňují převod SDR na národní měnu, využít pro stanovení hodnoty odpovědnostních limitů zvláštní měnové jednotky vázané na zlato. Tato jednotka nenese žádné označení. K aplikaci tohoto ustanovení je však třeba deklarace tohoto článku.

Z pohledu právní jistoty stojí za povšimnutí rovněž ustanovení čl. 23 upravující přezkoumání limitů. Předmětné ustanovení je vlastně jakýmsi nástrojem stabilizujícím

[110] Čl. 23 odst. 1 MÚ

nastavené hodnoty odpovědnostních limitů ve vztahu k vývoji inflace. K přezkoumání by mělo docházet pravidelně depozitářem v pětiletých intervalech. Překročí-li míra inflace 10 %, uvědomí depozitář smluvní strany dokumentu, že bude provedena revize limitů odpovědnosti. Každá revize nabude platnosti šest měsíců po jejím oznámení smluvním stranám, za předpokladu, že většina smluvních stran nevyjádří ve lhůtě tří měsíců svůj nesouhlas. Dojde-li k takovému kroku ze strany smluvních stran, bude celá záležitost projednána konferencí smluvních stran. Dokument však už neřeší procedurální postup při projednávání otázky revize konferencí smluvních stran. Je otázkou, zda právě tento nedostatek nepředstavuje silný nástroj k zabránění jakékoli revize.

Změnu výše limitů mohou iniciovat i smluvní strany za podmínky, že míra inflace přesáhne 30 % ode dne poslední revize nebo ode dne, kdy úmluva vstoupila v platnost, pokud k žádné revizi nedošlo. [111]

Výše odpovědnostních limitů může být ze strany dopravců smluvně navýšena, dopravce může prohlásit, že jeho odpovědnost není nijak omezena. Dopravce se dokonce může vzdát i obranných prostředků stanovených úmluvou. Taková ujednání, by měla být pravděpodobně součástí přepravních podmínek.

6.4.3.1 Limity pro přepravu cestujících

Z hlediska nastavení limitů odpovědnosti došlo výrazně k posílení práv cestujících, neboť do výše 100.000 SDR na cestujícího odpovídá dopravce absolutně, tj. nemůže se zbavit své odpovědnosti.[112] Dopravce neodpovídá za škody přesahující částku 100.000 SDR na každého cestujícího, jestliže prokáže, že ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí, nebo jiným protiprávním činem, nebo opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců nebo agentů, nebo ke škodě došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.[113]

---

[111] Čl. 24 odst. 3 MÚ
[112] Čl. 21 odst. 1 MÚ
[113] Čl. 21 odst. 2 MÚ

6.4.3.2 Limity pro přepravu nákladu

Omezení odpovědnosti, resp. limity, odpovídají úpravě obsažené v Montrealském protokolu IV, tj. 17 SDR za kg, pokud odesílatel neučiní v době, kdy předává zapsané zavazadlo dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a nezaplatí příslušný poplatek, je-li za těchto okolností požadován.[114] Za zmínku stojí uvést postup výpočtu náhrady škody v případě škody části nákladu nebo jakéhokoli předmětu tvořícího část nákladu. V takovém případě se přihlíží při stanovení hranice odpovědnosti dopravce pouze k celkové hmotnosti dotčené části nebo předmětu. Je-li však ztrátou či poškozením části nákladu nebo jakéhokoli předmětu tvořícího součást nákladu ovlivněna hodnota ostatních zásilek uvedených ve stejném leteckém nákladním listu nebo potvrzení o převzetí nákladu k přepravě a nebo pokud tyto doklady nebyly vydány, ve stejném záznamu, pro jehož uložení se používají jiné prostředky, přihlédne se při stanovení hranice odpovědnosti dopravce k celkové hmotnosti celé zásilky nebo zásilek.

6.4.3.3 Limity pro přepravu zavazadel

Při přepravě zavazadel je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození omezena na částku 1 000 SDR na každého cestujícího.

6.4.3.4 Limity při zpoždění

Limity náhrady škody způsobené zpožděním jsou stanoveny ve výši 4.150 SDR za každého cestujícího v případě dopravy osob a v případě přepravy zavazadel a nákladu jsou limity shodné s výše uvedenými limity za škodu způsobenou zničením, ztrátou nebo poškozením nákladu, zavazadla.

---

[114] Čl. 22 odst. 3 MÚ

6.4.4 Zproštění odpovědnosti dopravce

Montrealská úmluva umožňuje dopravci zcela nebo částečně zprostit se odpovědnosti, prokáže-li, že škodu způsobila nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu a nebo osoby, která místo ní uplatňuje svá práva. Jestliže z důvodu usmrcení nebo zranění cestujícího požaduje náhradu škody osoba jiná než cestující, dopravce bude také zcela nebo zčásti zproštěn své odpovědnosti v míře, jak prokáže, že taková škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo protiprávní čin nebo opomenutí cestujícího. Aplikace čl. 20 se vztahuje na všechna ustanovení upravující odpovědnost v úmluvě, včetně ustanovení o náhradě škody v případě usmrcení nebo zranění cestujících.

6.4.5 Uplatnění nároků poškozeného

Základní struktura pro uplatnění nároků poškozeného zůstala zachována tzn., že poškozený může uplatnit své nároky žalobou u soudu, přičemž při přepravě zavazadel a nákladu musí obligatorně nejdříve využít reklamaci, resp. včasné oznámení nesrovnalostí (angl. timely notice of complains).[115] K výše uvedeným délkám lhůt bych ráda pouze doplnila, že jde o lhůty hmotněprávní a za den se považuje kalendářní den.[116]

Za výraznou změnu oproti předcházejícím dokumentům, můžeme považovat úpravu žalobního práva. Čl. 29 inspirován Montrealským protokolem IV. připouští jakoukoli žalobu na náhradu škody, vzniklé podle MÚ, ze smlouvy nebo právní povinnosti nebo z jiného důvodu, pouze v souladu s podmínkami a s limity odpovědnosti stanovenými MÚ. Stejné ustanovení výslovně vylučuje vymahatelnost represivních, exemplárních a jiných nenahraditelných škod.

Lhůta pro podání žaloby zůstala nezměněna a i na dále platí, že pokud nebude žaloba podána ve lhůtě do dvou let ode dne příletu na místo určení nebo ode dne, kdy

[115] J. Horník: Od Varšavy k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník 3/2000, str. 276
[116] Čl. 52 MÚ

letadlo mělo doletět, a nebo ode dne zastavení dopravy, právo na náhrady škody se promlčuje. Způsob výpočtu se řídí právním řádem soudu, kde bude případ projednáván.

V rámci soudního řízení je soud oprávněn podle svého právního řádu přiznat žalobci vedle omezení stanovených v čl. 21 MÚ zcela nebo zčásti soudní výlohy nebo jiné procesní výdaje, včetně úroků. Toto však neplatí, jestliže výše přiznané náhrady škody bez započtení soudních výloh a jiných procesních výdajů nepřesahuje částku, kterou dopravce nabídl písemně žalobci do šesti měsíců od události, která způsobila škodu a nebo před zahájením soudního sporu, došlo-li k němu později. V oblasti unifikace práva mezinárodní letecké přepravy nejde o převratnou novinku, neboť podobné ujednání obsahoval již Haagský protokol, Montrealská ujednání z roku 1966 a dokonce i Guatemalský protokol.

6.4.5.1 Soudní pravomoc a tzv. pátá jurisdikce

Za významnou změnu lze označit i rozšíření stávajících čtyř jurisdikcí, neboli soudů místně příslušných pro podání žaloby, o pátou jurisdikci. Velkou zásluhu na tomto rozšíření mají především Spojené státy americké, které usilovaly o přenesení sporů svých občanů pod jurisdikci svých soudů.

Podle čl. 33 MÚ může žalobce svou žalobu o náhradu škody, podat buď:

- u soudu, kde má dopravce bydliště
- u soudu, kde se nachází hlavní sídlo podnikání dopravce
- u soudu, kde dopravce podniká a ve kterém byla přepravní smlouva sjednána
- u soudu v místě určení podle přepravní smlouvy
- u soudu, kde v době nehody měl svoje hlavní a trvalé bydliště

Poslední případ, představující výše uvedenou pátou jurisdikci, se vztahuje pouze na žaloby o náhradu škody způsobené usmrcením nebo zraněním cestujícího, za předpokladu, že odpovědný dopravce provozuje přepravu cestujících ve vztahu k tomuto území, a to buď vlastním letadlem nebo letadlem jiného dopravce na základě obchodní smlouvy a nebo uskutečňuje leteckou přepravu cestujících v provozních

prostorách pronajatých nebo vlastněných jím samým nebo jiným dopravcem, s nimiž má obchodní smlouvu.[117] Pro upřesnění úmluva definuje v čl. 33 pojmy „obchodní smlouva" a „hlavní trvalé bydliště".

Soudní řízení se i nadále bude řídit právním řádem soudu, který případ bude projednávat.

Zavedení tzv. páté jurisdikce má mezi dopravci i své kritiky, a to především z řad malých a středních dopravců z rozvojových zemí. Vytvoření páté jurisdikce považují za nepotřebné, dopravci nepožadované a ve vztahu k cestujícím nevýhodné. Označují ji dokonce za nadbytečnou, neboť stávající čtyři jurisdikce upravené VÚ byly pro případné řešení sporů hojně využívané a osvědčily se jako dostatečné. Hlavní negativum zavedení páté jurisdikce spatřují především v růstu nákladů, které dopravci budou muset promítnout do ceny letenky, což v případě malých dopravců povede k oslabení konkurenceschopnosti na trhu.[118]

6.4.5.2 Arbitráž

S rostoucí oblíbeností arbitrážního řízení, zejména ve sporech vznikajících v obchodních vztazích, došlo k posílení i tohoto druhu řízení ve sporech vzniklých z přepravy. Montrealská úmluva věnuje arbitráži dokonce i celé samostatné ustanovení – viz čl. 34 MÚ. Předmětné ustanovení se věnuje zejména náležitostem rozhodčí doložky. Kromě písemné formy, musí rozhodčí doložka obsahovat ustanovení o tom, že arbitr nebo jiný arbitrážní orgán se musí řídit ustanoveními úmluvy a že arbitrážní řízení se bude podle volby navrhovatele konat pod jednou z jurisdikcí uvedených v čl. 33 MÚ. Ujednání, které by bylo v rozporu z předchozí větou, MÚ považuje za neplatné a právně neúčinné.

MÚ stejně jako VÚ označuje za neplatné a právně neúčinné jakékoli ujednání v přepravní smlouvě a ve všech zvláštních smlouvách před vznikem škody, v nichž se

---

[117] Čl. 34 odst. 2 MÚ

[118] D. Pradhan: THE FIFTH JURISDICTION UNDER MONTREAL LIABILITY CONVENTION: WANDERING AMERICAN OR WANDERING EVERYBODY?, Journal o fAir Law and Commerce, n.4/volume 68, Fall 2003, str. 725

strany záměrně zavazují nedodržovat předpisy a pravidla stanovená v MÚ tak, že byla změněna pravidla týkající se soudních pravomocí.

6.5 Kombinovaná přeprava a postupná doprava

Ustanovení upravující kombinovanou přepravu se svým obsahem nijak výrazně neliší od úpravy obsažené ve VÚ, pomineme-li změnu spočívající v odlišném pojmenování tohoto druhu dopravy (MÚ totiž používá výraz kombinovaná přeprava nikoli doprava). I MÚ definuje kombinovanou přepravu jako přepravu, která se částečně děje letecky a částečně jakýmkoli jiným dopravním prostředkem. Aplikace předmětného ustanovení se vztahuje pouze na leteckou přepravu, a to za předpokladu, že tato přeprava vyhovuje podmínkám uvedeným v čl. 1. Možnost zapsání podmínek pro jiné druhy dopravy do dokladů pro leteckou přepravu zůstala zachována.

Je-li přeprava prováděna postupně několika dopravci, jde ve smyslu čl. 36 o tzv. postupnou dopravu. Aplikace MÚ se vztahuje na každého participujícího dopravce, který přijme cestující, zavazadla nebo náklad. Každý takový dopravce je považován za stranu přepravní smlouvy do té míry, na jakou část přepravy jemu svěřené se přepravní smlouva vztahuje. Případné nároky na náhradu škody žalobce uplatňuje pouze vůči dopravci, který prováděl přepravu, během níž došlo k nehodě nebo zpoždění, nepřevzal-li první dopravce výslovným ujednáním odpovědnost za celou cestu. Pokud se týká zavazadel a nákladu, cestující nebo odesílatel může uplatnit svůj nárok vůči prvnímu dopravci a cestující nebo příjemce, který je oprávněn k jejich přijetí, může uplatnit svůj nárok vůči poslednímu dopravci. Kromě uvedeného může každý z nich uplatnit svůj nárok vůči dopravci, který prováděl přepravu, během níž došlo ke ztrátě, zničení, poškození nebo zpoždění. Tito dopravci jsou společně a nerozdílně odpovědni cestujícímu nebo odesílateli nebo příjemci.[119]

[119] Čl. 36 odst. 2 a 3 MÚ

6.6 Letecká přeprava prováděná jinou osobou než je smluvní dopravce

Ustanovení upravující vztahy vzniklé při letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem jsou až na formulační úpravy převzaty z Guadalajarské úmluvy.

O přepravu prováděnou jinou osobou, než je smluvní přepravce, půjde v případě, kdy smluvní dopravce, jako podnikatel uzavře přepravní smlouvu podle MÚ s cestujícím nebo odesílatelem a nebo s osobou, která jedná v zastoupení cestujícího nebo odesílatele, a skutečný dopravce provede na základě zmocnění smluvního dopravce celou nebo část přepravy, za předpokladu, že nejde o postupného dopravce ve smyslu definice uvedené v MÚ.[120]

Podíly odpovědnosti smluvního a skutečného dopravce se řídí podle toho, zda skutečný dopravce provedl sjednanou přepravu zcela nebo jen částečně. Na smluvního dopravce se vztahují ustanovení uvedená v MÚ pro přepravu sjednanou ve smlouvě a na skutečného dopravce pouze pro přepravu, kterou sám provádí.

Jednání a opomenutí skutečného dopravce a jeho zaměstnanců a agentů, které je v rozsahu jejich pracovních povinností, se pro přepravu prováděnou skutečným dopravcem považuje za jednání a opomenutí smluvního dopravce a naopak jednání a opomenutí smluvního přepravce a jeho zaměstnanců a agentů, které je v rozsahu jejich pracovních povinností, se pro přepravu prováděnou smluvním dopravcem považuje za jednání a opomenutí skutečného dopravce. Z hlediska účinků spojených s vznesením reklamace a pokynů je třeba upozornit na to, že MÚ nerozlišuje mezi příjemcem reklamace či pokynů. Pokud však jde o pokyny uvedené v čl. 12 MÚ (pokyny spojené s dispozicí nákladu), ty mohou být podány pouze smluvnímu dopravci.[121] Rovněž žaloba na náhradu škody vzniklé v souvislosti s přepravou prováděnou jinou osobou než je smluvní dopravce, může být vznesena buď proti skutečnému dopravci nebo smluvnímu dopravci nebo proti oběma společně, nebo dokonce i odděleně. Je-li žaloba vznesena pouze proti jednomu z nich, má ten druhý právo požadovat, aby byl současně

[120] Čl. 39 MÚ
[121] Čl. 41 a 42 MÚ

souzen i druhý dopravce.[122] Pro přepravu prováděnou jiným než smluvním dopravcem, resp. nároky z ní vzniklé, MÚ stanoví, po vzoru Guadalajarské úmluvy, ve svém čl. 46 další jurisdikce. Zmíněné ustanovení rozšiřuje jurisdikce uvedené v čl. 33 MÚ navíc o soud, jehož soudní pravomoc zahrnuje místo, kde má skutečný dopravce trvalý pobyt a nebo kde je hlavní sídlo jeho podnikání.

Z hlediska výše nároku uplatňovaného žalobcem nemůže celkový úhrn náhrady škod (kumulace náhrady škod), vymáhaných od skutečného a smluvního dopravce a od jejich zaměstnanců a agentů jednajících v mezích plnění svých pracovních povinností, přesáhnout maximální částku, kterou je možné požadovat buď od smluvního, nebo skutečného dopravce podle MÚ.[123]

Neplatnost smluvních ujednání vyslovená v čl. 26 MÚ je rozšířena čl. 47 MÚ i na podobná ujednání mezi skutečným a smluvním dopravce.

6.7 Jiná a závěrečná ustanovení

Závěrečné části MÚ (Hlava VI a VII) se věnují již tradičně ujednáním, která obsahují buď výkladová pravidla – viz čl. 52, či proces směřující k platnosti dokumentu. I přes to považuji za nutné upozornit na jistá specifika těchto ustanovení.

Jiná ustanovení se věnují hned ve svém úvodu problematice obcházení pravidel stanovených MÚ. Jakákoli ujednání stran, která by svým obsahem záměrně zavazovala strany nedodržovat předpisy a pravidla stanovená úmluvou, jsou považována za neplatná a právně neúčinná. [124] Novinkou v oblasti unifikace práva mezinárodní letecké přepravy představuje čl. 50. Ten stanoví smluvním stranám povinnost požadovat na svých dopravcích, aby uzavřeli pojištění na krytí odpovědnosti podle MÚ. S touto povinností se setkáváme již v devadesátých letech v pravidlech ES.[125]

Závěrečná ustanovení upravují co do obsahu podobné otázky jako VÚ, nicméně i tato část se vyznačuje několika specifiky. Předně bych ráda upozornila na čl. 53. Podle

[122] Čl. 45 MÚ
[123] Čl. 44 MÚ
[124] Čl. 49 MÚ
[125] Nařízení EHS č. 2407/1992 a nařízení ES č. 2027/1997

tohoto článku depozitářem MÚ není již jeden stát, jako tomu bylo u VÚ, ale stala se jím mezinárodní organizace – ICAO. Další novinkou MÚ je její otevření se k podpisu nejenom státům, ale i regionálním organizacím pro ekonomickou integraci, pod kterou si představuje všechny organizace, které byly založeny suverénními státy v příslušném regionu a které mají pravomoc rozhodovat ohledně skutečností řízených MÚ a které jsou oprávněny podepisovat a ratifikovat, schválit a přijmout nebo přistoupit k úmluvě.[126] Toto ustanovení zřejmě reaguje na integrační procesy v některých regionech, jako je např. Evropa a především snadný přístup jednotlivých členů výše uvedeních organizací. Počet ratifikací potřebný k uvedení MÚ v účinnost je oproti VÚ výrazně vyšší, MÚ totiž vyžaduje 30 ratifikací. I když byl právě tento počet považován v prvních měsících života dokumentu za příliš vysoký, a tudíž nebezpečný pro samotnou existenci úmluvy, ukázalo se, že účinnost MÚ to neohrozilo.

Podstatná část Závěrečných ustanovení je věnována samotnému vztahu MÚ k jiným dokumentům Varšavské úmluvy. MÚ je přisuzován primární charakter a její aplikace má přednost před jakýmikoli pravidly, jimiž se řídí mezinárodní letecká přeprava mezi členskými státy MÚ, pokud jsou tyto státy společně členskými státy dokumentů uvedených v čl. 55 odst. 1 nebo na území kteréhokoli členského státu této MÚ, pokud je tento stát členským státem jednoho z dokumentů uvedených v bodech a) až e) čl. 55 odst. 1.

Za novinku můžeme také označit čl. 55 a v něm zdůrazněný primární charakter MÚ mezi ostatními pravidly upravujícími mezinárodní leteckou přepravu. Toto ustanovení vlastně zabraňuje aplikaci jiných mezinárodních pravidel mezi smluvními stranami úmluvy.

Možnost odstoupení od MÚ je upravena v čl. 54. Odstoupit od MÚ lze prostřednictvím stejného institutu, jaký upravovala VÚ, tedy výpovědí. Výpověď má formu písemného oznámení a délka výpovědní lhůty je sto osmdesát dnů. Počátek běhu lhůty je spojen se dnem, kdy bylo oznámení doručeno depozitáři. Na rozdíl od VÚ se MÚ snažila upřesnit počátek běhu lhůty tak, aby nedocházelo k nejasnostem s tím spojených.

---

[126] Čl. 53 odst. 2 MÚ

Podrobná úprava je věnována také vztahu MÚ ke státu s více než jedním právním řádem. Pokud taková situace nastane, je možné, aby takový stát při podpisu, ratifikaci, schválení, přijetí nebo přístupu k MÚ prohlásil depozitáři, že úmluva se vztahuje na všechny jeho územní jednotky nebo pouze na některé z nich. Takto učiněné oznámení může kdykoli změnit prostřednictvím nového prohlášení.[127]

Poslední oblast, které se věnuje MÚ ve svých závěrečných ustanoveních, je problematika výhrad. Ty jsou vyloučeny, kromě dvou výjimek, a sice členský stát (MÚ má na mysli stát nebo regionální organizace pro ekonomickou integraci, jež přistoupila k úmluvě) může prohlásit v dokumentu předaném depozitáři, že úmluva neplatí pro mezinárodní leteckou přepravu prováděnou a provozovanou členským státem pro nekomerční účely v souvislosti s výkonem jeho funkcí a povinností suverénního státu nebo může prohlásit v dokumentu předaném depozitáři, že úmluva neplatí pro přepravu osob, nákladu a zavazadel pro jeho vojenské orgány v letadlech registrovaných anebo pronajatých tímto členským státem, kde celá kapacita letadla byla vyhrazena pro takové orgány.[128]

MÚ rozšiřuje počet jazyků, ve kterých byla sepsána na celkem šest jazyků (jazyk anglický, arabský, čínský, francouzský, ruský a španělský). Důvod této plurality je spatřován zejména v roli ICAO, která je jakýmsi gestorem a zároveň depozitářem úmluvy, a ta (jak je z její činnosti známo) dbá na více jazyčnost.[129]

MÚ k dnešnímu dni podle informací, které uvádí organizace ICAO na své internetové stránce, podepsalo celkem 69 států včetně jedné organizace, a sice Evropského společenství. Česká republika MÚ podepsala 28. 5. 1999 a ratifikovala dne 16. 11. 2000. Montrealská úmluva vešla v platnost dne 4.11.2003.

---

[127] Čl. 56 odst. 1 MÚ
[128] Čl. 57 MÚ
[129] J. Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník 3/2000, str. 279

7 Krátké pozastavení nad některými případy

Ačkoli je letecká doprava označována za jednu z nejbezpečnějších, dochází i v tomto dopravním oboru bohužel k nehodám, které svými následky způsobují rozsáhlé škody zejména na lidských životech. Níže uvedené případy se vyznačují tím, že dopravci, kteří osudové lety provozovaly patří mezi dopravce vyznačující se nízkou nehodovostí.

7.1 Air France Concorde flight 4590 (25. června 2000)

K nehodě letounu Concorde let 4590 došlo 25. června roku 2000 při vzletu z pařížského letiště Charles de Gaulle. Při nehodě bylo usmrceno celkem 114 osob, z toho pět nacházejících se v hotelu, do kterého letoun narazil poté, co posádka ztratila kontrolu nad letounem. Většina cestujících pocházela ze Spolkové republiky Německo.

Zjištěním příčiny nehody se zabývaly dvě vyšetřující skupiny. Jedna byla tvořena zástupci úřadu civilního letectví (franc. zkratka BEA) a druhou tvořili soudní porotci, jejímž hlavním úkolem bylo posouzení, zda nedošlo k jednání, které by naplňovalo skutkovou podstatu některého z trestných činů. První z vyšetřujících komisí došla k závěru, že k nehodě došlo v důsledku výbuchu, ke kterému došlo po té, co letoun přejel při vzletu přes kus kovu nacházející se na vzletové dráze. Dále bylo zjištěno, že kus kovu pochází z motoru letounu společnosti Continental DC-10, který vzlétl těsně před vzletem Concordu. Air France podalo na společnost Continental žalobu, ta však byla neúspěšná, neboť kus kovu pocházel z motoru vyrobeného společností General Electric a ten předmětný letoun společnosti Continental neměl.

Společnost Air France přistoupila na náhradu škody ve výši 1,2 milionů dolarů za usmrcenou osobu, což v souhrnu představovalo celkem 115 milionů dolarů. [130]

[130] B.F.Benson, J.D.Rosa: THE STATUS OF PENDING AIR CARRIER LITIGATON, Journal of Air Law and Commerce, n.4/volume 66, Fall 2001, str. 1372

7.2 Singapore airlines flight SQ006 (31. října 2000)

K nehodě letadla společnosti Singapure Airlines došlo dne 31. října 2000 stejně jako v případě letadla Concord při vzletu ještě na letišti. Ze 159 osob na palubě 83 osob zemřelo a 68 bylo zraněno. Většina cestujících byla ze Spojených států amerických a zbytek pocházel z Taiwanu a Singapuru. Při vyšetřování nehody bylo zjištěno, že letadlo bylo na špatné vzletové dráze a narazilo do bariéry, která se na ní nacházela. Kapitán letu stihl ještě sekundu před nárazem letadla kontaktovat řídící věž a sdělit, že na vzletové dráze se nachází nějaká překážka. Dne 23. února 2001 taiwanský Úřad pro bezpečnost letů (zkrat. ASC) dokončil zprávu o nehodě. Ačkoli v uvedené zprávě ASC nespatřoval příčinou souvislost mezi výše uvedenými skutečnostmi a nehodou, vytkl oběma stranám, tj. pilotům letadla a zaměstnancům Chiang Kai-shek International Airport celou řadu jednání a opomenutí, která mohla způsobit nehodu. Především upozornil na technické problémy samotného letadla, které se projevily poruchou při otevírání dveří letadla a spouštění skluzavek při evakuaci cestujících. Dále bylo zjištěno, že posádka letadla věděla o tom, že vzletová dráha, na které došlo k vzletu a následně nehodě, je opravována. Při samotném vzletu se posádka domnívala, že je na správné vzletové dráze, tuto skutečnost potvrdila i řídící věži. Ve skutečnosti však při přesunu na dráhu určenou řídící věží letadlo nenásledovalo označení a dostalo se právě na rekonstruovanou dráhu. Na druhé straně ASC vytkl představitelům letiště nedostatečné označení, resp. upozornění o uzavření vzletové dráhy za účelem její rekonstrukce.

Z hlediska aplikace VÚ je třeba upozornit na skutečnost, že případy vzniklé v souvislosti s nehodou je možné rozdělit do tří skupin. První skupinu tvořily případy, na které se vztahovala aplikace VÚ a k jejich rozhodnutí byly příslušné soudy americké jurisdikce. Druhou skupinu tvořily případy, na které se rovněž vztahovala aplikace VÚ, ale vedením řízení nebylo v souladu s čl. 28 VÚ svěřeno americkým soudům, proto žaloby podané u amerických soudů byly neúspěšné. Poslední skupinu tvořily případy, na které nebylo možné aplikovat VÚ, a to v důsledku toho, že Taiwan nepřistoupil k VÚ.

Výše náhrady za smrt cestujících, kterou poskytla společnost Singapore Airlines se vyšplhala až na částku 400 tisíc dolarů za usmrcenou osobu. Částka byla poskytnuta všem pozůstalým obětí nehody bez ohledu na jejich domicil.[131]

[131] B.F.Benson, J.D.Rosa: THE STATUS OF PENDING AIR CARRIER LITIGATON, Journal of Air Law and Commerce, n.4/volume 66, Fall 2001, str. 1369

8 Závěr

8.1 Zhodnocení dosavadní úpravy práva mezinárodní letecké přepravy

Varšavská úmluva bez ohledu na změny, které postupně přinesly další úpravy, se osvědčila a v oblasti mezinárodní letecké dopravy vytvořila jakýsi základní standard. Kromě pozitiv, která přinesla VÚ ve formě přímé unifikace, můžeme vytknout úmluvě i určité nedostatky. Tyto nedostatky jsou spatřovány např. v těch ustanoveních úmluvy, jež odkazují na vnitrostátní úpravu, aplikovatelnou podle kolizní normy viz. čl 21, 25 VÚ. Další nedostatek je spatřován ve skutečnosti, že VÚ neupravuje nikterak vykonatelnost cizích rozhodnutí a dokonce ani sama svými ustanoveními nezaručuje, že poškozený nebude uplatňovat svůj nárok prostřednictvím žaloby u více soudů. I přes výše uvedené nedostatky je Varšavská úmluva v oblasti mezinárodního práva soukromého považována za významný dokument hned vedle unifikace mezinárodní kupní smlouvy. Těžko si dnes dovedeme představit složité řešení situací pomocí kolizních pravidel, která by odkazovala na aplikovatelné právo pomocí různých kritérií. Tato situace by zřejmě vnášela do oblasti těchto vztahů značnou právní nejistotu a zmatek. Roztříštěnost Varšavského systému nezapříčinila samotná úprava, nýbrž zájmy jednotlivých dopravců.

Montrealská úmluva ve svých počátcích zrodu měla za cíl sjednotit roztříštěný **Varšavský systém**. Snad právě proto konečná podoba MÚ obsahuje řadu ustanovení, jež byla součástí **Montrealských protokolů**, **Guadalajarské** a **Guatemalské úmluvy**. Za významné považují zařazení ustanovení týkající se přezkoumávání limitů odpovědnosti, neboť právě výše limitů stanovená **Varšavským systémem**, byla kritizována řadou smluvních států VÚ. To, jestli se MÚ povedlo vytvořit jednotný systém, který by nahradil dosavadní Varšavský, budeme moci posuzovat až po několika letech její aplikace. Již dnes však můžeme říci, že svým obsahem minimálně odpovídá vývoji mezinárodní letecké přepravy a letectví vůbec.

Úprava mezinárodní letecké dopravy je stejně jako úpravy jiných druhů dopravy oblastí, která je považována za jednu z nejvýznamnějších v mezinárodním obchodu. I když proces jakékoli unifikace je procesem dlouhodobým, procesem, který vyžaduje řadu kompromisů, výsledek takovéhoto procesu přináší především právní jistotu.

8.2 Nové trendy v mezinárodní letecké přepravě

8.2.1 Elektronická letenka

Elektronická letenka je nový fenomén, který si pomalu, ale jistě začíná budovat silné postavení v praxi mezinárodní letecké přepravy osob. V České republice tento druh dopravního dokument nabízí již několik dopravců, mezi něž patří např. společnost Lufthansa, British Airways, ČSA . Podstatou elektronické letenky je vlastně úplné nahrazení papírového provedení letenky se všemi náležitostmi, tak jak je předpokládá MÚ, určitým blokem informací, které jsou uloženy kdesi v počítačové síti dopravce. V praxi potom zakoupení a odbavení pomocí elektronické letenky funguje následovně:

- na základě požadavku cestujícího prodejce provede rezervaci požadovaného letu, přičemž vyznačí do počítačového systému číslo kreditní nebo tzv. mílové karty (karta, jež je vydávána dopravcem)
- po provedení platby vystaví prodejce tzv. passenger reciept, jehož obsahem jsou smluvní podmínky včetně informací o aplikaci odpovědnostního režimu
- kromě „passanger reciept" vystaví prodejce zákazníkovi i tzv. itinerář cesty, který obsahuje informace o době odletu a příletu, dále informace o počtu zastávek apod.

Samotné odbavení probíhá buďto prostřednictvím automatu, nebo prostřednictvím odbavujícího pracovníka přímo na letišti, kde cestující předloží kreditní kartu nebo mílovou kartu nebo pouze nahlásí číslo uvedených karet.

Odbavující pracovník tento údaj zapíše do příslušného počítačového systému a ten po zjištění údajů vydá palubní vstupenku.

Podle názoru dopravců je hlavní výhoda elektronické letenky spatřována především ve snížení nákladů, které byly spojeny s vydáváním klasických letenek. Zájem dopravců prosazovat tuto novou formu dopravního dokument je veliký a podle informací od společnosti Lufthansa dokonce při uzavírání smluv je cestujícím primárně nabízena elektronická letenka a teprve po té klasická letenka.

8.2.2 Bezpečnost letu

Diskuse ohledně bezpečnosti mezinárodní letecké přepravy se znovu objevila v září roku 2002 v souvislosti s teroristickými útoky v New Yorku. Úprava této problematiky není nijak zanesena do výše uvedených unifikačních dokumentů. Určité náznaky se sice objevují v MÚ v souvislosti se zbavením se odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením přepravovaného nákladu, pokud škoda vznikla následkem války nebo ozbrojeného konfliktu, nicméně pod tyto pojmy nelze podřadit pojem teroristický útok.

Aplikací VÚ a jejího ustanovení čl. 20 odst. 1 bychom pravděpodobně došli k závěru, že bylo by na dopravci, aby prokázal, že učinil veškerá nutná opatření. Mezi taková opatření bude patřit zejména zajištění kontroly cestujících při vstupu na palubu letadla apod. MÚ takovouto exkulpaci dopravci neposkytuje a stanoví v čl. 21 odst. 1 absolutní odpovědnost, bez ohledu na to, jestli dopravce učinil veškerá opatření spojená s ochranou proti teroristickým útokům.

Těžiště úpravy boje proti terorismu je spíše v oblasti mezinárodního práva veřejného. Jako příklad můžeme uvést Úmluvu o trestných činech a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, dále Úmluvu o potlačování protiprávního zmocnění se letadel apod. Práva a povinnosti v nich uvedené směřují především vůči jednotlivým státům

Důležitou roli hraje v této oblasti ICAO, ta totiž sjednocuje určité požadavky na technické vybavení letišť zejména v oblasti rentgenů sloužící k odhalení nebezpečných předmětů, trhavin a pod.

Kromě teroristických útoků se v posledních letech začalo živě diskutovat o určitých minimálních technických požadavcích na stav samotných letadel, a to s ohledem na několik dopravních katastrof způsobených právě v důsledku špatného technického stavu letadel některých dopravců. V této souvislosti byly např. vytvořeny seznamy leteckých společností, kterým není umožněno provozovat mezinárodní leteckou přepravu na území členských států EU. Z hlediska původu těchto společností se jedná většinou o nízko nákladové společnosti podnikající např. na území afrického kontinentu.

Na závěr si dovoluji podotknout, že i přes riziko spojené s teroristickými útoky či s epidemií nemoci SARS v Asii, došlo v posledních letech podle informací uváděných organizací ICAO k výraznému nárůstu počtu přepravovaných osob. Tato skutečnost svědčí o tom, že mezinárodní letecká přeprava má a bude mít stále své silné a významné postavení v mezinárodním obchodě.

9 Použitá literatura

- Z. Kučera : Mezinárodní právo soukromé, Brno 1999, str. 23, 24, 41, 203
- M. Pauknerová: Právo Evropské unie a doprava, Právní rozhledy 9/1998, str. 2
- J. Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 - Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník 3/2000, str. 262, 268, 270, 271, 273, 276
- J. Horník: Evropská unie výrazně posílila práva cestujících v letecké dopravě, Právní rozhledy 15/2004, str. 570
- M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících, Studie mezinárodního práva 1962, str. 224, 225, 227, 232, 236, 238, 241, 244, 245, 246, 249, 253, 259, 268, 269, 270, 270, 271, 273, 275, 279
- J. Čapek: Civilní letectví ve světle práva, Praha NADAS 1988, str. 12, 49.
- Lawrence B. Goldhirsh: The Warsaw Convention Annoted: A legal Handbook, the Hague 2000, str. 12, 13, 27
- Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt: Úvod do studia českého práva mezinárodního obchodu, PF Plzeň 1997, str. 202
- Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt: Úvod do práva mezinárodního obchodu, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk 2003, str. 21
- P. Pernica, R. Novák, L. Zelený, V. Svoboda, K. Kavalec: Doprava a zasilatelství, ASPI 2001, str. 27, 323
- L. Tichý, R. Arnold, P. Svoboda, J. Zemánek, R. Král: Evropské právo, C.H.Beck 1999, str. 682
- D. Pradhan: THE FIFTH JURISDICTION UNDER MONTREAL LIABILITY CONVENTION: WANDERING AMERICAN OR WANDERING EVERYBODY?, Journal of Air Law and Commerce, n.4/volume 68, Fall 2003, str. 725
- B.F.Benson, J.D.Rosa: THE STATUS OF PENDING AIR CARRIER LITIGATON, Journal of Air Law and Commerce, n.4/volume 66, Fall 2001, str. 1369, 1379

- Č. Čepelka, P. Šturma: Mezinárodní právo veřejné. EUROLEX BOHEMIA Praha 2003, str. 284

dále byly použity informace uváděné v článcích publikovaných na webových stránkách:

- Ministerstva dopravy ČR – www.mdcr.cz
- společnosti ČSA a.s – www.csa.cz
- organizace ICAO – www.icao.org
- organizace ECAC – www.ecac-ceac.org
- organizace IATA – www.iata.org