

Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Lenka Vlčková

**AKTUÁLNÍ OTÁZKY REGULACE
MEZINÁRODNÍ LETECKÉ PŘEPRAVY**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc., DSc.

Katedra: Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 10. 6. 2010

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracovala samostatně za použití zdrojů a literatury v ní uvedených.

V Praze dne 10. 6. 2010

.....

Lenka Vlčková

Poděkování

Na tomto místě bych chtěla poděkovat Prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSs., DSc. za cenné rady a odborné vedení a připomínky.

Obsah

Obsah	4
1 ÚVOD.....	7
1.1 Mezinárodní letecká přeprava plná aktuálních otázek.....	7
1.2 Vytyčení cílů.....	7
2 HISTORIE A VÝVOJ LETECKÉHO PRÁVA.....	9
3 ZÁKLADNÍ POJMY	13
3.1 Doprava v. Přeprava. Jsou to synonyma?.....	13
3.2 Mezinárodní přeprava.....	14
3.3 Předmět přepravy.....	16
3.3.1 Cestující.....	16
3.3.2 Zavazadla, zboží, náklad	17
3.4 Letadlo	18
4 PŘEPRAVNÍ DOKUMENTY	19
4.1 Letenka.....	19
4.2 Zavazadlový lístek	23
4.3 Letecký nákladní list.....	24
4.4 Zhodnocení úpravy	25
5 MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY VÝZNAMNÉ PRO ODPOVĚDNOST LETECKÉHO DOPRAVCE	26
5.1 VARŠAVSKÝ SYSTÉM	26
5.1.1 Varšavská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (1929)	26
5.1.1.1 Odpovědnost dopravce za škodu v obecné rovině	27
5.1.1.2 Odpovědnost za škodu na zdraví.....	28
5.1.1.3 Odpovědnost za škodu na zavazadle a zboží.....	32
5.1.1.4 Odpovědnost za zpoždění.....	35

5.1.1.5	Odmítnutí vstupu na palubu	37
5.1.1.6	Omezení odpovědnosti	38
5.1.1.7	Zhodnocení úpravy	40
5.1.2	Haagský protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě roku 1929 (1955)	41
5.1.3	Montrealská dohoda 1966	42
5.1.4	Guadalajarská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem (1961)	44
5.1.5	Guatemalský protokol o změně Varšavské úmluvy (1971)	45
5.1.6	Montrealské protokoly.....	47
5.1.7	Iniciativa Japonska a IATA	48
5.1.8	Zhodnocení úpravy	49
5.2	MONTREALSKÁ ÚMLUVA O SJEDNOCENÍ NĚKTERÝCH PRAVIDEL V MEZINÁRODNÍ LETECKÉ PŘEPRAVĚ (1999).....	50
5.2.1	Odpovědnost za škodu.....	52
5.2.2	Včasné oznámení reklamace a promlčení náhrady škody.....	54
5.2.3	Omezení odpovědnosti	55
5.2.4	Zálohy a přepočítání SDR na národní měny.....	58
5.2.5	Zhodnocení úpravy	59
6	ODPOVĚDNOST DOPRAVCE A ROZSAH NÁHRADY ŠKODY NA KOMUNITÁRNÍ ÚROVNI.....	60
6.1	Práva cestujících v Evropské unii.....	62
6.2	Odepření nástupu do letadla, zpoždění, zrušení letu	62
6.3	Odškodnění v případě letecké nehody	66
6.4	Úprava vybraných nařízení Evropského parlamentu a Rady z oblasti leteckého práva.....	67

7	SVOBODY VZDUCHU A ÚPRAVA OBSAŽENÁ V ÚMLUVĚ O MEZINÁRODNÍM CIVILNÍM LETECTVÍ.....	69
7.1	Chicagská úmluva o mezinárodním civilním letectví (1944).....	69
7.1.1	Základní články Úmluvy	70
7.2	Svobody vzduchu.....	72
8	ZÁVĚR.....	75
	Seznam použité literatury a pramenů.....	77
	Current issues in regulation of international carriage by air - Summary.....	80
	Klíčová slova	81

1 ÚVOD

1.1 Mezinárodní letecká přeprava plná aktuálních otázek

Mezinárodní letecká přeprava, pojem, pod kterým se mnoha lidem vybaví mnohé. Pro některé znamená jeden z nejvytíženějších způsobů dopravy, pro jiné je způsobem nejbezpečnějším, nejrychlejším, pro mnohé ale zároveň i nejtragičtějším. Letecká doprava byla, je a bude stále aktuálním tématem dnešních dnů, neustále je zdrojem situací, které vybízí k novým a zajímavým otázkám, na které hledá odpovědi nejen zkušený právník v tomto oboru, ale i student práv, stejně tak laická osoba prakticky využívající služby leteckých společností. Díky rychlosti, se kterou se vývoj v letectví potýká, se jedná bezesporu o velice moderní záležitost.

Musím uznat, že pro psaní diplomové práce jsem si nemohla vybrat lepší období. Poslední měsíce byly plné událostí, jež studentce práv, zajímající se o tuto problematiku, poskytly velice praktická srovnání s částí teoretickou. Od nesmírně tragického pádu speciálu polského prezidenta Kaczynského ve Smolensku, přes pár týdnů na to následující výbuch islandské sopky Eyjafjallajökull, jejíž popel doslova paralyzoval celý evropský letecký svět. Následně vznikla otázka, je tato skutečnost zařaditelná pod široce rozsáhlý pojem *vis maior*? Jsou letecké společnosti odpovědny za vzniklá zrušení letu? Odpověď bude podána v diplomové práci.

Toto téma diplomové práce jsem si vybrala z důvodu, že mě celá oblast letectví velice zajímá, něčím přitahuje. Navíc v kombinaci s odpovědností dopravce a náhradou škody, na kterou se v práci chci zaměřit, ho považuji za více než praktické.

1.2 Vytyčení cílů

V diplomové práci se chci soustředit především na, podle mého názoru, nejaktuálnější téma v letecké dopravě a tím je odpovědnost leteckých dopravců za škody způsobené na zdraví a zavazadlech cestujících, zboží či nákladu odesilatele. Metodou mé práce bude srovnání hmotných ustanovení jednotlivých mezinárodních úmluv, jednající o této problematice, neopominutelně ovšem také s ustanoveními evropskými. Jednotlivé úmluvy budou vždy podrobeny mému zhodnocení spolu s

navržením možných řešení problémů, s nimiž jsem se během psaní setkala a jež by mohly případně vést k novým námětům na úpravu stávající legislativy. Mým záměrem, v kapitole jednající o legislativě EU, je podat navíc i stručný průřez nařízeními upravující různé otázky dotýkající se leteckého práva. Práce se bude prolínat řadou mezinárodní a evropské judikatury, na které se pokusím o bližší přiblížení daného problému.

Vedle tohoto hlavního zájmu, chci v diplomové práci pojednat o historii letectví a vývoji v legislativní činnosti, zejména na poli mezinárodních úmluv. Na základních pojmech podám vysvětlení této oblasti práva, za použití četných příkladů z mezinárodní judikatury. Nedílnou součástí práce budou nicméně i základní letecké přepravní dokumenty, kterým se budu jednomu po druhém postupně věnovat. Za aktuální otázku považuji i jednotlivé svobody vzduchu, proto se jimi chci zabývat v jedné ze závěrečných kapitol. V úplném závěru pak tuto práci zhodnotím spolu s jednotlivými poznatky, ke kterým jsem v průběhu dospěla.

2 HISTORIE A VÝVOJ LETECKÉHO PRÁVA

Již v první polovině minulého století, překročila letecká doprava státní hranice a stala se především záležitostí mezinárodní, tudíž v převážné míře upravenou mezinárodním leteckým právem, na jehož instrumenty muselo být reagováno sjednáváním příslušných mezinárodních smluv.

Kde však začít s hledáním počátků letectví? Odhlédnu-li od prvních bájných pokusů Daidala a Ikara, je tímto klíčovým bodem první přemístování vzduchem, prováděné pomocí horkovzdušných balónů. První střípky legislativy jsou datovány do roku 1784 do Paříže, kde místní policie jako první vydala nařízení, zaměřené především a výlučně na balóny Bratrů Montgolfierových, kterými zakazovala lety bez udělení speciálního povolení.¹ Postupem času, jak bývá zvykem, začaly být balóny využívány k vojenským účelům, například v letech 1870-1871 v probíhající francouzsko-pruské válce. Jako důsledek této skutečnosti, vznikla povinnost vyřešit otázku statusu vojenské posádky balónu v případě zajetí nepřítelem. Konference v Bruselu roku 1874 podala odpověď ve formě *Deklarace o právním statutu vzduchoplavců*.

Situace se změnila ve chvíli, kdy člověk poprvé zdolal vzdušný prostor za použití letadla. Bylo to jen chvíli po konci 1. světové války, v roce 1919, kdy byla mezi Londýnem a Paříží zavedena pravidelná letecká linka. Věřím, že by se našlo jen málo odvážlivců z dnešní doby, ochotných usednout do strojů vyráběných na počátku 20. století, přesto to byl úžasný krok, který se měl od této chvíle jen a jen ubírat kupředu. Lidé byli postupně schopni zdolávat stále větší vzdálenosti, přesahující hranice svých vlastních států a logickým důsledkem se i nevyhnutelně stala intervence do vzdušných prostorů ostatních států. Leteckému světu, vedle obrovského množství jiných otázek, nezbývalo nic jiného, než se začít zabývat definicí vzdušného prostoru společně s jeho ochranou a najít schůdná východiska z této situace.

Příležitostí se stala mezinárodní diplomatická konference konaná v Paříži roku 1910. Byl zde vypracován návrh mezinárodní úmluvy o letectví, který ale nikdy nebyl dále použit, jelikož se průběh konference potýkal s nesmiřitelnými názorovými rozpory

¹ Srov. DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. An Introduction to Air Law. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 2.

hlavních účastníků² a skončila proto neúspěchem. Tendence této doby ovšem nezadržitelně směřovala k úplné suverenitě států nad jejich vzdušnými prostory a toto právo bylo mlčky respektováno, až postupně dalo vzniku obyčejovému mezinárodnímu právu úplné a výlučné státní suverenity jednotlivých států.

Podporu tomuto směru dala i diplomatická konference v roce 1919, konaná opět v Paříži, na které byl přijat první základní mezinárodní dokument dotýkající se leteckého práva a tím byla *Úmluva o úpravě letectví, tzv. Pařížská úmluva*. Státy respektovaly právo ostatních států k pokojnému přeletu cizích letadel, přesto ale byla dominantním principem zmíněná suverenita. Postupem času se Úmluva stala zastaralou a byla proto nahrazena v roce 1944 *Úmluvou o mezinárodním civilním letectví*.

Letecká doprava stále více získávala na důležitosti a s ní i zvyšující se počet komerčních letů, prováděných jednotlivými dopravci a do popředí se tudíž dostala i otázka vymezení odpovědnosti za škodu způsobenou během letecké přepravy.³ První legislativní kroky byly učiněny roku 1929, kdy byla ve Varšavě podepsána *Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, tzv. Varšavská úmluva* (dále také „VÚ“) Tato úmluva doznala během mnoha let své existence značných zásahů do jejich původních ustanovení a byla několikrát měněna či doplňována řadou protokolů a úmluv. V roce 1955 *Haagským protokolem* (dále také „HP“), v roce 1961 pak doplněna *Guadalajarskou úmluvou*, v roce 1971 změněna *Guatemalským protokolem* a nakonec roku 1975 čtyřmi *protokoly Montrealskými*. Oblast úpravy odpovědnosti leteckého dopravce upravuje nicméně v dnešních dnech *Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, tzv. Montrealská úmluva z roku 1999* (dále také „MÚ“), která nahradila předcházející systém varšavských úmluv a je nyní platným právem pro státy, jež ji ratifikovaly.

² Rozpor se objevil mezi zástupci Anglie a Francie, kdy každá ze stran zastávala zcela opačný názor na definici vzdušného prostoru. Francie prosazovala svobodu vzduchu, na druhou stranu Anglie zas úplnou suverenitu států nad jejich vzdušným prostorem. I přes zřejmé rozdílné postoje, si oba státy uvědomovaly nutnost určit závazná pravidla jejich vzájemné letecké dopravy. Proto byla roku 1913 uzavřena smlouva, stanovující, že nevojenské i vojenské lety, musely být povoleny druhou stranou. Ty nevojenské dále ještě za podmínky vydání osvědčení o právu na let.

³ Všechny následně zmíněné úmluvy a protokoly tzv. Varšavského systému společně s jejich oficiálními názvy, budou podrobně probrány ve vlastní kapitole jednající o Mezinárodních úmluvách významných pro odpovědnost leteckého dopravce.

Třicátá léta byla plodná, co se týče vzniku mezinárodních úmluv, majících dopad na otázky leteckého práva. Pro zmínku např. i tzv. *Římská úmluva* z roku 1933, o *sjednocení některých pravidel o náhradě škody způsobené třetím osobám nebo majetku na zemi cizími letadly*, nebo dále také *Úmluva o sjednocení některých pravidel týkajících se pomoci a záchrany letadel nebo letadly na moři*, z roku 1938, podepsaná v Bruselu.

Blížící se rok 1944 předznamenával naději na úpravu pravidel, jež upravují vztahy mezi státy v oblasti mezinárodního letectví, především definování a vymezení svobod vzduchu. Tato naděje se stala reálnou na diplomatické konferenci v Chicagu, v roce 1944, na které byla přijata *Úmluva o mezinárodním civilním letectví, známá jako Chicagská úmluva*, společně s dalšími několika významnými dokumenty. To však nebyl jediný přínos Úmluvy. Další významnou skutečností byl vznik Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO (*International Civil Aviation Organization*), (dále jen **ICAO**).

Na poli mezinárodního leteckého práva se ovšem objevily i jiní hráči. Velký vliv na jeho rozvoj vykonával Mezinárodní technický výbor právních znalců leteckých CITEJA (*Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens*), (dále jen **CITEJA**), jenž se podílel, mimo jiné, i na vypracování Varšavské úmluvy. Nezmíněno, nemůže zůstat ani mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA (*International Air Transport Association*), (dále jen **IATA**), jež vzniklo v roce 1945 na základě konsensu několika soukromých leteckých společností a mnozí jiní.

Pro úplnost, se patří dodat, že i v oblasti letecké bezpečnosti a prevenci v boji s terorismem, byly učiněny legislativní kroky. V roce 1963 byla v Tokiu sjednána *Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla*. Jen několik let poté, v roce 1970 pak byla v Haagu podepsaná *Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel*. Dalším předpisem byla následně i *Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožující bezpečnost civilního letectví*, uzavřena v Montrealu.

Pro oblast vnitrostátní úpravy byla plodná 20. – 30. léta minulého století, ve kterých mnohé státy přijaly své vlastní zákony z oblasti civilního letectví. Československá republika nebyla výjimkou. Vznikl zákon o civilním letectví č.

172/1925 Sb.,⁴ vládní nařízení, jímž se vydávají některé předpisy o cizozemských letadlech č. 148/1934 Sb., a jiné.⁵

⁴ Nyní platný zákon o civilním letectví má č. 49/1997 Sb.

⁵ Srov. ČAPEK, Jan, KLÍMA Richard, ZBÍRALOVÁ Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Lexis Nexis CZ s.r.o. 2005, str. 11 – 13.

3 ZÁKLADNÍ POJMY

Na začátku jakýchkoli úvah vztahujících se k veškeré tématice mezinárodní letecké přepravy, je potřeba se v první řadě zastavit u základních termínů, prolínajících se celou problematikou. Správné vymezení a zejména pochopení, společně s další adekvátní aplikací pojmů je vždy důležitým faktorem v jakékoli oblasti života a pro oblast práva tato důležitost nabývá o to větších rozměrů.

3.1 Doprava v. Přeprava. Jsou to synonyma?

Tyto dva pojmy jsou v praxi často zaměňovány s domněním, že se jedná o synonyma.⁶ Nicméně při detailním pohledu a důsledném rozboru těchto pojmů, lze zjistit, že realita je jiná. Teorie stanoví, že doprava je chápána jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob, jenž je uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách⁷ nebo také přemístění v technickém smyslu. Zatímco přeprava je pojímána jako právo přemístění osob nebo nákladu z hlediska účelu a výsledku pomocí dopravního prostředku a úkony s tím související.⁸ Je zřejmé, že doprava je širším pojmem a vyjadřuje obecný způsob přemístění. Tento pojem tedy zahrnuje přemísťování osob nebo nákladu genericky určených. Přeprava pak již v sobě zahrnuje určitý stupeň individualizace předmětu přemísťování, konkrétní právo na přemístění představované přepravní smlouvou.

⁶ Dokonce samotná znění VÚ a MÚ se rozcházejí v aplikaci těchto pojmů. VÚ ve svém úvodním článku stanoví, že se vztahuje na veškerou mezinárodní dopravu osob, zavazadel nebo zboží, kdežto MÚ se již zmiňuje o mezinárodní přepravě. Vysvětlení lze najít jistě v době, ve které byly obě úmluvy přijaty. Je logické, že mezi roky 1929 a 1999 došlo k mnohým změnám v pojetí na tyto pojmy.

⁷ Srov. Všeobecná encyklopedie ve 4 svazcích, 1. díl. Diderot 1996, str. 548 (cit. z HORNÍK, Jiří. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. Evropské mezinárodní právo, 6/1999, ročník 8, str. 41).

⁸ Srov. Všeobecná encyklopedie ve 4 svazcích, 3. díl. Diderot 1997, str. 594; MADAR, Z. a kol. Slovník českého práva. Praha: Linde 1995. (cit. z ibidem).

3.2 Mezinárodní přeprava

Počátky tohoto pojmu lze najít již ve Varšavské úmluvě, která stanoví: „*Tato Úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel nebo zboží, provozovanou letadlem za úplaty. Vztahuje se rovněž na bezplatnou přepravu, kterou provádí letadlem dopravní letecký podnik.*“⁹ Každá z jednotlivých podmínek uvedených v první větě musí být splněna. Nebude-li, nejedná se o mezinárodní přepravu. Následuje otázka: „Co je to vlastně *mezinárodní letecká přeprava*?“ Jedná se o velice významný pojem, který musí být vysvětlen na počátku veškerých úvah. Odpověď nalezneme v tomtéž článku, který říká, že je to každá přeprava, při které leží místo odletu a místo určení na území dvou Vysokých smluvních stran¹⁰ nebo na území jen jedné z nich, pokud je však stanovena zastávka na území, jež je podrobena suverenitě jiné Mocnosti, i když není Vysokou smluvní stranou. Velice podobnou definici lze samozřejmě nalézt i v Montrealské úmluvě s nicméně moderními pojmy jako jsou smluvní strana, stát apod.

Občanství cestujících zde nehraje žádnou roli, stejně tak roli nehraje příslušnost dané letecké společnosti ani území, přes která letadlo letí. Určující pro použití úmluv je smlouva, kterou strany uzavřely pro přelet mezi danými cílovými místy. Jako důkaz svědčí palubní lístek, který ovšem ne vždy ukazuje úplnou dohodu. Proto pro zjištění, zda se jednalo o mezinárodní leteckou přepravu, je třeba zkontrolovat:

- místo odletu,
- cíl určení,
- jakékoli dohodnuté zastávky,
- a fakt, zda se jedná o Vysoké smluvní strany.¹¹

⁹ Srov. článek 1 odst. 1 VÚ.

¹⁰ Vysoká smluvní strana je stát, který Úmluvu podepsal a navíc i ratifikoval. Ačkoli existují rozhodnutí soudů, která tvrdí opak a to ten, že signatář Úmluvy se stává zároveň i Vysokou smluvní stranou, viz rozhodnutí anglického odvolacího soudního orgánu Sněmovny lordů ve věci *Phillipson v. Imperial Airways*, (cit. z ibidem).

¹¹ Srov. GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers 1988, str.11.

Až na drobné změny v definici mezinárodní letecké přepravy, ke které nevyhnutelně došlo v pozdějších úpravách Varšavské úmluvy a následně v Montrealské úmluvě je výše zmíněné aplikovatelné stále.

Jednotlivé mezinárodní úmluvy vyžadují úplatnost jako jednu z podmínek k jejich aplikaci. Je pochopitelné, že přepravcův zájem je ve většině případů obchodní ale ani ten neznamená vždy pouze aspekt finanční. Za přepravu nemusí být placeno jen penězi, ale i pomocí práce nebo služeb, za předpokladu že jsou penězi ocenitelné.¹² Příkladem může být např. situace, kdy je přepravován právník v soukromém letadle svého klienta na místo, kde bude právník jednat ve prospěch tohoto klienta. Ve výjimečných situacích mají dopravci ovšem zájem na poskytnutí bezplatné přepravy. Jedná se o leteckou přepravu prováděnou dopravními leteckými podniky a organizacemi, které vydávají bezplatné letenky v očekávání zisku zpětné výhody, např. z propagačních důvodů.

Na závěr je důležité poznamenat, že úmluvy se vztahují pouze na dopravní přepravce. Proto případná žaloba např. na výrobce letadla nebo na servisní inspekci nespadá pod ustanovení a pravidla ani jedné úmluvy.¹³ Mezinárodní přeprava nicméně může být vykonána postupně několika dopravci. Taková přeprava se považuje za jednu nepřerušenu, je-li zamýšlena jako jediný výkon, a to i v tom případě, je-li částečně realizována vnitrostátně. Proto i tento vnitrostátní úsek je považován za mezinárodní leteckou přepravu.

¹² Srov. GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. Warsaw Convention, Commentary. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 1, článek 1, str. 20.

¹³ Pod ustanovení VÚ nespadá navíc ani mezinárodní letecká doprava, kterou provádějí letecké podniky jako první pokusy za účelem zřízení pravidelných leteckých linií. Taktéž se nevztahuje na dopravu, která se provádí za mimořádných okolností mimo rámec veškeré normální činnosti leteckého provozu (článek 34 VÚ) Obě úmluvy – VÚ ani MÚ - se nevztahují na dopravu provozovanou státem nebo jinými právníckými osobami práva veřejného, nesplňují-li požadavky stanovené úmluvami. Vyňata je také poštovní doprava.

3.3 Předmět přepravy

Předmětem přepravy jsou „osoba“, „zavazadlo“, „zboží“ a „náklad“.¹⁴ Posledně zmíněný začal postupem času nahrazovat pojem zboží, proto se v MÚ s pojmem zboží již nepotkáme. Díky v podstatě jasnému znění, nezpůsobují tyto pojmy velké problémy. Přesto ale určité nejasné otázky vznikají.

3.3.1 Cestující

Kdo je to přepravovaná osoba? Vztahuje se úprava úmluv i na posádku letadla? Odpověď na první otázku je komplikovaná díky skutečnosti, že úmluvy používají jak termín osoby (persons), tak termín cestující (passengers), přesto je vyřešení tohoto problému nesmírně důležité např. pro potřeby případné odpovědnosti dopravce za škodu. Jaký je tedy rozdíl mezi osobou a cestujícím? Důsledné pojetí by předpokládalo, že za pojem „osoby“ lze považovat jakoukoli osobu na palubě letadla, tedy jak posádku, tak černého pasažéra. S tím ale nelze souhlasit, proto se jako východisko ukazují tvrzení, pojímat tyto dva pojmy jako synonyma.¹⁵ Je zřejmé, že se musí jednat o osobu, která byla dopravcem přepravována na základě přepravní smlouvy.¹⁶ Z tohoto důvodu žaloba podána černým pasažérem nebo rukojmím, který byl přibrán na palubu, se bude řídit obecnými principy práva. Osoba se stává cestujícím, jakmile ji po předchozím předložení letenky (flight ticket) u odbavovací přepážky přijme dopravce, tedy až je ji vytištěn palubní lístek (boarding card). Samotné vydání letenky v prvotní fázi ještě není

¹⁴ Srov. definici obchodní letecké dopravy v § 56 odst. 1 č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, kde se za předmět dopravy považují osoby, zvířata, zavazadla, věci a pošta.

¹⁵ Srov. HORNÍK, Jiří. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. *Evropské mezinárodní právo*, 6/1999, ročník 8, str. 41.

¹⁶ Pokud je vyhošťován prostřednictvím letadla vězeň pod dohledem policie, je cestujícím, i když ne zrovna standardním. Děti mladší 2 let, cestující zadarmo pod dozorem rodičů, jsou cestujícími, stejně jako osoby usilující o azyl a které jsou deportovány. Mrtvé tělo cestujícím není – srov. *Guyton v. Phillips*, 609 F2d 248, US Court of Appeals (9th Cir. 1979), (cit. z GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. *Warsaw Convention, Commentary*. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 3, článek 17, str. 37).

deklarací záměru přijmout kupujícího jako pasažéra.¹⁷

Odpověď na druhou otázku zní - zaměstnanci letecké společnosti, kteří na palubě letadla během letu pracují, nespádají pod ustanovení úmluv. Důvodem je skutečnost, že jsou k dopravci vázáni pracovní smlouvou a jejich vztah je tedy čistě pracovněprávní. Další možnou variantou jsou ti zaměstnanci, kteří mají právo na bezplatné cestování. Ti pod ustanovení úmluv také nenáleží, pokud jim nebyl poskytnut palubní lístek. V případech poskytnutí lístku, již byla uzavřena platná přepravní smlouva.

3.3.2 Zavazadla, zboží, náklad

Zavazadla představují nedílnou součást cestování a letecká doprava není výjimkou. Specifikem v tomto druhu dopravy nicméně je, že zavazadla jsou rozdělována do dvou druhů, na zavazadla zapsaná a nezapsaná. Zapsaná zavazadla odevzdává cestující dopravci, a jsou proto přepravována mimo jeho dohled. Ta nezapsaná si cestující ponechává během letu u sebe, jedná se o tzv. příruční zavazadla. Fotoaparát a peníze, které má pasažér u sebe, jsou také pojímány jako příruční zavazadla. Na palubě však může dojít i k následující situaci. Pokud je zavazadlo předáno členům posádky letadla k jeho uložení na jiné místo na palubě, ať už dobrovolně, na žádost nebo jsou-li pro nedostatek místa úložní prostory nad sedadly plné, tento status zavazadla, jako příručního, se přesto nezmění.¹⁸

Termín zboží zahrnuje všechny hmotné předměty schopné přepravy.¹⁹ Tak je tento termín pojat i ve většině všeobecných podmínek leteckých společností, např. *Lufthansa Airlines* považuje za zboží všechno, co je schopné přepravy, kromě poštovních zásilek a zavazadel, které jsou odbaveny cestujícími na základě letenky nebo zavazadlového lístku, ale naopak včetně zavazadel zapsaných v leteckém nákladním listě.

¹⁷ Srov. ibidem; *Adamson v. American Airlines*, 16 Avi 17, 195, NY US Supreme Court, (cit. z ibidem).

¹⁸ Srov. ibidem, Hlava 3, článek 18, str. 8-9. Pro zajímavost, Guatemalský protokol ve svém článku 17 odpovědnost za příruční zavazadla zavádí.

¹⁹ Srov. ibidem Hlava 3, článek 18, str. 6.

Z tohoto pojetí pojmu zboží vyplývá, že se jedná o všechny předměty, a to i bez jakékoli hodnoty. Naproti tomu původní francouzský text VÚ dává pojmu zboží význam ekonomický, tedy i hodnotový, když stanoví, že na základě francouzského práva se pod něj vztahuje vše, co je schopné být předmětem obchodních transakcí, včetně živých zvířat. Nicméně, využijeme-li tuto definici na praktickém případě, tělesné pozůstatky člověka nemohou být klasifikovány jako zboží. Přesto však bylo judikaturou mrtvé tělo za zboží označeno.²⁰ Stejně tak bylo za zboží považováno živé zvíře, ale i mrtvé, jako jsou např. zmrazené ryby.²¹ V ojedinělých případech, mohou mít zvířata status zapsaného zavazadla, pokud cestujícímu nebylo povoleno vzít si zvíře na palubu.

Modernější pojem náklad, nahradil význam pojmu zboží. Nákladem může být téměř cokoli. Z logiky věci mohou být přepravovány věci schopné přepravy, jako jsou např. kusové zásilky různé velikosti, ale i přeprava prováděna pomocí kontejnerů a palet.

3.4 Letadlo

Definice pojmu letadla byla poprvé stanovena v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 jako zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu. Definice v této podobě byla přebrána i do zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zahrnuty jsou tedy helikoptéry, horkovzdušné balóny, vzducholodě, kluzáky apod. Letadlem nicméně nejsou vznášedla nebo zařízení s raketovým pohonem.²²

Pojmy, s nimiž se lze v jednotlivých úmluvách setkat jsou příliš obecné. Ponechávají velký manipulační prostor pro výklad a způsobují tím názorové rozpory při jejich aplikaci. Velkým přispěním by dozajisté bylo jejich zpřesnění.

²⁰ Srov. *Johnson v. American Airlines*, 20 Avi 18,248 and 1988 AL 146 No. 10, US Court of Appeals, 9th. Cir., 1987, (cit. z ibidem).

²¹ Srov. *Gastaldi Internationale v. Aeroporti di Roma*, Řím, 3. 10. 1989, (cit. z ibidem).

²² Srov. HORNÍK, Jiří. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. *Evropské mezinárodní právo*, 6/1999, ročník 8, str. 42.

4 PŘEPRAVNÍ DOKUMENTY

Vedle hlavní snahy na poli mezinárodního leteckého práva unifikovat především odpovědnost dopravce za škodu, bylo také nicméně velice podstatné sjednotit v první řadě problematiku přepravních dokumentů a jejich náležitostí. V podstatě jen na základě takového dokumentu, prokazující existenci osoby, zavazadla, zboží, či nákladu a tudíž i kontrolu dopravce nad nimi, vzniká následná odpovědnost za škodu. Svět leteckých společností toto sjednocení potřeboval pro zachování právní jistoty. Bylo by totiž zcela nevhodné a hlavně zmatečné, aby každá letecká společnost upravovala a stanovovala ve svých dokumentech odlišné údaje. Proto i pouhá minimální unifikace náležitostí na takových dokumentech byla žádoucí.²³

Základní rozdělení lze najít už ve Varšavské úmluvě, která pojednává o jízdence, průvodce pro zavazadla a nákladním leteckém listu. Už ale v následujícím Haagském protokolu se jízdenka mění v letenku, v Montrealské úmluvě pak v individuální nebo hromadný přepravní dokument. Průvodce pro zavazadla byl později následujícími úpravami změněn v označení zavazadlový lístek. Proto, pro rozhodně větší přehlednost, budu nadále používat těchto modernějších a praxí používaných termínů - tedy letenka, zavazadlový lístek a letecký nákladní list a budu v nadcházejících krocích srovnávat úpravu VÚ, VÚ změněnou HP a úpravu obsaženou v MÚ. Důležité je si uvědomit, že v současné době plně rozvinuté a moderní dopravy již není VÚ vyhovující a proto musí být kladen důraz na ustanovení MÚ, jež představuje unifikační instrument v oblasti přepravních dokumentů (a ne jen jich), jelikož však VÚ byla a je základem veškerých následných úprav, nebude na ni na tomto místě zapomenuto.

4.1 Letenka

Úpravu náležitostí letenky stanovuje článek 3 VÚ. Aby byla považována za přepravní dokument, musí obsahovat následující: místo a dobu vydání letenky, místa odletu a určení, stanovené zastávky, které mohou být dopravcem změněny, jméno a

²³ Srov. HORNÍK, Jiří. Přepravní dokumenty v mezinárodní letecké dopravě. Časopis pro právní vědu a praxi, 2/2000, ročník 8, str. 166.

adresu dopravce nebo dopravců a upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený Úmluvou. Lze dodat, že všechny následné úpravy, jež měnily či doplňovaly VÚ, přinášely stále méně obsahových požadavků, což vedlo k výraznému zjednodušení letenek.²⁴ MÚ se ve svých ustanoveních omezuje jen na vyznačení místa odletu a určení, vyznačení zastávky a upozornění na aplikaci MÚ.²⁵

Kým však má být letenka vydána? Původní ustanovení VÚ označovala za příjemce této odpovědnosti dopravce. Ale jelikož je většinou letenka vydávána i třetími osobami, jako je např. cestovní agentura, mluví se v následujícím HP i v MÚ už jen o povinnosti vydat letenku, bez jakéhokoli dopadu na právní postavení dopravce. Vydat letenku znamená ji ovšem také předat cestujícímu. Ale neznamená to povinnost vydat ji cestujícímu osobně.²⁶ Letenka může být předána jakékoli zmocněné osobě, jakou je např. manžel, rodič dítěte, turistický průvodce, ale i doprovázející kamarád.

Co není nicméně ve VÚ právně upraveno, je forma letenky, její vnější vzhled. Proto není potřeba vyžadovat její vysokou úroveň a postačuje obyčejný list papíru nebo dopis, zaslaný dopravcem, v němž je jednáno o dané letecké přepravě.²⁷ Přesto ale "papír", nahrazující letenku, musí být vydán v takové podobě, že třetí nezávislá osoba by jej za letenku považovala.²⁸ Rozhodnutí IATA o vzhledu a obsahu letenek nemění ani neupravuje VÚ/MÚ. Je třeba mít stále na mysli, že úmluvy byly konstruovány jako samostatný legislativní instrument, bez jakýchkoli odkazů na IATA.

MÚ jde ve svých ustanoveních dále, když stanoví, že namísto přepravního dokumentu může být použit jakýkoli jiný prostředek, budou-li v něm obsaženy všechny požadované informace. Takovým jiným prostředkem jsou zpravidla elektronická média.

²⁴ Srov. článek 3 VÚ změněné HP.

²⁵ Srov. článek 3 MÚ.

²⁶ Srov. *Ross v. Pan Am*, 77 NYS 2d 257, 190 Misc. 194, NY Superior Ct.(1974), cit z GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. Warsaw Convention, Commentary. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 1, článek 3, str. 4.

²⁷ Srov. *ibidem*, Hlava 2, článek 3, str. 5.

²⁸ Na druhou stranu, je třeba zmínit rozhodnutí IATA č. 275, které svým IATA leteckým společnostem stanoví požadavky na formu a obsah letenek. A co víc, podobná nařízení jsou aplikována i leteckými společnostmi, které nejsou IATA členy, v zájmu zjednodušení a odstranění překážek v mezinárodní letecké přepravě.

Právní povaha letenky není jasná. Jedná se o převoditelný cenný papír? Názory na tuto odpověď se liší.²⁹ V každém případě musí být tento problém řešen v jednotlivých přepravních podmínkách leteckých dopravců. Pokud totiž pasažér použije letenku, vytištěnou původně jiné osobě, není dopravce odpovědný, ledaže byla letenka převedena na základě smluvního konsensu.

Jednou z náležitostí letenky na základě VÚ je určení místa a data vydání. Jedná se o pomocný ukazatel pro určení soudní příslušnosti ale též pro určení platnosti letenky. Dále pak VÚ vyžaduje označení dopravce nebo dopravců, tedy jeho jméno a adresu. Jméno dopravce může být nahrazeno běžně uznávanou zkratkou nebo logem.³⁰

Důvodem, proč je na letence VÚ i MÚ vyžadována další náležitost v podobě stanovených zastávek, má význam především kvůli zpátečním letům a v souvislosti s tím i k zpátečním letenkám. Proto, využívá-li cestující pravidelné linky Praha – Kodaň – Praha, je pak Kodaň smluvně stanovenou zastávkou a bývají tyto dva lety, většinou považovány za jeden, uzavřený na základě jedné přepravní smlouvy. Nikoli výjimečnými jsou případy, při nichž se stanovená zastávka stane zároveň i místem určení.³¹ Je akceptován také odkaz na dopravcův letecký časový plán.³²

Preventivní charakter značí náležitost upozornění cestujícího, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený VÚ/MÚ a tím tedy i ustanovení o omezení odpovědnosti dopravce za případně způsobené usmrcení, zranění osob, jakýkoli zásah

²⁹ MATTE, Nicolas Mateesco. *International Air Transport*, International Encyclopedia of Comparative Law, Volume XII, Law of Transport, Chapter 6, J. C. B. Mohr Tübingen, 1982, str. 41; HORNÍK, Jiří. *Přepravní dokumenty v mezinárodní letecké přepravě*. Časopis pro právní vědu a praxi, 2/2000, ročník 8, str. 166.

³⁰ Odvolací soud Curych, Švýcarsko, ASDA1966, (cit. z GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. *Warsaw Convention, Commentary*. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 2, článek 3, str. 17).

³¹ Bez zmínky nesmí zůstat ani problematika otevřených zpátečních letenek (tzv. open return ticket), jejichž podstata tkví v možnosti ponechání neurčeného zpátečního data letu, který však musí proběhnout do uplynutí stanovené doby (obvykle 1 rok). Soudní judikatura vyvodila závěr, že otevřená zpáteční letenka nezaručuje přesný čas odletu, ale pouze právo na první možné volné místo; HORNÍK, Jiří. *Přepravní dokumenty v mezinárodní letecké přepravě*. Časopis pro právní vědu a praxi, 2/2000, ročník 8, str. 167.

³² Srov. *Kraus v. KLM*, 92 NY 2d 315, NY Supreme Court, 1949, (cit. z GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. *Warsaw Convention, Commentary*. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 2, článek 3, str. 17).

do zavazadla a za zpoždění. Samozřejmě není potřeba uvedení přesného textu úmluvy. Obě úmluvy nicméně mlčí o jakýchkoli požadavcích na čitelnost takového upozornění, nestanoví žádnou předepsanou velikost písma. Z toho důvodu někteří dopravci záměrně volí písmo co nejmenší. Velice radikálním rozhodnutím z této oblasti je rozhodnutí amerického soudu, který za příliš malé písmo (4,5) informující o aplikovatelnosti VÚ, uvalil na dopravce sankci v podobě neomezené odpovědnosti.³³

Dalším nevyřešeným aspektem dotýkající se upozornění je také jeho jazyková stránka. Obecně je však možno shrnout, že v drtivé většině případů jsou tato upozornění v anglickém jazyce a tento fakt je také soudy podporován, bez pochyby by šlo nalézt ale i judikáty opačného ražení.

Důležitou skutečností, mající jak pro cestujícího tak pro dopravce značný vliv, je zásadní nemožnost vyloučení aplikace úmluvy i přesto, že nebyly splněny požadavky kladené na formální stránku letenky - nesprávná, zcela chybějící, nebo ztracená. Právě zmíněné nemá totiž vliv na platnost či existenci dopravní smlouvy. Avšak přijme-li dopravce k přepravě cestujícího, aniž by mu vydal letenku, ztrácí právo domáhat se odpovědnostních limitů na základě VÚ a je odpovědný neomezeně.³⁴ MÚ takovou sankci už vůbec neupravuje, její ustanovení jsou aplikovatelná při jakémkoli formálním nedostatku. Důvod lze nalézt ve změněné koncepci odpovědnosti (viz kapitola o Mezinárodních úmluvách významných pro odpovědnost leteckého dopravce).

³³ Srov. *Lisi v. Alitalia*, 370 F2d 508, US Court of Appeal, (2d Cir., 1966), (cit. z GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. Warsaw Convention, Commentary. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 2, článek 3, str. 8, 19). S takovým názorem ale nelze souhlasit, protože ustanovení VÚ v tomto ohledu nestanoví žádné požadavky. Článek 3 VÚ stanoví sankci jen za nedoručení takového oznámení a článek HP sankci stanoví za neuvedení takovéto klauzule. Takové ustanovení lze považovat za krok dopředu, stále to ale neřeší problém s příliš malým písmem. Jiné americké rozhodnutí stanovilo, že písmo ve velikosti 8 je dostačující, srov. *Millikin Trust v. Iberia*, 11 Avi 17, 331 a ACLR, No. 308, 1969, (cit. z ibidem). Rozhodnutí, zastávající opačný názor, bylo přijato ve věci *Chan v. Korean Airlines*, kde byl použit přísný jazykový výklad VÚ, (cit. z HORNÍK, Jiří. Převážní dokumenty v mezinárodní letecké přepravě. Časopis pro právní vědu a praxi, 2/2000, ročník 8, str. 168).

³⁴ Haagským protokolem byla tato sankce rozšířena i na již zmíněné neuvedení upozornění na aplikovatelnost úmluvy.

4.2 Zavazadlový lístek

Dalším velice podstatným dokumentem, jenž má dopad na zavazadla, která nejsou pod dohledem cestujících, je zavazadlový lístek. Nezměněné znění VÚ³⁵ vyžaduje, aby zavazadlový lístek obsahoval: místo a dobu vydání, místa odletu a určení, jméno a adresu dopravce nebo dopravců, číslo letenky, upozornění, že zavazadla se vydají držiteli zavazadlového lístku, počet a váhu zavazadel, upozornění na aplikaci VÚ a jejich odpovědnostních limitů. I zde platí, že následnými protokoly a úmluvami byly požadavky zjednodušovány, jmenovitě již HP, který vyžadoval jen tři povinné náležitosti.³⁶ Montrealská úmluva stanoví povinnost dopravce takový zavazadlový lístek pro každé zavazadlo vydat.³⁷

VÚ stanovuje, že zavazadlový lístek se vyhotovuje ve dvou vyhotoveních, tzn. jeden pro cestujícího a druhý pro dopravce. HP tento požadavek již do svých ustanovení nezahrnuje. Stejně jako u letenky podle VÚ, nemají formální vady lístku vliv na existenci či platnost přepravní smlouvy. Stejně tak platí, že pokud nebyl lístek vůbec vydán, nemůže se dopravce dovolávat výhod omezené odpovědnosti. V případě zavazadlového lístku je tato nemožnost dovolání rozšířena i na situace, kdy lístek neobsahuje číslo letenky, počet a váhu zavazadel a upozornění na aplikaci režimu omezené odpovědnosti. HP tento výčet nicméně redukuje a stanoví neomezenou odpovědnost jako sankci pouze za neupozornění na aplikaci limitů odpovědnosti a nevydání zavazadlového lístku.

HP přinesl změnu i v označení zavazadel jako zapsaná zavazadla, dosud ve VÚ označená jen jako zavazadla. Ze znění článku je zřejmé, že se vztahuje pouze na zapsaná zavazadla, tzn. na taková, která cestující před nebo při odletu předá pod kontrolu dopravce a vyzvedne si je zpět na letišti v místě určení. Takovými předměty jsou i zvláštní zavazadla jako např. lyže, surfovací prkna a jiné objemné předměty, které

³⁵ Srov. čl. 4 VÚ.

³⁶ Srov. čl. 4 VÚ změněné Haagským protokolem. Vyžadovány jsou pouze informace o místě odletu a přistání, o stanovené zastávce a upozornění na aplikaci odpovědnostních limitů obsažených ve změněné VÚ.

³⁷ Srov. článek 3 odst. 3 MÚ.

jsou jasně odlišitelné od příručních zavazadel – nezapsaných zavazadel, které si cestující nechávají po dobu letu u sebe.³⁸ Nezapsaným zavazadlům odpovídají v původním znění VÚ drobné osobní předměty, které si cestující opatruje sám.

HP dále přinesl další reakci na potřeby leteckých společností a tedy možnost vydat zavazadlový lístek jako součást letenky. V takovém případě nemusí lístek splňovat formální ani obsahové náležitosti a důraz je kladen na náležitosti letenky.

Varšavská úmluva se nezabývá právní povahou zavazadlového lístku. HP však již stanovuje, že je důkazem o zápisu zavazadel a o podmínkách přepravní smlouvy. Logicky je také důkazem o počtu a váze zavazadel.

4.3 Letecký nákladní list

Třetím dokumentem významným pro leteckou dopravu je tzv. letecký nákladní list. Tento dokument je ve VÚ, ve VÚ změněné HP, v Montrealském protokole IV³⁹ a samozřejmě v MÚ velice podrobně rozebrán. Úvodní články pojednávají o dokumentu jako takovém – o formě, obsahu, právní povaze, důkazní hodnotě, aby byl následně řešen právní vztah mezi dotčenými stranami.

Shodně výše uvedené dokumenty stanovují, že letecký nákladní list má být vydán ve třech prvopisech, rovnocenné povahy. Platí, že podpisy mohou být na žádost nahrazeny razítkem nebo tiskem. V čem se nicméně rozcházejí, je obsah takového dokumentu. Opět totiž následné protokoly a úmluvy přinesly zjednodušení. Původní nezměněná VÚ stanovuje tyto povinné náležitosti⁴⁰: místo a dobu sepsání listu; místo odletu a určení; stanovené zastávky; jméno a adresu odesílatele; jméno a adresu prvního dopravce; jméno a adresu příjemce; povaha zboží; počet a způsob balení, zvláštní známky; váhu, množství, objem nebo rozměry zboží; zjevný stav zboží a obalu atd. Očividně je VÚ ve svých obsahových požadavcích velice náročná. Už díky HP došlo

³⁸ Problematika zavazadel s možnými praktickými situacemi je podrobně rozebrána v kapitole Mezinárodní úmluvy významné pro odpovědnost leteckého dopravce – Varšavská úmluva 1929.

³⁹ Montrealský protokol IV se ve svých ustanoveních zaměřil především na letecký nákladní list a poskytl tak významný vzor pro Montrealskou úmluvu. Předmětem přepravy již není zboží ale náklad.

⁴⁰ Srov. článek 8 VÚ.

k radikálnímu zúžení těchto náležitostí⁴¹ a stejné linie se drží i MÚ.

Stejně jako letenku lze na základě MÚ nákladní list nahradit jakýmkoli jiným prostředkem. Na žádost je nicméně místo toho vydáno potvrzení o převzetí nákladu (cargo receipt), umožňující identifikaci nákladu.

Nevydání nebo neupozornění na aplikaci omezeného odpovědnostního režimu, opět vedlo k plné odpovědnosti. MÚ naopak říká, že nesplnění těchto požadavků neovlivňuje existenci nebo platnost přepravní smlouvy, která se dále řídí ustanoveními MÚ a tudíž i těch, která omezují odpovědnost.⁴²

Jak je to s převoditelností leteckého nákladního listu? Jasnou odpověď na tuto otázku dává HP, který říká, že se nebrání vydání i převoditelného nákladního leteckého listu. Je to ale otázka velice diskutována, jelikož díky typické rychlosti letecké dopravy logicky vyplývá, že převoditelnost ztrácí smysl.⁴³

4.4 Zhodnocení úpravy

Je zřejmé, že díky obecně velkému pokroku v mezinárodní letecké přepravě, musela právní úprava reagovat adekvátním způsobem i v oblasti přepravních dokumentů. Zpočátku jistě Varšavská úmluva poskytovala velké uspokojení. Haagský protokol, Montrealský protokol IV a konečně hlavně Montrealská úmluva však již začaly hbitě odpovídat novým potřebám leteckého světa. Např. letecký nákladní list je v MÚ velice podrobně rozebrán a v úvahu jsou brány jednotlivé možné situace.

⁴¹ Srov. článek 8 VÚ změněné HP, který v nákladovém listu požaduje označení místa odletu a určení, označení stanovených zastávek a upozornění na omezenou odpovědnost. MÚ posledně zmíněné upozornění nevyžaduje, místo toho žádá o vyznačení druhu a hmotnosti nákladu. Tato změna byla nastolena již Montrealským protokolem IV. Důvodem pro vypuštění upozornění na aplikaci omezené odpovědnosti, je přijetí nové koncepce odpovědnosti.

⁴² Srov. článek 9 MÚ.

⁴³ Srov. HORNÍK, Jiří. Přepravní dokumenty v mezinárodní letecké přepravě. Časopis pro právní vědu a praxi, 2/2000, ročník 8, str. 172.

5 MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY VÝZNAMNÉ PRO ODPOVĚDNOST LETECKÉHO DOPRAVCE

5.1 VARŠAVSKÝ SYSTÉM

5.1.1 Varšavská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (1929)

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě sjednaná ve Varšavě, tzv. *Varšavská úmluva*⁴⁴ (pro potřeby této kapitoly také „**Úmluva**“), byla výsledkem dvou mezinárodních konferencí konaných v Paříži v roce 1925 a Varšavě v roce 1929.⁴⁵ Záměrem obou konferencí bylo zajištění určitého stupně právní unifikace v oboru mezinárodní letecké přepravy, jenž byl více než potřebný díky stále většímu počtu zainteresovaných států reprezentovaných různými jazyky, různými přepravními tarify a právními systémy. Mimo jiné bylo považováno za důležité, poskytnout ochranu leteckým společnostem proti potencionálním nárokům na náhradu škody, které mohly vést k jejich úplné likvidaci. K dosažení zmíněného cíle byl využit princip omezení odpovědnosti dopravního dopravce, který byl na druhé straně vyvažován faktem, že se jedná o odpovědnost za presumované zavinění. Dalším důležitým důvodem pro nalezení uniformity v této oblasti byla snaha vyhnout se vážným a komplikovaným kolizím práv různých států, které by se zajisté objevily. Proto již z preambule VÚ můžeme vyčíst, že: „*Státy uznávají prospěšnost toho, aby byly jednotným způsobem upraveny podmínky mezinárodní letecké dopravy, pokud jde o listiny používané pro tuto dopravu a odpovědnost dopravce*“.

Výsledkem První mezinárodní konference ve věci leteckého práva soukromého,⁴⁶ konané na přelomu října a listopadu roku 1925, bylo předložení *návrhu úmluvy* týkající se především dopravních dokumentů a odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké dopravě. V této souvislosti byla vytvořena *Stálá komise expertů*

⁴⁴ Vyhlášena pod č. 15/1935 Sb.

⁴⁵ Srov. GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. *Warsaw Convention, Commentary*. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 1, Úvod, str. 1.

⁴⁶ Jedná se o studentčin vlastní neoficiální překlad.

na letecké právo CITEJA, aby pokračovala v práci na návrhu úmluvy. CITEJA, po podstatných změnách návrhu, předložila předběžnou podobu úmluvy na Druhé konferenci ve věci leteckého práva soukromého, konané ve Varšavě v říjnu roku 1929.⁴⁷ Byla to právě nově vzniklá Varšavská úmluva, která jasně vytvořila a propracovala principy odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou cestujícím, škodu na zavazadlech a zboží a také odpovědnost za škodu způsobenou zpožděním letadla.⁴⁸

5.1.1.1 Odpovědnost dopravce za škodu v obecné rovině

Varšavská úmluva se ve svých ustanoveních zmiňuje o třech odpovědnostech dopravce za škodu, které pramení z uzavřené letecké smlouvy. Odpovědnost za škodu vzniklou usmrcením cestujícího, jeho zraněním nebo utrpením jakéhokoli jiného poškození na těle.⁴⁹ Odpovědnost za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením zapsaných zavazadel nebo zboží.⁵⁰ Odpovědnost za škodu vzniklou zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo zboží.⁵¹

Skutečnosti, které nejsou ve VÚ výslovně zahrnuty, musí být řešeny na národní úrovni, v případě Evropské unie na úrovni evropské. Jedná se např. o situace odmítnutí nástupu do letadla vzhledem k vyššímu počtu prodaných míst (tzv. overbooking)⁵², odmítnutí přepravy určitých zavazadel nebo odpovědnost dopravce za nezabránění kouření v nekuřáckých prostorách. Zajímavostí je, že zmíněné články VÚ jsou taktéž

⁴⁷ Srov. KEAN, Arnold. *Essays in Air Law. The Warsaw Convention – Past, Present and Future* by Robert P. Boyle. Haag: Nijhoff Publishers 1982, str. 1-15; DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. *An Introduction to Air Law*. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 101.

⁴⁸ Originálním jazykem VÚ je francouzština, přeložena byla do mnoha jazyků. Spojené státy se řídí “americkou verzí“, Velká Británie “anglickou verzí“ atd. Nicméně “francouzská verze “ je autentická a závazná. Úmluva nabyla účinnosti v únoru roku 1933. Ke dni 25. 5. 2010 byla ratifikována 152 státy, viz <http://www.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.pdf>.

⁴⁹ Srov. článek 17 VÚ.

⁵⁰ Srov. článek 18 VÚ.

⁵¹ Srov. článek 19 VÚ.

⁵² Viz kapitola Odpovědnost dopravce a rozsah náhrady škody na komunitární úrovni.

aplikovatelné na mezinárodní dopravu prováděnou vojenskými letadly.⁵³ Nicméně požadavky kladené na přepravní dokumenty a na to, aby byla přeprava prováděna za úplatu, v tomto případě nemohou být vyžadovány.

Odpovědnost stanovená v člancích 17 – 19 VÚ je kogentní v tom smyslu, že jakékoli doložky zprošťující dopravcovu odpovědnost nebo snižující její hranici pod limit stanovený Úmluvou, jsou neplatné a neúčinné.⁵⁴ Úkolem VÚ je vyrovnávat rizika, která jsou tak typická v mezinárodní letecké dopravě. Avšak je potřeba si pamatovat, že skutečnosti, které nemá dopravce pod svou kontrolou, nemohou být kryty jeho odpovědností. Na první pohled VÚ zavádí absolutní odpovědnost, ale po hlubším zhlédnutí jednotlivých článků 17 – 19 ve spojení s článkem 20 VÚ jde o odpovědnost s presumovaným zaviněním, což tedy znamená, že vina dopravce se předpokládá. Dopravce se viny může zprostit, prokáže-li, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření.⁵⁵ Odpovědnost soudem může být vyloučena nebo snížena, za předpokladu, že dopravce prokáže zavinění poškozené osoby.⁵⁶ Jak jsem již zmínila na začátku této kapitoly, odpovědnost je limitována, takže i kdyby neexistovaly žádné liberační důvody, bude dopravce stále odpovědný jen do výše stanovené Úmluvou, viz níž.

5.1.1.2 Odpovědnost za škodu na zdraví

Ráda bych se vrátila k **článku 17 VÚ** a rozebrala jednotlivé podmínky, které musí být splněny, aby byla naplněna dopravcova odpovědnost za způsobenou škodu. Ze všeho nejdříve musí být cestující poškozen. Úmluva zde nabízí tři možnosti a to *smrt, zranění nebo jakékoli jiné poškození na těle*. Vystává zde otázka, patří pod „jakékoli jiné poškození na těle“ i psychická újma? Tento problém není ojedinělý a setkáváme se

⁵³ Srov. GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. Warsaw Convention, Commentary. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 3, článek 17, str. 1.

⁵⁴ Avšak neplatnost takových doložek nezpůsobuje neplatnost smlouvy, která zůstává podrobena předpisům VÚ (článek 23).

⁵⁵ Srov. článek 20 VÚ.

⁵⁶ Srov. článek 21 VÚ.

s ním v situacích, jako jsou např. nouzová přistání letadel, teroristické útoky nebo únosy letadel, která často cestujícím způsobují šok, traumata nebo úzkosti. Problematika tohoto druhu není VÚ řešena a jasný není ani záměr tvůrců. Americká justice však díky extenzivnímu výkladu dává na tuto otázku pozitivní odpověď, snažíc se pod toto ustanovení subsumovat co možná nejvíce onemocnění. Není proto zcela pochyb, že toto téma poskytuje úrodnou půdu pro soudní praxi s nespočtým množstvím judikatury. Jedním z nich je např. americké rozhodnutí, které řešilo žalobu cestujících, kteří při únosu letadla cítili „pouhý“ strach o jejich bezpečnost a utrpěli tím psychické trauma. Žaloba byla zamítnuta.⁵⁷ Nicméně jiné soudy shledaly psychickou újmu náhrady schopnou, i když nedošlo k žádnému poranění na těle a označily psychické utrpení způsobené nouzovým přistáním a následnou evakuací za poškození na těle.⁵⁸ Je nezbytné poznamenat, že tento názor však již byl překonán jinými pozdějšími americkými rozhodnutími. Francouzský Nejvyšší soud pro změnu stanovil, že psychické utrpení není zahrnuto pod pojem „jiné poškození na těle“ pokud však nebylo způsobeno fyzickým zraněním. Takže psychické a psychosomatické újmy mohou být kompenzovány, pokud jsou výsledkem fyzické újmy.⁵⁹ Jelikož je však VÚ mezinárodní smlouvou a musí být proto vykládána nezávisle na jakékoli jurisdikci, správnou odpověď musíme hledat v autentickém znění, tedy ve francouzském textu. Francouzská právní terminologie rozlišuje mezi újmou na těle a újmou způsobenou na jiných objektech spadajících pod právní ochranu, takže výslovně psychickou újmu nevylučuje a může být zahrnuta pod článek 17.

V případě nehody vznikají následně dvě situace. Za prvé, cestující přežije svá poškození na těle a měl by být tedy schopen podat i žalobu. Druhá situace nastává v momentě, kdy dojde k usmrcení cestujícího. Kdo může podat žalobu, VÚ řeší tím, že toto rozhodnutí ponechává na soudu *lex fori*. V kontinentálním právu je běžné, že toto

⁵⁷ Srov. *Beck v. KLM*, 14 Avi 18,210 and 1978 ZLW 283, NY Supreme Court. Srov. *TWA v. Christophel*, 12 Avi 18, 135 Kentucky Court of Appeals, (cit. z GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. Warsaw Convention, Commentary. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 3, článek 17, str. 5).

⁵⁸ Srov. *Karfunkel v. Air France*, 14 Avi 17,674 and 427 FSupp. 971, (cit. z GOLDBHIRSCH, Lawrence B. The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook. Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers 1988, str. 59).

⁵⁹ Srov. *ibidem* str. 59.

právo ze zesnulého přechází automaticky na jeho dědice. Úmluva nedává odpověď na otázku, zda jsou možné také odvozené žaloby proti dopravci, např. žaloby dětí na výživné, které při nehodě ztratily svého otce atd.

Aby byl naplněn cíl článku 17 VÚ, musí dojít *k nehodě*, která škodu způsobila. Pojem nehoda byl definován jako událost, fyzická okolnost, která nečekaně vznikne v rozporu s běžným chodem věcí.⁶⁰ Důkazní břemeno prokazující, že k nehodě došlo, zde nese poškozený. Nemusí nicméně prokazovat nedbalost dopravce nebo to, jak k nehodě došlo. Uspěje-li, přechází důkazní břemeno na dopravce. Ten se může zprostit, prokáže-li, že učinil veškerá nutná opatření. Pokud tíhu důkazního břemeno neunes, má cestující nárok na náhradu škody – samozřejmě v rámci stanoveného limitu.

K nehodě musí dojít *na palubě* nebo při jakýchkoli *operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z něho*. Pokud bychom následovali doslovné znění textu VÚ, mohlo by se zdát, že *přeprava začíná* v okamžiku, kdy cestující nastoupí do letadla a končí v tom, kdy z něj vystoupí. Je velmi důležité si uvědomit, kdy přeprava začíná a kdy končí. Pokud se ale zaměříme na přesnou definici těchto pojmů, názory se různí, stejně tak i rozsáhlá judikatura. Někteří autoři tvrdí⁶¹, že začíná v momentě, kdy se “odevzdáme“ do rukou zaměstnanců dopravce, někteří naprosto

⁶⁰ Srov. *Salce v. Aerlingus* 19 Avi. 17377 (D.C. N.Y. 1985) jedná se o americké rozhodnutí, ve kterém soud zamítl žalobu pasažéra, který tvrdil, že díky tvrdému přistání pilota došlo k poranění jeho zad. Soud prohlásil, že se nejednalo o nehodu podle článku 17 Úmluvy, protože nešlo prokázat, že tvrzené tvrdé přistání bylo nečekanou nebo neobvyklou událostí, která byla pro cestující náhodná, (cit. z ibidem, str. 60); *Saks v. Air France* 724 F.2d 1383 (9th Cir. 1984), rev'd 105 S. Ct. 1338 (1985) změny tlaku v letadle, které jsou přirozené při přistávání, a které jsou způsobily vyvolat ztrátu sluchu cestujícímu, nejsou nehodou podle článku 17, (cit. z ibidem, str. 61); *Butz v. British Airways* 421 F.Supp. 127 (D.C. Pa. 1976); aff'd 566 F.2d 1168 (3d Cir. 1977) náhlý sestup letadla a následný úbytek tlaku v kabině způsobilý vyvolat ztrátu sluchu, už je nehodou a pod článek 17 spadá, (cit. z ibidem); *Abramson v. Japan Airlines* 587 F.Supp. 1099 (D.C. N.Y. 1983) zhoršení fyzické kondice cestujícího během mezinárodního letu není nehodou, (cit. ibidem); *Seguritan v. Northwest Airlines* 446 N.Y.S.2d 397 (App. Div.1982), který stanovil, že selhání, poskytnout odpovídající lékařskou pomoc cestujícímu se srdečním záchvatem, je kompenzovatelné, (cit. z ibidem).

⁶¹ Srov. GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. Warsaw Convention, Commentary. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 3, článek 17, str. 23 – the Duration of Liability. Dalšími autory rozebírající tuto otázku jsou: Diederiks – Verschoor, Mankiewicz, Miller atd.

vylučují dobu strávenou v letištní hale,⁶² někteří odkazují na oznámení na letištích, dávající cestujícím pokyny, aby se dostavili k bráně (gate).⁶³ Jiní za začátek dopravy považují okamžik opuštění letištní haly bránou nebo vstup na schody vedoucí k letištní rampě nebo samotný vstup na tuto rampu.⁶⁴ Variabilita názorů se však projevuje i národ od národu, tak např. Francouzské soudy považují začátek dopravy od okamžiku, kdy se cestující nachází v oblasti nebezpečí typického pro mezinárodní leteckou dopravu. K této francouzské definici existuje samozřejmě velké množství judikatury.⁶⁵ Německé soudy zas považují začátek dopravy za moment, kdy jsou cestující vyzváni, aby opustili místnost určenou k čekání a postupovali do letadla.⁶⁶

Stejně množství názorů se objevuje i na definování doby *ukončení dopravy*. Některé francouzské soudy ji považují za pobyt v bezprostřední blízkosti letadla, jiní autoři do ní zase zahrnují cestu přes letištní rampu nebo vzdušným mostem (air-bridge)

⁶² Při vstupu do letištní haly cestující ještě není pod kontrolou dopravce, ten totiž o jeho přítomnosti zatím nemůže vědět. Pod kontrolou se nachází po předložení letenky u odbavovací přepážky a po odbavení zavazadel, má-li nějaké. Pokud je cestující zraněn během procedury u odbavovací přepážky odbavovacím personálem, dopravce je odpovědný na základě článku 17. Odpovědnost dopravce končí v okamžiku, kdy se cestující po odbavení může opět volně pohybovat po letištní hale (např. nakupovat, jít do restaurace). Za případnou újmu v této fázi odpovídá provozovatel letiště nebo jeho smluvní partner, i když už byl cestujícímu vydán palubní lístek. Při bezpečnostní kontrole (security control) není dopravce stále odpovědný, protože cestující se nachází v prostorách přístupných všem cestujícím různých leteckých společností.

⁶³ Oznámení instruující cestující k dostavení se k bráně nicméně odpovědnost dopravce stále nevyvolává, a to proto, že cestující není povinen okamžitě uposlechnout.

⁶⁴ Na mnoha letištích fungují zvláštní místa na čekání, které lze najít po odbavení a po projití bezpečnostní kontroly. Lze do nich vstoupit po kontrole palubního lístku a od této chvíle je cestující pod kontrolou dopravce, který je již odpovědný za případnou škodu. Dopravce je totiž v tuto chvíli schopen udělat vše proto, aby se cestujícímu nic nestalo – ten již totiž tuto místnost nemůže opustit, jeho další kroky směřují po vyzvání přímo do letadla. Pokud tato místa na letišti nejsou, pak vzniká operace spojená s nástupem do letadla až po projití hranice spojující halu (lounge) a letištní rampu na základě instrukcí dopravce. Proto je irelevantní zda se cestující do letadla dostane z rampy, přes vzdušný most nebo sběrným autobusem.

⁶⁵ Srov. *Bibabcea c. Air France* 1960 RFDA 725 (Trib. Comm. Marseille, 27.5.1960); *Air France c. Nicoli* 1971 RFDA 173 (C.A. Paris, 2.4.1971), (obojí cit. z GOLDHIRSCH, Lawrence B. The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook. Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers 1988, str. 63)

⁶⁶ Srov. *ibidem*, str. 63.

a považují ji za skončenou v okamžiku, kdy cestující vstoupí do letištní haly.⁶⁷ V každém případě je operace výstupu ukončena, když už je cestující uvnitř terminálu a míří do výdejny zavazadel nebo je v přiléhajícím úseku pro celní odbavení. Cesta sběrným autobusem nebo procházení přes vzdušný most jsou součástí operace spojených s výstupem z letadla. Diskutabilní stále je, zda by neměl dopravce být odpovědný i za cestu do výdejny zavazadel po vstupu do haly. Smluvní povinností dopravce totiž je vrátit zapsaná zavazadla cestujícímu, která logicky bezprostředně u letadla nebo při vstupu do letištní haly nezíská.

5.1.1.3 Odpovědnost za škodu na zavazadle a zboží

Článek 18 VÚ je stejně tak praktický a důležitý jako je článek 17. V tomto ustanovení je řešeno zničení, ztráta nebo poškození zapsaných zavazadel a zboží. Předmětem odpovědnosti jsou *zavazadla a zboží* (viz kapitola Základní pojmy). Obě tyto skupiny mají k přepravě společnou potřebu vydání doprovodných dokumentů k tomu, aby je dopravce přijal (viz kapitola Přepravní dokumenty). Úmluva neposkytuje definici zapsaného zavazadla a zboží.

Článek se ve svých dalších odstavcích zabývá dobou, po kterou je dopravce odpovědný a *zahrnuje do ní i dobu, po kterou jsou zavazadla nebo zboží pod jeho dozorem, ať už na letišti nebo v letadle, či kdekoli jinde při přistání mimo letiště.*⁶⁸ Dopravce se může zprostit za použití liberačních důvodů jmenovaných na začátku této kapitoly, ale pro případ zavazadel a zboží poskytuje VÚ další možnost vyvinění. Prokáže-li dopravce, že škoda nastala chybou v ovládní letadla, ve vedení letadla nebo navigaci, a že byla učiněna všechna nutná opatření, aby se zabránilo škodě, není nadále odpovědný.⁶⁹ V porovnání s odpovědností v článku 17 Úmluvy, kde podmínkou je, aby

⁶⁷ Srov. GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. Warsaw Convention, Commentary. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 3, článek 17, str. 25.

⁶⁸ Srov. 18 odst. 2 VÚ.

⁶⁹ Srov. článek 20 odst. 2 VÚ. Daný článek byl odstraněn Haagským protokolem (viz níže) a naopak byl změněn článek 23, který dává dopravci možnost vyhnout se odpovědnosti tam, kde byla škoda nebo ztráta způsobena povahou nebo vlastní vadou dopravovaného zboží. Tato možnost není podle nezměněné Varšavské úmluvy možná.

došlo k nehodě během letecké dopravy, u dopravy zapsaných zavazadel a zboží je dopravce odpovědný za jakoukoli událost vedoucí ke škodě a dokonce při této odpovědnosti nemusí ke škodě vůbec dojít. A co víc? Ke vzniku vedoucí k odpovědnosti se událost nemusí stát ani během letecké dopravy, stačí, aby bylo zavazadlo “pouze“ na letišti. Odpovědnost týkající se zavazadel je tedy širší než odpovědnost v dopravě cestujících.

Aby došlo k aplikaci článku 18, musí nastat fyzický zásah do zapsaného zavazadla nebo zboží.⁷⁰ Ustanovení podává výčet těchto zásahů: *zničení, ztráta nebo poškození*. Psychická újma, vzešlá z tohoto zásahu, není na základě článku 18 Úmluvy kompenzovatelná, náhrada by mohla být poskytnuta jen, umožňuje-li to právo dané země. *Zničeno* je zavazadlo nebo zboží, jsou-li tyto objekty nebo jejich podstatné části kompletně zdevastovány. Zničení znamená, zničení hodnoty věci. Na druhou stranu pod pojem zničení náleží i znehodnocení věci tak, že již není schopna sloužit původnímu účelu. Zajímavé odlišnosti se týkají momentu smrti dopravovaného zvířete. Zemře-li zvíře během letu, je to případ zničení věci. Pokud však zemře až po přeletu a je to patřičně oznámeno letecké společnosti (článek 26 VÚ), která zvíře dopravovala, jedná se o poškození věci.

Není-li letecká společnost schopna splnit svou smluvní odpovědnost a vrátit zavazadlo nebo zboží zpět do rukou majitele, jde o jejich *ztrátu*.⁷¹ A to i v tom případě, že dopravce ví, kde se dané předměty nachází. Příkladem by mohlo jít rozhodnutí frankfurtského soudu, který za ztrátu určil doručení nákladu nesprávnému adresátovi, kdy již v tomto případě nebylo možno získat tento náklad zpět.⁷² Ztrátou je i krádež zavazadla nebo nákladu třetí osobou.⁷³ Objevují se názory, že na trvalou nemožnost

⁷⁰ Srov. GOLDBIRSCHE, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers 1988, str. 69.

⁷¹ Pokud chybí určitá část zapsaného zavazadla, ve chvíli, kdy se zavazadlo dostane zpět do rukou majitele, jedná se, podle judikatury, o částečnou ztrátu a zakládá poškození věci (notifikovatelné).

⁷² Srov. 1978 ZLW 53 a 1978 RIW 197; *Banque Libanaise v. SAS*, 1977 RFDA 282, Court d'Appel de Paris, (obojí cit. z GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. *Warsaw Convention, Commentary*. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 3, článek 18, str. 10).

⁷³ Srov. GOLDBIRSCHE, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers 1988, str. 69.

znovunabytí držby zavazadla nebo nákladu by mělo být nahlíženo stejně jako na ztrátu, např. při nevratném zabavení zboží celními úřady jako sankce za nedodržení celních předpisů.

O *poškození* věci se jedná vždy, je-li podstata a tedy i hodnota věci snížena. Věc je poškozena, pokud dojde ke změně podoby věci nebo k jejímu opotřebení. Je velmi těžké najít hranici mezi zničením a poškozením, např. stroj, který je vážně poškozen a jehož oprava bude stát více než cena, za kterou by mohl být pořízen stroj nový, je zničen. Diskutabilní jsou ovšem situace, kdy některá zvířata (z vícera kusů) zemřou během přepravy. Má se na takovou skutečnost nahlížet jako na částečnou ztrátu nebo na poškození nákladu? Odpověď na tuto otázku není jednoduchá, ale je velice důležitá, protože při poškození je podmínkou tuto skutečnost dopravci oznámit do 7 dnů,⁷⁴ kdežto při ztrátě nebo zničení nikoli.

Budu-li dále pokračovat v rozboru článku 18 Úmluvy, moje další kroky se zastaví u podmínky, aby došlo k *události, jež škodu způsobila*. Jak jsem se již letmo zmínila v úvodní části zabývající se tímto článkem, je odpovědnost za škodu na zavazadlech nebo zboží širší než při dopravě osob. Jedním z důvodů je, že k této odpovědnosti postačuje, aby došlo k jakékoli události, nikoli tedy k nehodě (viz předcházející článek 17). Proto jakákoli událost způsobující škodu, tyto požadavky zcela naplňuje. Událost se, na rozdíl od nehody, nevyznačuje náhlostí ani nepředvídatelností, ba ani nemusí být způsobena činem nebo opomenutím letecké společnosti, jejím zástupcem či jejími zaměstnanci. Důvod, proč je tato odpovědnost přísnější, lze spatřovat ve skutečnosti, že odesílatel zboží/majitel zavazadla svěřují tyto předměty do péče dopravce a zároveň se tím vzdávají kontroly nad nimi. Co lze označit za tyto “události”? Odpověď se opět nachází v bohaté judikatuře. Tak za událost byly označeny silné vibrace, vlhkost vzduchu, náhlé změny teploty, ale i zpoždění letadla. Stejně tak i skutečnost, že dopravce odmítne vyložit zapsané zavazadlo v místě určení nebo virus, který z infikovaného zvířete přejde na ostatní. K naplnění tohoto článku nemusí ke škodě vůbec dojít, stačí pouze, že se škodu způsobující událost objevila - v době, kdy jsou věci pod ochranou dopravce.⁷⁵ Důkazní břemeno leží na odesílateli

⁷⁴ Srov. článek 26 VÚ.

⁷⁵ Je-li zvíře infikované jiným zvířetem během dopravy, je dopravce odpovědný, i když toto infikované zvíře zemře později. Srov. *Stud v Trans International*, 727 F2d 880, US Court of Appeals, 1984, (cit. z

zboží a na majiteli zavazadla. Oba musí dokázat, že byly dané předměty dopravci předány v dobrém stavu a podmínkách.

Dále k naplnění odpovědnosti vede skutečnost, že se škodu způsobující událost stala *během letecké přepravy pod dozorem dopravcovým*. Velice široce se do ní zahrnuje i oblast letiště, paluby, a jakákoli jiná místa, přistálo-li letadlo mimo letiště. V posledním případě je myšleno na nouzová přistání letadel. Důležité je však podotknout, že jestliže letadlo přistane na jiném letišti, než na tom, které bylo dopravní smlouvou určeno za cílové, nejedná se o přistání mimo letiště.⁷⁶

5.1.1.4 Odpovědnost za zpoždění

Poslední odpovědností podle VÚ upravenou v **článku 19**, kterou jsou letecké společnosti povinny nést, je odpovědnost za zpoždění letadla. V dnešní uspěchané době si lidé leteckou dopravou vybírají právě z důvodu očekávané úspory jejich času. Proto je zpoždění rozhodně nepříjemnou záležitostí, jež navíc může způsobit škodu, za kterou odpovídá právě dopravce. *Škodou*, v tomto kontextu, mohou být náklady na ubytování a dopravu, pokud cestující zmeškal kvůli zpožděnému příletu jediný navazující let, ale také dodatečné náklady vynaložené na lístek do první třídy jiného letadla, které byl cestující nucen zaplatit, chtěl-li se do místa určení dostat včas. Dopravce odpovídá také za zpoždění při dopravě zavazadel a zboží. Je velmi důležité si uvědomit, že v souvislosti s článkem 1 VÚ, článek 19 nerozlišuje mezi zapsanými a příručními zavazadly!

Samotná Úmluva termín *zpoždění* nedefinuje. Teoretické úvahy a bohatá judikatura jsou zde opět na místě. Zpoždění letadla je definováno jako „nikoli včasný přílet do místa určení,⁷⁷ odkazující nikoli na přistání letadla, ale na samotné vystoupení cestujících nebo dodání zavazadel a zboží příjemci. Znamená to tedy, že cestující nebo

GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. Warsaw Convention, Commentary. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 3, článek 18, str. 16).

⁷⁶ Srov. ibidem Hlava 3, článek 18, str. 53.

⁷⁷ Srov. OLG Frankfurt, 1984 ZLW 22 a 1984 MDR 318; LG Düsseldorf 1971 ZLW 290, (cit. z ibidem, článek 19, str. 2).

zboží nepřiletěli ve stanovený čas do místa určení.⁷⁸ Pojem “stanovený čas“ se však může lišit případ od případu. Tak je třeba odlišovat čas stanovený v letence či dopravcově leteckém řádu od přepravního dokumentu (speciálně v nákladní dopravě), ve kterém je často deklarováno, že uvedené hodiny jsou pouze nápomocné.⁷⁹ V takových situacích se za výchozí dobu považuje průměrná přepravní doba jiných leteckých společností na té samé trase.

Při snaze definovat pojem “zpoždění“ musíme mít stále na paměti, že cestující a odesílatel zboží si leteckou dopravu vybrali právě pro její rychlost a že za ni zaplatili mnohokrát více než za jakoukoli jinou dopravu. Proto by tento pojem měl být vykládán velmi restriktivně. Na druhou stranu je rozumně uvažující osoba ochotna připustit existenci zpoždění obzvláště při letech do vzdálených destinací nebo při letech s jednou nebo více zastávkami. Z toho důvodu se o zpoždění jedná, pokud tento rozumně uvažující cestující nebo odesílatel považuje danou dobu za nepřiměřenou a je tuto nepřiměřenost schopen prokázat.

Doprovce je odpovědný za škodu způsobenou zpožděním při *letecké dopravě*. Tato věta však neznamená, že se zpoždění samo o sobě musí odehrát ve chvíli, kdy jsou cestující nebo zboží skutečně letecky přepravováni. Nárok na odškodnění vzniká, je-li let odložen, zrušen nebo je-li nedostupný z důvodu vyššího počtu prodaných míst. Odpovědnost za škodu vzniká v situaci, kdy zboží už reálně přistálo v místě určení, ale příjemce nebyl o jeho přiletu informován. Takže ke zpoždění nedošlo, když bylo zboží na palubě letadla, ale v době, kdy bylo stále pod dohledem dopravcovým. Jen pro zajímavost a v krátkosti bych chtěla zmínit situaci, ve které zpoždění nezpůsobil určitý konkrétní dopravce, ale přesto za něj odpovídá. Jde o případ, kdy je zboží nebo náklad

⁷⁸ Srov. GOLDBIRSCHE, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers 1988, str. 76.

⁷⁹ Typická klauzule zní: *doprovce se zavazuje vynaložit veškeré úsilí k náležitému vyřízení dopravy cestujících a zavazadel. Lhůty uvedené v časovém rozvrhu nejsou zaručeny a netvoří součást této smlouvy*. Pokud se dopravce snaží do dokumentu začlenit podobná ustanovení a tím se zprostit odpovědnosti za zpoždění, jsou tato ustanovení v rozporu s článkem 23 Úmluvy, které zakazuje doložky podobného typu. V praxi soudy obvykle stanoví, že tyto doložky jsou neplatné v případě velmi dlouhých zpoždění, srov. *Ets. Peronny c. Sté Ethiopian Airlines* 1975 RFDA 395 (C.A. Paris, 30.5. 1975), (cit. z GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. *Warsaw Convention, Commentary*. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 3, článek 19, str. 3).

doprováděno dvěma nebo více dopravci. Pak může být k odpovědnosti za zpoždění veden jak počáteční tak i konečný dopravce.⁸⁰

5.1.1.5 Odmítnutí vstupu na palubu

Velké množství pasažérů si letenku kupují na poslední chvíli nebo se vůbec k odbavení na určitý let nedostaví. Z tohoto důvodu se u leteckých společností rozmohla praxe tzv. overbookingu, tedy prodeje většího množství letenek, než kolik dovoluje kapacita daného letadla.⁸¹ Logickým důsledkem tohoto kroku je odmítnutí cestujícího k nástupu do letadla, ačkoli má platnou letenku. Je dopravce v těchto případech odpovědný? A v jakém rozsahu? Je zde aplikovatelný článek 19 Úmluvy? Autoři Úmluvy se touto problematikou nezabývali, zřejmě však je, že neměli v úmyslu rozšířit termín “zpoždění“ i na tyto případy.⁸² Přesto ale cestujícímu vznikla škoda a proto musí být nalezeno řešení. Jelikož Úmluva neobsahuje žádné ustanovení tohoto typu, řídí se odpovědnost za tzv. overbooking aplikovatelným vnitrostátním právem.⁸³ Odmítnutí vstupu na palubu letadla může vzniknout i z naprosto jiných důvodů. Ať už kvůli nemoci, hendikepu, opilosti nebo jiných příčin, způsobující ohrožení bezpečnosti letadla, jsou kroky pilota v těchto situacích ospravedlnitelné, avšak vždy musí být šetřeny případ od případu. V návaznosti na předešlé, zahrnují letecké společnosti do svých všeobecných podmínek ustanovení, dávající jim právo odmítnout dopravu osoby a jeho zavazadla a zároveň povinnost vrátit cestujícímu jeho peníze.

⁸⁰ Srov. *Saiyed v. Transmediterranean Airways* 509 F. Supp. 1167 (D.C. Mich. 1981). V tomto případě dovozce žaloval konečného dopravce za škodu způsobenou zpožděním, ačkoli toto zpoždění nevzniklo jeho chybou. Konečný dopravce obdržel zásilku od počátečního dopravce v době, kdy již podle časového plánu mělo být doručeno příjemci. Takže je více než jasné, že konečný dopravce nebyl schopen zásilku doručit včas. Přesto ho soud prohlásil odpovědným. Tento dopravce se totiž může zhojit na dopravci skutečně odpovědném, (cit. z GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers 1988, str. 79).

⁸¹ Dalším důvodem může být ale i technická závada počítače, který zařizuje koordinaci rezervací.

⁸² Srov. GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. *Warsaw Convention, Commentary*. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava 3, článek 19, str. 17.

⁸³ Tato problematika je již v dnešních dnech upravována evropským nařízením (ES) 261/2004. Je třeba si uvědomit, že vznik Varšavské úmluvy je datován do roku 1929.

5.1.1.6 Omezení odpovědnosti

Jak jsem již mnohokrát uvedla, pokud se dopravce nezproští odpovědnosti prokázáním jednoho z liberačních důvodů zmíněných na začátku kapitoly, je odpovědný za způsobenou škodu. Odpovědnost v letecké dopravě je však omezena do určité výše, proto je **článek 22** VÚ jedním z klíčových. Reprezentuje kompromis mezi zájmy leteckých společností a jejich smluvními partnery. Vina na straně dopravce se předpokládá, jde však o vyvratitelnou domněnku. Článek 22 rozlišuje limit u dopravy osob, zapsaných zavazadel, zboží a u předmětů, jež si cestující opatruje sám. Při dopravě osob je odpovědnost dopravce vůči každému cestujícímu omezena na částku *sto dvaceti pěti tisíc francouzských zlatých franků*.⁸⁴ Při dopravě zapsaných zavazadel a zboží je odpovědnost dopravce omezena na částku *dvou set padesáti franků za kilogram*.⁸⁵ Pokud jde o předměty, jež si cestující opatruje sám, je odpovědnost u každého cestujícího omezena *na pět tisíc zlatých franků*.

125 000 franků⁸⁴	cestující (smrt, zranění, zpoždění)
250 franků/kilogram	zapsaná zavazadla a zboží (ztráta, zničení)

⁸⁴ Tato částka byla Haagským protokolem zdvojnásobena na 250 000 franků. Spojené státy americké, ačkoli považovaly částku v nepozměněné Varšavské úmluvě za nedostačující, k Haagskému protokolu nepřistoupily. Usilovaly o trojnásobné zvětšení na 375 000 franků (zavedeno až Montrealskou úmluvou – viz dále).

⁸⁵ VÚ však v tomto případě poskytuje možnost uzavřít *zvláštní prohlášení o zájmu na zvláštní dodání spolu se zaplacením vyššího poplatku*. V tomto případě bude dopravce povinen platit až do výše udané částky, neprokáže-li, že tato částka je vyšší než skutečný zájem odesílatelův na dodání, srov. článek 22 odst. 2. Zkráceně řečeno, poskytuje Úmluva dopravcům, cestujícím a odesílatelům právo uzavřít speciální dohodu, která povede ke zvýšení dopravní odpovědnosti. V případě cestujících nabývá tato dohoda formy speciální smlouvy a v případě zapsaných zavazadel a zboží nabývá formy zvláštního prohlášení. Haagským protokolem bylo do článku 22 odst. 2 přidáno písm. b, jež vyřešilo otázku týkající se ztráty, poškození, zpoždění jen části zapsaných zavazadel nebo nákladu. Stanoví, že v úvahu se bere jen celková váha příslušné zásilky při stanovení hranice odpovědnosti dopravce. Je-li však takovou ztrátou, poškozením nebo zpožděním ovlivněna hodnota jiných zásilek krytých jednou průvodkou, musí se přihlížet k celkové hodnotě.

	poškození, zpoždění)
5000 franků	předměty, jež si cestující opatruje sám (ztráta, zničení, poškození, zpoždění) ⁸⁶

Státy, které se podílely na tvorbě Úmluvy, se potýkaly s problémem v jaké měně vyjádřit výše zmíněné limity. Přitom mělo jít o měnu, jež by nebyla ovlivněna ekonomickými výkyvy. Takový požadavek byl v této době, kdy se světová ekonomika otřásala v základech díky světové krizi a inflaci, velice důležitý. Z tohoto důvodu je francouzský frank, zmiňovaný v tomto článku, *roven svou hodnotou 65,5 miligramů zlata o ryzosti 900/1000* (čtyřicet devět set tisícin).

Ohledně limitace odpovědnosti, pamatovala Úmluva i na tzv. zadní vrátka. Ta se nachází v **článku 25**, který celou strukturu limitace odpovědnosti vylučuje a dopravce je odpovědný v celé výši.⁸⁷ Jedná se o případ, *kdy škoda vzešla ze zlého úmyslu nebo ze zavinění, které je podle právního řádu soudu, na něž věc byla vznesena, kladeno na roveň zlému úmyslu*. Druhý odstavec pak stanoví, že *stejně následky bude mít i zlý úmysl jeho zaměstnance při výkonu jeho služby*.⁸⁸ Co může být považováno za zlý úmysl? Příkladem ze soudní síně může být případ, ve kterém byl dopravce prohlášen za vinného, když povolil pilotovi let ve špatném počasí, kterého na takové podmínky počasí nevytrénoval.⁸⁹ Učebnicovým příkladem je krádež zásilky zlata pilotem letecké

⁸⁶ Problematika příručních zavazadel nespádá pod článek 18 (zapsaná zavazadla), ale je kryta odpovědností za zpoždění (článek 19). A tím zahrnuje do limitu 5 000 franků také ztrátu a zničení příručního zavazadla; GOLDBIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers 1988, str. 92. Pojem *předměty* může zahrnovat jak příruční zavazadla, tak šperky nebo např. brýle

⁸⁷ V celé výši je dále dopravce odpovědný a není tedy oprávněn dovolávat se ustanovení, která omezují nebo vylučují jeho odpovědnost, pokud přijme k dopravě cestujícího, aniž mu byla vydána letenka, pokud přijme zavazadlo, aniž byla k němu vydána průvodka nebo neobsahují-li tyto dokumenty určité údaje stanovené Úmluvou. Stejně tak, přijme-li zboží, k němuž nebyl vyhotoven letecký nákladní list nebo neobsahuje určité stanovené údaje.

⁸⁸ Článek byl opět pozměněn Haagským protokolem.

⁸⁹ Srov. *Stiles v. National Airlines* 161 F.Supp. 125 (D.C. La. 1958),(cit. z GOLDBIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers 1988, str. 122).

společnosti,⁹⁰ nepoužití radaru za špatného počasí a pokus o přistání, ačkoli posádka ztratila vizuální kontakt s letištěm⁹¹ nebo zanechání nákladu na rampě.⁹²

5.1.1.7 Zhodnocení úpravy

Varšavskou úmluvu lze označit za první a správný krok dopředu ve světle unifikace mezinárodní letecké dopravy. Pravidla Úmluvy byla aplikována po celém světě a značí jejich hodnověrnost a potřebnost. Od jejího vzniku pasažéři věděli, kamkoli nebo kdykoli letěli, že existuje určitý stupeň jednotnosti v pravidlech týkajících se dopravcovy odpovědnosti. Na druhou stranu i dopravce si byl moc dobře vědom těchto ustanovení, a proto mohl podnikat kroky k zajištění svého provozu při případných ztrátách.⁹³ Úmluva byla velmi dobře právnicky zpracována, ale přesto ji neminuly změny díky stále kupředu postupujícím inovacím v této oblasti dopravy. Logicky se objevily okruhy otázek, které Úmluva neřešila. Všem svým následovnicím nebo pozměňujícím protokolům nicméně ukázala, kterým směrem se vydat, a proto byla a je pro ně jakousi almou mater. Varšavskou úmluvu považuji za základní kámen veškeré následující legislativy, byla velkým přínosem pro mezinárodní právo soukromé a věnovala jsem se jí proto velice podrobně. V následující části mé práce se budu zabývat protokoly a mezinárodními úmluvami, které samotnou Úmluvu pozměňují nebo pouze doplňují. Jen díky rozdílnosti názorů zainteresovaných států, nevstoupily některé pozměňovací protokoly v platnost vůbec nebo jen po dlouhé době, kdy byl dosažen potřebný počet ratifikací.

⁹⁰ Srov. *Swissair c. Cie. La Concorde* 1961 RFDA 202 (Trib. Fed. Switzerland, 22. 9. 1959), (cit. z ibidem, str. 124).

⁹¹ Srov. *Buttler v. Aeromexico* 1985 U.S. App. LEXIS 23803, (cit. z HORNÍK, Jiří. Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy. *Právní rozhledy*, 7/2002.)

⁹² Srov. 194 ETL 630 (Bundesgerichtshof, 10.5. 1974), (cit. z GOLDBIRSCHE, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers 1988, str. 126).

⁹³ Srov. DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. *An Introduction to Air Law*. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 101.

5.1.2 Haagský protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě roku 1929 (1955)

Diplomatická konference na toto téma se konala v Haagu v září roku 1955. Cílem byla celková revize Úmluvy, jež je zřejmá již z názvu – *Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, tzv. Haagský protokol* (dále pro potřeby této podkapitoly také „**Protokol**“).⁹⁴ Výsledkem nicméně bylo vytvoření pouze dodatkového protokolu. Jeho hlavním záměrem bylo zvýšit limit odpovědnosti v přepravě cestujících a upravit ustanovení vylučující omezení odpovědnosti dopravce. Dalšími změnami došlo k zjednodušení přepravních dokumentů po formální stránce (viz kapitola o Přepravních dokumentech), k úpravě některých definic,⁹⁵ ale i k převoditelnosti nákladního leteckého listu. Byl také zrušen jeden z liberačních důvodů dopravce, a to tzv. navigation error. Tedy možnost prokázat, že chyba, která vedla ke škodě, byla způsobena chybou v ovládní, vedení letadla nebo navigací.

První velkou změnou byla nová úprava vyloučení limitace odpovědnosti dopravce. V článku 25 původní VÚ byl důraz kladen především na samotný čin, který vedl ke škodě, kdežto v nové úpravě je zdůrazněn záměr vedoucí k tomuto činu. Čin musí být proveden s úmyslem způsobit škodu nebo nerozvážně a s vědomím, že z něj škoda pravděpodobně vznikne. Protokol zde více zvýhodnil dopravce tím, že odstranil neomezenou odpovědnost v případech nevědomé hrubé nedbalosti.⁹⁶ Dalším novem, byl ústupek ve prospěch zaměstnanců dopravce. Bylo jím zavedení nového ustanovení, jež zaměstnancům umožnilo použít stejná omezení odpovědnosti, byla-li žaloba podána

⁹⁴ VÚ změněna HP je závazná pro ČR. Listina o právním nástupnictví České republiky do závazků ČSFR vyplývajících z Varšavské úmluvy změněné Haagským protokolem byla uložena u depositáře úmluvy (Polsko) 29. listopadu 1994 se zpětnou platností od 1. ledna 1993. Ke dni 25. 5. 2010 ratifikováno 137 státy, viz <http://www.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.pdf>. Český překlad byl publikován vyhláškou ministerstva zahraničních věcí č. 15/1966.

⁹⁵ Srov. HORNÍK, Jiří. Od Varšavy 1929 až k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. *Právník*, 3/2000, ročník 139, str. 262.

⁹⁶ Srov. GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. *Warsaw Convention, Commentary*. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Hlava Introduction, str. 3.

přímo proti nim.

Nejdůležitější změnou, kterou Haagský protokol přinesl, je bez pochyby úprava omezení odpovědnosti dopravce. Změna se dotkla především dopravy cestujících, kdy limit byl z původních 125 000 francouzských zlatých franků zdvojnásoben na 250 000 franků. Původní omezení bylo považováno většinou států za velice nízké.

250 000 franků	cestující (smrt, zranění, zpoždění)
-----------------------	-------------------------------------

Jak jsem již zmínila výše, na této konferenci se objevily snahy Spojených států amerických, základní limit ztrojnásobit. Po neúspěšné snaze prosadit tento požadavek, se USA rozhodly k Protokolu nepřistoupit. A bylo to právě díky nepřistoupení největšího dopravce světa, proč nebyl Haagský protokol nikdy tak úspěšný, jako byla jeho nezměněná předchůdkyně. Na této situaci je zřejmé, jak moc může názorová rozpolcenost států ovlivnit následný význam takového dokumentu. Variabilitu postojů, speciálně v této oblasti si uvědomuji, ale věřím, že kdyby byly státy schopny najít společné řešení a právě tímto dokumentem zvýšily pověstnou hranici na kompromisní úroveň, nenásledovala by tak nejasná a komplikovaná doba, trvající dalších téměř 50 let. Varšavská úmluva, modifikována Haagským protokolem, se však použije jen tehdy, pokud oba dotčené státy, tedy jak stát místa odesílatele, tak stát místa určení HP ratifikovaly.⁹⁷ Tím se samozřejmě mezinárodní letecký svět dostal do slepé uličky.

5.1.3 Montrealská dohoda 1966

Vznikla obtížná situace pro cestující mezi lety do USA, které se nadále řídily starým limitem podle nezměněné VÚ, a do ostatních zemí. Během následující let rostla v Americe nespokojenost s VÚ a jejich následným krokem v roce 1965, jímž vystrašili zbytek leteckého světa, bylo její vypovězení. Amerika tím chtěla svým občanům zajistit více ochrany v případech škody vyplývající z letecké dopravy. Dočasný únik z této

⁹⁷ Srov. ZAPP, Michael. Nároky vůči skutečnému dopravci v mezinárodní letecké přepravě. Evropské mezinárodní právo, 4/2001.

bezvýchodné situace byl nalezen v roce 1966 uzavřením tzv. inter-carrier dohody,⁹⁸ jelikož si letecké společnosti byly vědomy důležitosti dopravy do Ameriky a z ní. Tuto dohodu navrhlo letecké sdružení IATA a následně byla vtělena do tzv. *Montrealského ujednání*.⁹⁹ Jednalo se o soukromou dohodu mezi velkým množstvím leteckých společností, jež byly členy IATA a americkou Civil Aeronautics Board (CAB), ve které účastníci se letečtí přepravci souhlasili:

1. zvýšit odpovědnost v dopravě osob na 75 000 USD (58 000 USD bez právních poplatků a výloh) při leteckých cestách, kdy místo odletu, místo určení nebo dohodnutá zastávka je v USA; a
2. nezpřítit se odpovědnosti obranou uvedou v článku 20 odst. 1 VÚ, čímž v podstatě dovolili zavést v dopravě cestujících do, z a přes USA striktně objektivní odpovědnost dopravce.

Montrealské ujednání není díky své povaze právním instrumentem, který by se řídil mezinárodním právem. Je to dohoda mezi americkou vládou a jednotlivými leteckými společnostmi různých států pracujících pro USA. Přímou nezahrnuje národy účastníci se Varšavské úmluvy a ani se nejedná o její dodatek.¹⁰⁰

Ovlivněna postupem americké vlády, objevila se v roce 1974 snaha neformální skupinky západoevropských států k podobnému prosazení zvýšené odpovědnosti dopravců, jejich registrovaných leteckých společností. Série několika konzultací dala vzniknout tzv. *Maltskému ujednání*¹⁰¹, ve kterém se několik západoevropských států a

⁹⁸ Taková dohoda je možná na základě zvláštní smlouvy podle článku 22 odst. 1 VÚ, kdy se dopravce zaváže k vyšší odpovědnosti (viz odkaz č. 45).

⁹⁹ Na základě článku 39 odst. 2 VÚ se vypovězení Úmluvy stává účinným 6 měsíců po podání výpovědi polské vládě. ICAO okamžitě volalo po revizi limitů odpovědnosti. Řešením se nakonec stala již zmíněné Montrealské ujednání, které vláda USA přijala a nakonec těsně před uplynutím zmíněné 6 měsíční lhůty požádala polskou vládu, aby její výpověď zrušila.

¹⁰⁰ TOBOLEWSKI, Aleksander. Monetary limitations of liability in air law. Legal, economic and socio-political aspects. Montreal: De Daro Publishing 1986, str. 34; HAANAPPEL, P.P.C. Law and Policy of Air Space and Outer Space, comparative approach. Haag: Kluwer Law International 2003, str. 70; DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. An Introduction to Air Law. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 162.

¹⁰¹ Je to víceméně zavádějící název, uvědomíme-li se, že dohoda formálního typu nebyla nikdy oznámena.

Japonsko zavázalo zvýšit odpovědnost za smrt a zranění způsobené cestujícím na 58 000 USD. V návaznosti na to, pak i několik nepravidelných leteckých společností následovaly tuto úpravu a zvýšily shodně limity své odpovědnosti.

5.1.4 Guadalajarská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem (1961)

V roce 1961 v Guadalajaře byla podepsána *Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem*, doplňující Varšavskou úmluvu, tzv. *Guadalajarská úmluva*.¹⁰² Guadalajarská úmluva, tu Varšavskou jen doplňuje, nikoli přímo mění. VÚ neobsahovala definici dopravce a původně tento pojem ani žádné velké problémy v praxi nezpůsoboval. Situace se ovšem změnila po 2. světové válce, kdy začala být letadla více pronajímána a vzájemně vyměňována. Při aplikaci VÚ se její rozsah dotýkal odpovědnosti tzv. smluvního dopravce. Nicméně podle většiny právních interpretací se nevztahovala na dopravce skutečného. Ten nebyl smluvní stranou původní přepravní smlouvy, ale díky uzavření subdodavatelské smlouvy se smluvním dopravcem, přešla na něj povinnost dopravu skutečně provést. Tato praxe nebyla a není vůbec výjimečná ale v době vzniku Varšavské úmluvy jen stěží představitelná. Základní pravidla Guadalajarské úmluvy se týkají nájmu, pronájmu a výměny letadel a odpovědnost je tedy rozšířena i na dopravce skutečně dopravu provádějícího.

Rozhodně se jedná o tematiku, která musela být vyřešena, chtěla-li mezinárodní letecká doprava konkurovat dalším nastupujícím způsobům dopravy – námořní, silniční apod.

¹⁰² Guadalajarská úmluva je závazná pro Českou republiku. Listina o sukcesi ČR do závazků ČSFR vyplývajících z VÚ doplněné Guadalajarskou úmluvou byla odeslána depozitáři (Mexiko) 14. listopadu 1994 nótou ministerstva zahraničí ČR č. 111. 907/94-MPO se zpětnou platností od 1. ledna 1993. Ke dni 25. 5. 2010 má úmluva 86 ratifikací, viz <http://www.icao.int/icao/en/leb/guadalajara.pdf>. Český překlad byl publikován vyhláškou ministerstva zahraničních věcí č. 27/1968.

5.1.5 Guatemalský protokol o změně Varšavské úmluvy (1971)

Po zkušenosti s neratifikováním Haagského protokolu Amerikou a po následném nutném vzniku Montrealského ujednání 1966, mezinárodní právní společnosti, prostřednictvím ICAO, začalo pracovat na vytvoření nového právního nástroje, který by změnil jak Varšavskou úmluvu, tak Haagský protokol. V roce 1971 byl v Guatemala City podepsán *Protokol o změně Varšavské úmluvy, tzv. Guatemalský protokol*. Jelikož protokol přijal koncepci absolutní odpovědnosti za smrt, zranění cestujícího a ztrátu nebo poškození zavazadla a zvýšil limit odpovědnosti dopravce, byl podepsán i USA.¹⁰³ Protokol nicméně dosud nevstoupil v platnost, protože stále nebylo dosaženo stanoveného počtu ratifikací – neratifikovaly ani USA.¹⁰⁴

Odpovědnost dopravce byla zvýšena na nepřekročitelnou, tudíž maximální, hranici *1 500 000 francouzských zlatých franků* za škodu způsobenou na zdraví cestujícího. Nezlomnou byla tato mez i v případě, bylo-li poškozeným prokázáno, že škoda byla způsobena činem, opomenutím dopravce, jeho zaměstnancem nebo zástupcem, provedena s úmyslem způsobit škodu nebo nerozvážně a s vědomím, že z něj škoda pravděpodobně vznikne. Tento limit byl podroben pravidelné revizi.

Stanovení maxima se zdá být pochopitelné vzhledem k stále většímu riziku, které na sebe při mezinárodní dopravě dopravce bere, nehledě na ostře vzrůstající frekvenci tempa dopravy, která zvyšuje pravděpodobnost střetu letadel, zejména pak v blízkosti letišť. Dalším faktorem ve hře je ale i velikost letadel a díky tomu také větší množství cestujících dotčených případnou nehodou, což Úmluva z roku 1929 nemohla předpokládat.¹⁰⁵ Dopravci je Guatemalským protokolem poskytnuta možnost částečného nebo úplného vyvinění, a to prokázáním, že škoda byla způsobena

¹⁰³ Delegace evropských států, včetně Francie a Itálie, nicméně chtěly zachovat princip odpovědnosti založený na presumovaném zavinění a stavěli se proti zvyšování limitů odpovědnosti; MATTE, Nicolas Mateesco. *International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Volume XII, Law of Transport, Chapter 6*, J.C.B. Mohr Tübingen, 1982, str. 20.

¹⁰⁴ K 25. 5. 2010 ratifikováno pouze 7 států, viz <http://www.icao.int/icao/en/leb/Guatemala.pdf>.

¹⁰⁵ Příkladem zde může jít nechvalně známá nehoda na letišti v Tenerife, kde kolize mezi letadlem společnosti KLM a jambem (typ letadla) společnosti Pan-American měla za následek jednu z nejhroších katastrof v dějinách letecké dopravy.

nedbalostí, přispěním nebo jiným protiprávním činem poškozené osoby. Také ale prokázáním, že smrt nebo zranění byly zapříčiněny výhradně zdravotním stavem cestujícího. Toto posledně zmíněné ustanovení je zcela nové, v žádném jiném protokolu nebo úmluvě dosud, bychom ho nenalezli.

Guatemalský protokol upravuje i odpovědnost za zničení, ztrátu nebo poškození zavazadla. Liberace také v tomto případě je možná a to tehdy, unese-li dopravce břemeno důkazní a prokáže, že škoda byla způsobena povahou nebo vlastní vadou dopravovaného zboží. Protokol zde přináší nový limit odpovědnosti a to *15 000 francouzských zlatých franků na osobu*, bez rozlišení, zda se jedná o zavazadlo zapsané nebo příruční. Od roku 1929 se jedná o první úpravu odpovědnosti za ztrátu, zničení nebo poškození příručního zavazadla!¹⁰⁶ Další novinkou bylo, poprvé od dob VÚ, použití pojmu náklad namísto pojmu zboží. Odpovědnost za škodu na nákladu byla stanovena na *250 franků za kilogram nákladu*.

Odpovědnost co do zpoždění letadla při přepravě osob je omezena na *62 500 franků pro každého cestujícího* a dopravce nebude odpověden, prokáže-li, že byly učiněny veškeré potřebné kroky k předejití škody nebo byly tyto kroky zcela nemožné.¹⁰⁷

1 500 000 franků	cestující (smrt, zranění)
62 500 franků	cestující (zpoždění)
15 000 franků/osobu	zavazadlo (zničení, ztráta, poškození, zpoždění)
250 franků/kilogram	náklad (zničení, ztráta, poškození, zpožd.)

¹⁰⁶ Podle Varšavská úmluvy změněné Haagským protokolem byla odpovědnost za škodu vzniklou na zavazadle omezena do výše 250 francouzských zlatých franků/kilogram, zatímco za předměty, jež si cestující opatřují sami, byl dopravce odpovědný do 5000 zlatých franků na osobu.

¹⁰⁷ Srov. DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. An Introduction to Air Law. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 164-166; HORNÍK, Jiří. Od Varšavy 1929 až k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 3/2000, ročník 139, str. 262; GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. Warsaw Convention, Commentary. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Introduction, str. 9.

Guatemalský protokol znamenal velký krok dopředu, přinášel nové, praktické a pokroku odpovídající právní ustanovení. Věnovala jsem se mu podrobněji, jelikož si myslím, že nebýt malého počtu ratifikací, byl by zajisté průlomovým dokumentem. Velmi jsem ocenila zřetelné odlišení problematiky cestujícího a jeho zavazadla od zbývajících nákladu a také skutečnost, že zpoždění cestujícího bylo zcela poprvé upraveno zvlášť od jiných zpoždění. Montrealská úmluva využila z mnohých ustanovení protokolu a lze říct, že díky ní mnohé jeho myšlenky žijí dodnes.

5.1.6 Montrealské protokoly

První tři ze čtyř protokolů podepsaných v září roku 1975 v Montrealu, které byly výsledkem mezinárodní diplomatické konference ve věci leteckého práva soukromého, také nepřímo pojímají o otázce odpovědnosti, zejména o měně, ve které budou limity odpovědnosti vyjádřeny. Po dobu, po kterou zůstávalo zlato stabilním základem peněžního systému, nebylo žádného problému. Brzy však po přijetí Guatemalského protokolu 1971, který stále vyjadřoval limity odpovědnosti ve francouzských zlatých francích, se zhroutil stabilní měnový kurz zavedený po 2. světové válce Bretton Woodským systémem a zhroutila se i stabilní hodnota zlata vyjádřená v amerických dolarech.¹⁰⁸ To způsobilo pohyb obchodní ceny zlata a tím byly ztíženy převody ze zlatých franků do jiných národních měn. Reakcí mezinárodního právního společenství, jednajícím prostřednictvím ICAO, bylo přijetí čtyř dodatkových protokolů k Varšavskému systému I, II, III a IV (dále jen „**Montrealské protokoly**“). Pouze však tři ze čtyř protokolů vstoupily v platnost.

Dodatkový protokol č. I, v platnosti¹⁰⁹, nahradil francouzské zlaté franky, použité ve Varšavské úmluvě 1929 za modernější a mnohem snadněji převoditelné SDR (Special Drawing Rights - zvláštní práva čerpání),¹¹⁰ (tedy 125 000 franků za 8 300

¹⁰⁸ Lze spatřit problémy i v soudní praxi. Některé soudy při aplikaci limitů odpovědnosti spoléhaly na hodnotu zlata, popsanou ve VÚ (francouzský frank roven svou hodnotou 65,5 miligramů zlata o ryzosti 900/1000), kdežto jiné aplikovaly tržní hodnotu zlata; TOBOLEWSKI, Aleksander. *Monetary limitations of liability in air law. Legal, economic and socio-political aspects.* Montreal: De Daro Publishing 1986.

¹⁰⁹ K 25. 5. 2010 ratifikováno 49 státy, viz <http://www.icao.int/icao/en/leb/ap1.pdf>.

¹¹⁰ SDR je měnová jednotka stanovená Mezinárodním měnovým fondem (MMF) a založená od 1. ledna 1981. Jedná se o stanovenou sumu peněz, vyjádřenou “košem“hodnot pěti měn.

SDR). *Dodatkový protokol č. II*, v platnosti¹¹¹, provedl to samé v limitaci odpovědnosti dosud vyjádřené zlatým frankem ve Varšavské úmluvě pozměněné Haagským protokolem 1955 (250 000 franků nahradil za 16 600 SDR). *Protokol č. III*, dosud není v platnosti, zavedl SDR v limitaci odpovědnosti vyjádřené v Guatemalském protokolu 1971, který také dosud nenabyl platnosti (zavedl 100 000 SDR místo 1500 000 franků). *Protokol č. IV*, v platnosti¹¹², zmodernizoval koncepci limitace odpovědnosti u nákladní dopravy (stejně, jak měl v záměru Guatemalský protokol s dopravou osob), představil striktně objektivní odpovědnost a omezení vyjádřená v SDR.

5.1.7 Iniciativa Japonska a IATA

Montrealské protokoly 1975 zavedly relativně dlouhé období stability ve Varšavsko-Haagsko-Montrealském systému odpovědnosti leteckého dopravce, který byl vážně narušen až v listopadu 1992 japonskými leteckými společnostmi, které po zdoluhavém procesu hledání finálního stanoviska, představily své tzv. *Podmínky Mezinárodní Letecké Dopravy*. Tyto Podmínky převzaly tzv. dvou stupňový systém odpovědnosti:

1. při škodě do 100 000 SDR se dopravce vzdává možnosti využít článek 20 odst. 1 VÚ a tím i tedy efektivně zavádí striktně objektivní odpovědnost
2. při škodě nad 100 000 SDR, nejsou limity použity (neomezená odpovědnost), pokud nemůže dopravce podat důkaz, že on sám nebo jeho zaměstnanci přijali všechna potřebná opatření k zamezení vzniku škody, nebo že tato opatření nemohli přijmout¹¹³

Tato iniciativa byla velice podporována i mimo hranice Japonska, a proto se IATA rozhodla pro rozšíření této odpovědnosti do mezinárodních okruhů a dala vzniknout tzv.

¹¹¹ K 25. 5. 2010 ratifikováno 50 státy, viz <http://www.icao.int/icao/en/leb/ap2.pdf>.

¹¹² K 25. 5. 2010 ratifikováno 57 státy, viz <http://www.icao.int/icao/en/leb/mp4.pdf>.

¹¹³ Srov. FUJITA, K. A new Trend in the Compensation System For International Air Carrier Accidents, The Establishment of the Montreal Convention of 1999 and Recent Airline Cases in Japan 2001.

„*IATA Inter-carrier Agreement*“ z roku 1995,¹¹⁴ týkající se odpovědnosti v dopravě cestujících, jež kopíruje systém odpovědnosti zavedený v Podmínkách vzešlých z japonské iniciativy. Nebýt vzniku této IATA Dohody, získaly by cestující japonských aerolinií značnou výhodu nad cestujícími jiných leteckých společností. Tato dohoda konečně zajistila politickou rovnováhu v dosud tolik diskutované oblasti limitace odpovědnosti za škody způsobené cestujícím smrtí nebo zraněním.¹¹⁵

Pohyb tímto směrem byl následně zaznamenán i na půdě Evropské Unie a to nařízením 2027/97 (viz kapitola Odpovědnost dopravce a rozsah náhrady škody na komunitární úrovni).

5.1.8 Zhodnocení úpravy

Ne nadarmo se Varšavské úmluvě a jejím protokolům a úmluvám říká Varšavský *systém*. Legislativa té doby byla velice útržkovitá a navíc, díky velké variabilitě názorů, především odlišným postojům USA hájících zájmy svých občanů, bylo velmi obtížné najít společnou cestu. Naděje svitla Guatemalským protokolem, který ale bohužel doposud nevstoupil v platnost. Rozhodně nelze říct, že přijetím Montrealských protokolů se situace zklidnila. Ba naopak, státy váhaly s jejich ratifikací až do 90. let a všeobecně převládala nespokojenost s úpravami v letecké přepravě. Patrná byla jediná věc, Varšavský systém potřeboval nahradit, nyní však jednotnou úpravou, protože doplňování dalšími dodatkovými protokoly se ukázalo zcela neefektivní. Svět leteckých společností a jejich cestujících potřeboval znát svá vzájemná práva a povinnosti.

¹¹⁴ Také tato dohoda (stejně jako dohoda Montrealská) mohla vzniknout díky článku 22 odst. 1 Varšavské úmluvy. Původně byla podepsána společnostmi Air Canada, Air Mauritius, Avianca, Egyptair, Japan Airlines a KLM, a nabyla platnosti 1. listopadu 1996.

¹¹⁵ Srov. DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. *An Introduction to Air Law*. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 168-171; HAANAPPEL, P.P.C. *Law and Policy of Air Space and Outer Space, comparative approach*. Haag: Kluwer Law International 2003, str. 71-73; GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DETTLING-OTT, Regula. *Warsaw Convention, Commentary*. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 - 2005, Introduction, str. 12.

5.2 MONTREALSKÁ ÚMLUVA O SJEDNOCENÍ NĚKTERÝCH PRAVIDEL V MEZINÁRODNÍ LETECKÉ PŘEPRAVĚ (1999)

Předešlá roztříštěná úprava Varšavského systému je důkazem, jak moc mezinárodní letecké právo potřebovalo sjednotit. Ve velkém množství právních dokumentů bylo velice obtížné se zorientovat a určit, která verze Varšavské úmluvy se v daném případě vlastně užije. Proto se jako nejvhodnější ukázala varianta přijetí jednotné komplexní úmluvy, zahrnující ve svých ustanoveních celou problematiku Varšavského systému a přizpůsobující soukromoprávní předpisy letecké dopravy požadavkům 21. století.¹¹⁶ Obtížnosti způsobovala ale i rozdílnost právních výkladů těch samých „varšavských“ ustanovení různými právními systémy. Kvůli těmto a dalším problémům přijalo v květnu roku 1999 mezinárodní letecké společenství, opět prostřednictvím ICAO, *Úmluvu o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, tzv. Montrealskou úmluvu*“, (pro potřeby této kapitoly dále také „**Úmluva**“). Montrealská úmluva je nový, jednotný, právní dokument, který postupně nahrazuje Varšavskou úmluvu a všechny její protokoly a soukromá ujednání. Jejím cílem je taktéž inovace a globalizace japonských a IATA iniciativ. Samotná úmluva se opírá o původní návrh, který byl vypracován již v průběhu 90. let Právním odborem ICAO ve spolupráci s poradní skupinou při Sekretariátu ICAO.¹¹⁷

Cesta k přijetí Montrealské úmluvy nebo alespoň k jejímu návrhu, a tím k důsledné unifikaci práva letecké dopravy, byla ale nesmírně obtížná.¹¹⁸ V počátečních fázích jednání se projevily nesmiřitelné názory jednotlivých zástupců států. Opětovné problémy se například objevily ze strany USA, které vynakládaly velké úsilí k prosazení svých záměrů. Dokonce se zdálo, že dospět k jednotnému řešení nebo spíš k rozumnému kompromisu, bude naprosto nemožné. Nicméně Právní výbor ICAO byl úspěšný ve svých snahách a proto byl schopen nabídnout leteckému světu *Návrh*

¹¹⁶ Srov. MÜLLER-ROSTIN, Wolf. Montrealské úmluvy. Evropské mezinárodní právo 9 – 10/2000, ročník 9, str. 63.

¹¹⁷ Srov. HORNÍK, Jiří. Od Varšavy 1929 až k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 3/2000, ročník 139, str. 264.

¹¹⁸ Srov. PAUKNEROVÁ, Monika. Unification and Codification of International Transport Law. SMP, sv. 19. Academia Praha 1985.

úmluvy o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě. V tomto Návrhu se zřetelně promítala struktura a materiální působnost Varšavské úmluvy, dále pak Guadalajarská úmluva, téměř celý Guatemalský protokol, ale i Montrealský protokol č. IV.¹¹⁹ Přesto se však nejednalo o podobu definitivní. Konečný kabát měla dostat až při vlastních vyjednáváních během vlastní konference.¹²⁰ Ta se konala v květnu 1999 v Montrealu, i za účasti české delegace.

Preambule Úmluvy v sobě zahrnuje tři fundamentální principy, jmenovitě potřebu modernizace a sjednocení ustanovení mezinárodní letecké přepravy, potřebu ochrany zájmů cestujících vytvořením spravedlivého systému odškodnění a nakonec naléhavost řádného rozvoje mezinárodní letecké přepravy. Nejdůležitějším principem však je, neomezená odpovědnost dopravce. Prosazuje se zde zřejmá snaha nahradit ochranu dopravce, kterou mu doposud poskytovala ustanovení Varšavského systému (z důvodu vzniku nových prostředků dopravy), za ochranu poskytovanou především cestujícím.¹²¹

Úmluva je aplikovatelná na přepravu mezi dvěma státy, jen za předpokladu, že ji oba ratifikovaly. Proto bylo třeba, aby Montrealskou úmluvu ratifikovalo co největší množství zemí, aby vedle sebe neexistovala ustanovení Varšavského systému a Montrealské úmluvy. K dnešnímu dni Úmluvu ratifikovalo 97 států.¹²² A lze ji označit za úspěšnou a celosvětově uznávanou úmluvu, i když drobným nedostatkům se opět nevyhnula.¹²³

¹¹⁹ Posledně zmíněný dokument byl téměř zcela přejat do textu Montrealské úmluvy, proto se v této kapitole objeví odkazy i na jeho ustanovení.

¹²⁰ Srov. WEBER, L., JACOB, A. ICAO taking initiative to reform the legal framework for air carrier liability. ICAO Journal 3/1996, str. 23.

¹²¹ Srov. DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. An Introduction to Air Law. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 168-171.

¹²² Stav ke dni 25. 5. 2010, srov. <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>.

¹²³ Srov. MILDE, Michael. Montreal Convention 1999 – Merits and Flaws...International Conference on Contemporary Issues of Air Transport, Air Law & Regulation, New Delhi, India 25 April 2008, dostupné na http://www.mcgill.ca/files/iasl/C08-Michael_Milde-M_99_Merits_and_Flaws.pdf.

5.2.1 Odpovědnost za škodu

I Montrealská úmluva rozebírá tematiku odpovědnosti dopravce za způsobenou škodu, a jak lze správně předpokládat, jedná se o škody na zdraví cestujících¹²⁴, na zavazadlech¹²⁵ a škodu za vzniklé zpoždění¹²⁶. Nově MÚ upravuje odpovědnost za poškození nákladu¹²⁷, nikoli zboží. Na tomto místě je vhodné poznamenat, že systematika v člancích pojímajících o jednotlivých škodách, prošla určitou změnou.¹²⁸ Nově došlo k přesunu úpravy škody na zavazadlech k osobě cestujícího do článku 17 MÚ, což prezentuje jasnou snahu odlišit přepravu cestujících a jejich zavazadel od přepravy nákladu. Tuto úpravu považuji za velice vhodnou. Vzorem zde byl Guatemalský protokol, který přinesl toto rozdělení podle předmětu.

Podobně jako ve VÚ vyžaduje **článek 17 MÚ** ke vzniku odpovědnosti za škodu *usmrcení nebo zranění cestujícího*, jež se musí odehrát na palubě letadla nebo při nástupu nebo výstupu z něho. Jednotlivé podmínky ke vzniku dané odpovědnosti byly náležitě popsány v podkapitole jednající o Varšavské úmluvě, proto na ni tímto odkazují. VÚ je víceméně základním kamenem MÚ, která si za dobu své krátké existence neměla možnost vytvořit svou stabilní doprovodnou judikaturu, a proto jsou mnohá rozhodnutí aplikovatelná i na její ustanovení.

Doprovce dále odpovídá i *za zničení ztrátu nebo poškození zapsaného zavazadla* a je zřetelně vymezena i doba, po kterou tato odpovědnost platí – tedy je-li zavazadlo na palubě letadla nebo pod kontrolou dopravce. Oproti VÚ a jejímu vymezení stanovené doby, lze spatřovat jisté zmírnění požadavků na dopravce tím, že do této doby

¹²⁴ Srov. článek 17. odst. 1 MÚ.

¹²⁵ Srov. článek 17. odst. 2 - 4 MÚ. *Doprovce však nenese odpovědnost vůbec nebo jen v omezené míře, jestliže byla škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí zavazadla.*

¹²⁶ Srov. článek 19 MÚ.

¹²⁷ Srov. článek 18 odst. 1 MÚ.

¹²⁸ Ve Varšavské úmluvě byla odpovědnost za smrt či zranění cestujícího upravena v článku 17 a odpovědnost za škodu na zavazadlech a zboží v článku 18.

nezahrnuje dobu mimo letiště. Jinak opět odkazují na podrobný rozbor jednotlivých skutečností naplňující tuto odpovědnost, řešenou již u Varšavské úmluvy.

Co by nebylo v původní nezměněné VÚ možno v žádném případě nalézt, jsou ustanovení o příručních zavazadlech, která již jsou v MÚ obsažena. A to nenápadnou, nicméně velice důležitou větou, že pokud není dohodnuto jinak, znamená pojem zavazadlo zavazadla zapsaná i nezapsaná. Dopravce je tudíž odpovědný i za újmu vzniklou na takovém zavazadle včetně osobních předmětů. Úmluva ovšem omezuje odpovědnost na těchto věcech jen za škodu, která vznikla díky přímé vině dopravce nebo jeho zaměstnanců. Stejně tak neodpovídá dopravce za zapsaná zavazadla, pokud prokáže, že škoda vznikla díky vlastní vadě, kvalitě nebo nedokonalosti zavazadla. Naprostou novinkou oproti VÚ je možnost cestujícího obrátit se na dopravce a uplatnit všechna jeho práva až po uplynutí stanovené doby 21 dní plynoucích ode dne, kdy mělo zapsané zavazadlo dojít svému majiteli.

V případě *zničení, ztráty nebo poškození nákladu*, odpovídá dopravce pouze, pokud se daná událost stala v průběhu letecké přepravy. Jedná se o odpovědnost čistě striktně objektivní (absolutní). Dobu odpovědnosti stanovuje na dobu během letecké přepravy. Tato doba začíná v momentě, kdy se náklad dostane do péče dopravce, pod jeho kontrolu a končí při předání nákladu v místě určení. **Článek 18 MÚ** nicméně dopravci poskytuje širokou škálu liberačních důvodů, kterými jsou prokázání, že škoda vznikla díky: vlastní vadě, kvalitě nebo nedokonalosti přepravovaného nákladu, vadnému balení nákladu, válce nebo následkům ozbrojeného konfliktu, zásahu úředního orgánu.¹²⁹ Použije-li dopravce bez souhlasu odesílatele jiný způsob dopravy, ať už pro

¹²⁹ Ačkoli bylo záměrem tvůrců Montrealské úmluvy, upravit její text o odpovědnosti za škody, pokud možno, co nejbližší Montrealskému protokolu č. IV, přesto se objevila změna. A to právě v nákladní přepravě. Protokol č. IV v článku 18 totiž stanoví: je-li škoda zapříčiněná leteckým dopravcem a nejsou-li dány skutečnosti vedoucí ke zproštění na základě písm. a) až d), není možné, aby se letecká společnost zprostila odpovědnosti, a odpovídá tudíž v celém rozsahu. Rozdíl není očividný na první pohled, ale přesto zde je. V Montrealské Úmluvě se může dopravce zprostit alespoň částečně, což Protokol č. IV neumožňuje. Rozdílná je i definice doby nákladní dopravy. Protokol č. IV ji uvádí jako dobu, během níž se náklad nachází v péči dopravce na letišti, na palubě letadla, anebo při přistání mimo letiště na libovolném místě.

celou přepravu nebo jen pro její část, kdy na základě dohody stran mělo jít o přepravu leteckou, bude přeprava provedena tímto jiným způsobem, považována za leteckou.

Poslední odpovědností upravenou v **článku 19 MÚ** je odpovědnost za škody, jež vznikla díky *zpoždění* letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu. Pokud ovšem dopravce učinil veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat a také to prokáže, nebude odpovídat. A to i v případě, nebylo-li v jeho silách tato opatření učinit.

Koncepce odpovědnosti je velice zpřísněná. Avšak článek 20 Úmluvy umožňuje dopravci zprostit se odpovědnosti, alespoň částečně, *prokáže-li, že škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu anebo osoby, která místo ní uplatňuje svá práva*. Velice důležitou poznámkou je, že toto zproštění je aplikovatelné na všechna ustanovení této Úmluvy, tedy i na posléze probíraná ustanovení MÚ, představující základy absolutní odpovědnosti. Limitace jednotlivých odpovědností je upravena v člancích 21 a 22 Úmluvy.

5.2.2 Včasné oznámení reklamace a promlčení náhrady škody

Aby vůbec mohl být dopravce veden k odpovědnosti za škodu na zavazadlech nebo nákladu, kterou způsobil, ať už poškozením nebo zpožděním, je povinností oprávněného příjemce *písemně* upozornit ve stanovené lhůtě na zjištěná poškození. Dopravci je tak umožněno zjistit, co a komu způsobil a na druhou stranu si cestující tímto krokem zajistí možnost podat případnou žalobu. Pokud totiž není reklamace ve stanovené lhůtě podána, není přípustná žádná žaloba vůči tomuto dopravci, pokud ovšem nedošlo ze strany dopravce k podvodu. Navíc je převzetí zapsaného zavazadla nebo nákladu bez oznámení reklamace přímým důkazem toho, že věc byla oprávněnému příjemci předána v dobrém stavu a také v souladu s daným přepravním dokumentem.¹³⁰

Lhůty se liší v závislosti na tom, zda se jedná o zavazadlo či o náklad.

¹³⁰ Srov. článek 31 odst. 1 – 4 MÚ.

Oprávněný příjemce je v případě poškození povinen dopravce neprodleně uvědomit, jakmile poškození zjistí nebo

- do 7 dnů ode dne převzetí zapsaného zavazadla,
- do 14 dnů ode dne převzetí nákladu.

V případě zpoždění zavazadla nebo nákladu

- do 21 dnů ode dne předání zavazadla nebo nákladu k dispozici.

Úmluva dále upravuje i dobu, do které je poškozený povinen podat žalobu na náhradu škody (za předpokladu, že splnil požadavky na něj kladené při reklamaci). Nebude-li ve lhůtě dvou let podána žaloba, právo na náhradu škody se promlčuje. Dvouletá lhůta se začíná počítat ode dne příletu na místo určení, nebo ode dne, kdy letadlo mělo doletět, anebo ode dne zastavení dopravy.¹³¹

5.2.3 Omezení odpovědnosti

V článku 21 Úmluvy je upravena limitace odpovědnosti za škody na zdraví, jmenovitě usmrcení nebo zranění cestujícího při pobytu na palubě letadla nebo jakýchkoli operací při nástupu nebo výstupu. Úprava limitace je analogická k IATA Agreement a k nařízení EU 2027/97, a proto je tedy dvoustupňová. Nejdřív však malé odbočení k přípravným fázím Úmluvy, týkajících se této problematiky. Během nich byla vznesena otázka, jak vyřešit náhradu škody za psychickou újmu nebo zranění nedoprovázené tělesnou újmou. Po následné horlivé diskusi, byla tato problematika odmítnuta, takže i Montrealská úmluva v tomto bodě následuje Varšavský systém a psychickou újmu přímo neřeší.¹³² Nicméně není podle mého soudu vyloučeno, že by k takovému odškodnění nakonec nedošlo. Pokud by stávající národní ustanovení států, které Úmluvu aplikují, psychickou újmu zahrnovaly pod pojem újmy tělesné, byla by i ona kompenzovatelná.

¹³¹ Srov. článek 35 MÚ.

¹³² Srov. DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. An Introduction to Air Law. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 174-175.

Zmíněná dvoustupňová odpovědnost je následující: letecký dopravce odpovídá až **do výše 100 000 SDR** na každého cestujícího, nezávisle na jeho zavinění.¹³³ Tato odpovědnost nemůže být ani omezena, ani vyloučena – dopravce se ji nemůže zbavit. Za škodu **přesahující 100 000 SDR** na každého cestujícího, dopravce nebude odpovídat, pokud prokáže:

1. že ke škodě nedošlo výlučně jeho nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím,
2. že ke škodě došlo nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím třetí osoby.

Zřejmou se stává skutečnost, že do škody *nepřesahující 100 000 SDR* odpovídá dopravce neomezeně, odpovědnost zde je striktně objektivní. Té si je už dopravce vědom dopředu, a proto je schopen si zajistit uspokojivé pojistné krytí.¹³⁴ Možnost dopravce vyvinut se, u škod *přesahujících 100 000 SDR*, se nicméně může projevit pouze jako teoretická záležitost. Mířím tím na případy, ve kterých taková škoda vznikne z neznámé příčiny. V podobných situacích nebude dopravce schopen poskytnout potřebný důkaz, a proto bude jeho odpovědnost zcela neomezená. Odpovědnost za škodu nad tento limit je nicméně pouze presumovaná. Velkým rozdílem oproti Varšavské úmluvě, která poskytovala vyvinění ve formě prokázání dopravcem učiněných veškerých nutných opatření, tzv. „all necessary measures“, je, že tento liberační důvod se již více nedotýká odpovědnosti za usmrcení a zranění cestujícího, ale pouze škody způsobené zpožděním letadla.

Pro přehlednost se na tomto místě zmíním o limitu odpovědnosti za zpoždění při přepravě cestujících, který byl jako nový zvlášť definovaný, upraven v ustanoveních Úmluvy, jmenovitě v článku **22 odst. 1**. Vzorem zde opět šel Guatemalský protokol, ve kterém se tato oddělená úprava limitů odpovědnosti za zpoždění při přepravě cestujících, objevila poprvé. Zmiňovaným limitem je *4 150 SDR na jednoho cestujícího*.

¹³³ Srov. BATRA, J.C. Modernization of the Warsaw System – Montreal 1999. Journal of Air Law and Commerce, 2000, Vol. 65.

¹³⁴ Srov. MARGO, R.D. Insurance Aspects of the New International Passenger Liability Regime. Air & Space Law, Vol. XXIV 1999, str. 134-141.

Článek 22 odst. 2 se zabývá problémem zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění zavazadla a limitace odpovědnosti za tento skutek. Dopravce je v těchto případech limitován do částky *1000 SDR pro jednoho cestujícího*, pokud však i zde, stejně jako ve VÚ, neučinil cestující zvláštní prohlášení.¹³⁵ Podmínkou ke vzniku odpovědnosti je, aby bylo zavazadlo pod kontrolou dopravce, aby nad ním mohl mít dohled, protože pouze pak je spravedlivé, od něj požadovat odškodnění za případnou ztrátu, zničení, poškození nebo zpoždění. Je velice důležité si uvědomit, a proto znovu zopakují, že MÚ řeší problematiku (ne)zapsaných zavazadel, tím že u obou zavádí oddělené systémy. Nezapsaná a příruční zavazadla, stejně jako osobní předměty cestujících, spadají pod dopravcovu odpovědnost pouze v případě jeho vlastní viny.

Problematiku limitace škody při přepravě nákladu, jmenovitě zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění upravuje opět **článek 22 v odstavci 3** a je omezena na částku *17 SDR za kilogram*, pokud opět odesílatel neučinil zvláštní prohlášení.

do 100 000 SDR absolutní odpovědnost	cestující (usmrcení, zranění)
nad 100 000 SDR presumovaná odpovědnost	cestující (usmrcení, zranění)
4 150 SDR	cestující (zpoždění)
1000 SDR/cestujícího	zavazadlo (zničení, ztráta, poškození, zpoždění)
17 SDR/kilogram	náklad (zničení, ztráta, poškození, zpoždění)

¹³⁵ Srov. článek 22 odst. 2 VÚ. V případě zvláštního prohlášení o zájmu na dodání v místě určení a po zaplacení příslušného příplatku, je-li požadován, je dopravce povinen zaplatit náhradu až do výše udané částky, pokud neprokáže, že je tato částka vyšší než skutečný zájem cestujícího na dodání do místa určení.

Pro úplnost musí být zmíněno i ustanovení **článku 22 odst. 5**, který případné limitace zcela vylučuje. Jde-li o odpovědnost za zpoždění při přepravě osob a odpovědnost za škodu způsobenou na zavazadle, *ustanovení tohoto článku neplatí, pokud se prokáže, že ke škodě došlo jednáním nebo opomenutím dopravce (stejně tak jeho zaměstnanců nebo agentů) učiněným úmyslně se záměrem způsobit škodu nebo nedbale s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde*. Důvtipný čtenář si povšimne absence odpovědnosti za škodu v přepravě nákladu. Jde o závažnou změnu oproti původní úpravě. A rozhodně se jedná o ustanovení posilující zájmy dopravce.

5.2.4 Zálohy a přepočet SDR na národní měny

Naprostým novem oproti nezměněnému znění VÚ je poskytování záloh v případě leteckých nehod, při kterých došlo k tragickým úmrtím nebo ke zranění cestujících. MÚ výslovně stanoví, že takové poskytnutí záloh neznámá uznání odpovědnosti dopravcem. Jedná se o jakousi okamžitou finanční pomoc osobám, které mají právo na odškodnění, a byla-li taková pomoc vyplacena, může si ji později dopravce odečíst od veškerých částek, které budou v budoucnu považovány a vyplaceny jako náhrada škody.¹³⁶

Závěr kapitoly o Montrealské úmluvě chci věnovat přepočtu SDR (Special Drawing Rights) na národní měny pro potřeby soudního řízení, jelikož se od dob Montrealských protokolů objevily SDR zcela poprvé. Ustanovení MÚ ovšem velice předvídavě počítaly i s jejich případnými aplikačními problémy. Rozhodnou je hodnota SDR v den vynesení rozsudku.¹³⁷ Odlišné postupy se posléze aplikují, jde-li o členský stát MMF, či nikoli. Členské státy se při přepočtu řídí metodikou stanovenou MMF, kdežto nečlenské státy svými národními postupy převodu. Těm státům, jejichž právní systémy takové přepočty SDR neumožňují, poskytuje Úmluva únikovou cestu. Byla jim

¹³⁶ Srov. článek 28 MÚ.

¹³⁷ Srov. DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. An Introduction to Air Law. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 170-179; HORNÍK, Jiří. Od Varšavy 1929 až k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 3/2000, ročník 139, str. 261-280; MÜLLER-ROSTIN, Wolf. Montrealské úmluvy. Evropské mezinárodní právo 9 – 10/2000, ročník 9, str. 62-66; HAANAPPEL, P.P.C. Law and Policy of Air Space and Outer Space, comparative approach. Haag: Kluwer Law International 2003, str. 73-76.

totiž ponechána možnost aplikovat, pro stanovení limitů odpovědnosti, zvláštní měnovou jednotku vázanou na zlato, která již ale není označována jako francouzský zlatý frank, ale má stejnou hodnotu (65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000 = 1 jednotka). Úmluva dále stanovuje ekvivalenty limitů odpovědnosti v této měnové jednotce a počítá taktéž s pravidelným pětiletým přezkoumáním limitů odpovědnosti.

5.2.5 Zhodnocení úpravy

Montrealská úmluva byla vytvořena, aby nahradila a sjednotila dosud tolik nejednotnou úpravu mezinárodního leteckého práva. Označila bych ji za velký úspěch, ačkoli v některých svých ustanoveních téměř doslova přejímá úpravu z Varšavského systému. Na druhou stranu, proč ne? Vždyť předcházející zejména Guatemalský protokol, stejně tak Montrealské protokoly přinášely praktické poznatky z praxe, snažíc se je transformovat do právní terminologie. Díky skutečnosti přijetí MÚ ve formě mezinárodní úmluvy, nikoli pouze doplňujícího či pozměňujícího protokolu, jak bylo více než zvykem ve Varšavském systému, naplňuje zejména tím svůj jednotící charakter. Ve srovnání s Varšavskou úmluvou se rozhodně jedná o pokrokovější dokument, používající moderní terminologii, reagující na moderní požadavky uspěchaného progresivního vývoje v oblasti letectví. Stále ale musí své předchůdkyni děkovat za bohatou judikaturu, která je i na její ustanovení aplikovatelná dodnes. Montrealské úmluvě bych vytkla jedině, měla přijít rozhodně dřív. V současné době představuje základní pilíř leteckého práva, samozřejmě vedle nevyhnutelných unifikčních úprav Evropské Unie.

6 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE A ROZSAH NÁHRADY ŠKODY NA KOMUNITÁRNÍ ÚROVNI

Právní regulace dopravy by byla neúplná bez zmínění velmi podstatného evropského příspěvu k této tématice. Evropská unie zasahuje do všech sfér a letecká doprava není výjimkou. Evropa je domovem pro velké množství hlavních leteckých společností, které poskytují své služby světově druhému největšímu leteckému dopravnímu trhu (první místo náleží samozřejmě USA). Ale je také významným centrem pro leteckou výrobu, po stránce odborné i kapacitní.¹³⁸ Doprava je a v posledních desetiletích byla velmi důležitým tématem a díky evropské dimenzi má nyní i významný dopad na Českou republiku. Už jen její strategická poloha z ní dělá důležitého evropského partnera.

Ve Smlouvě ES má společná dopravní politika své nepopiratelné místo. Upravena je v člancích 70/bývalý čl. 74 a násl. SES a bývá pojímána jako souhrn opatření, která uskutečňují členské státy EU v oblasti dopravy k ochraně vnitřního trhu a sblížení hospodářské politiky s cílem postupného vytváření společného dopravního trhu. Letecké právo je zmíněno v článku 80/bývalý čl. 84 odst. 2. SES, jež určuje míru politiky v letecké dopravě. Pravidla hospodářské soutěže mohou být též aplikovatelná.

Ustanovení SES ohledně letecké dopravy jsou spíše rámcová. Důvod lze najít ve skutečnosti, že státy byly jen zřídka ochotny bez váhání otevřít dveře vlastního dopravního trhu jiným leteckým společnostem, navíc, při existenci rozsáhlé úpravy na mezinárodní úrovni. Proto se společná dopravní politika ve vývoji výrazně opozdila oproti jiným oblastem. Spolupráce vzrostla na konci 80. let a na počátku 90. let minulého století. Do té doby se na evropském poli pouze debatovalo a řešila se zejména otázka, jak dalece může EU v tomto odvětví dopravy zajít. Následně, především od roku 1990, rapidně vzrostl vývoj uspokojivé právní regulace.

Takovému pokroku ovšem předcházela diskuze, do jaké míry je letecká doprava součástí SES? Popř. je SES na leteckou dopravu vůbec aplikovatelná? Důvod pochyb leží ve zmíněném článku 80 SES, který leteckou dopravu výslovně mezi druhy dopravy

¹³⁸ Ne nadarmo je s produkcí Airbusu jediným reálným světovým soupeřem dalšímu soutěžiteli na trhu – USA.

nezařazuje. Pokud se článek 80 SES na leteckou dopravu nevztahuje, jsou na ni aplikovatelná alespoň společná pravidla vnitřního trhu? Tyto otázky tížily hlavu celého evropského leteckého světa. Záchrana přišla v dubnu 1986, kdy ESD přinesl mezní rozhodnutí známé jako *Nouvelles Frontières*.¹³⁹ Soud v tomto rozhodnutí potvrdil rozhodnutí z roku 1974 *Komise v. Francouzská republika*¹⁴⁰, který se vyjádřil pro možnost integrace i v této oblasti. Stanovil, že letecká doprava nespadá pod Hlavu V. SES zvanou Doprava, ale že podléhá obecným ustanovením Smlouvy. Pravidla práva hospodářské soutěže jsou aplikovatelná na letecké právo, i když chybí prováděcí úprava a proto mohou být vynucovány Komisí EU a národními úřady jednotlivých členských států.

Na základě článku 80 odst. 2 SES, byla formulována a realizována společná letecká politika ve formě tří “balíčků“ vytvořených k uvolnění ES letecké dopravy.¹⁴¹ Evropská legislativa na poli letecké dopravy spadá pod řadu specifických kategorií, z nichž hlavní jsou: vnitřní trh, přístup na tento trh a poskytování leteckých licencí; pravidla hospodářské soutěže a státní subvencování; technická harmonizace; letecká bezpečnost; ochrana cestujících před protiprávními činy; odpovědnost dopravce a otázka pojištění; jednotné evropské nebe; ochrana životního prostředí a jiné.

Jelikož jsem se v předcházející úpravě úmluv na poli mezinárodního práva soustředila především na odpovědnost leteckých společností, budou následující kroky podobného ražení.

¹³⁹ Rozsudek ESD z 30. 4. 1986 spojené věci 209-213/84 *Ministère public v. Asjes aj.*, SbSD 1986, 1425, (cit. z PAUKNEROVÁ, Monika. Právo Evropské unie a doprava. Právní rozhledy 9/1998, příloha Evropské právo, ročník 2, str. 3).

¹⁴⁰ Rozsudek ESD ze 4. 4. 1974 167/73 *Komise v. Francie*, SbSD 1974, 359, (cit. z ibidem).

¹⁴¹ První balíček byl přijat roku 1987, Druhý pak roku 1990 a implementace třetího balíčku byla zahájena 1. ledna 1993. Od 1. dubna 1997 byly povoleny domácí lety v rámci jednoho členského státu prováděné leteckými společnostmi jiných členských států, tzv. kabotáž. Tímto byl cíl Třetího balíčku, tedy vytvořit a plně zliberalizovat letecký vnitřní dopravní trh, zrealizován.

6.1 Práva cestujících v Evropské unii

Jednou z prvních záležitostí, dotýkající se otázky ochrany cestujících, ačkoli nikoli s ní přímo spojenou, jsou podmínky stanovené v přepravní smlouvě. Úpravu bychom našli ve **směrnici 93/13 o nerovných podmínkách ve spotřebitelských smlouvách** z 5. dubna 1993. Směrnice klade důraz na vztah mezi leteckým dopravcem a jeho cestujícími nebo odesílateli v dopravních smlouvách a podmínkám tam stanovených. Stručně řečeno, je vynutitelnost právních podmínek ve smlouvách možná jen tehdy, pokud jsou spravedlivé a reflektují příslušnou vyjednávací pozici mezi stranami.

6.2 Odepření nástupu do letadla, zpoždění, zrušení letu

Další významnou skutečností, diskutovanou na půdě EU, byly stále více častější praktiky pravidelně létajících dopravních společností, které prodanými letenkami přesáhly stanovenou kapacitu letadla. Jde o tzv. *overbooking*, založený na dlouholeté praxi společností, že vždy existuje určité procento cestujících, kteří se nedostaví k odbavení. Logickým důsledkem tohoto kroku jsou pak situace, kdy se všichni zaplativší cestující k odbavení dostaví a společnost jim není schopna nabídnout místo v letadle. Těmto cestujícím je proto odmítnut nástup do letadla.

Taková praxe dala vzniknout (EEC) **nařízení č. 295/1991** ze 4. února 1991 *stanovující společná pravidla pro systém kompenzací za odmítnutí vstupu na překnihovaný let v případě pravidelné letecké dopravy*. Nařízení zajišťovalo kompenzace cestujícím v těchto překérných situacích na základě délky doby letu. Zmíněné finanční kompenzace byly následující:

- 150 Euro za lety do 3500 km
- 300 Euro za lety nad 3500 km

Dalšími výhodami byla refundace ve formě zajištění jiného letu, ale také jídla, občerstvení a hotelového ubytování. Toto nařízení se vztahovalo pouze na pravidelnou leteckou dopravu.

Postupem času se ale ukázalo zřejmým, že úprava přijatá na začátku 90. let již neodpovídá požadavkům dynamicky se vyvíjející doby a zejména zájmům a potřebám cestujícím. Velice diskutován byl i fakt, že se nařízení nevztahovalo na dopravu, která by nebyla pravidelná. Diskuze proběhla i o stanovených výších finančních náhrad. Výhodiskem bylo přijetí nové úpravy, která v sobě zahrnuje veškeré vznesené požadavky, zároveň vytvořila takový systém kompenzací, který letecké společnosti příliš nezatížil a reagovala též na stále častěji se objevující stížnosti cestujících týkající se zpoždění nebo zrušení letu. Jedná se o (EC) **nařízení č. 261/2004** z 11. února 2004 *stanovující společná pravidla pro systém kompenzací a asistenci pasažérům v případě odmítnutí nástupu na překnihovaný let a v případě zpoždění a zrušení letu*. Toto nařízení zrušilo nařízení 295/1991 a konečně se vztahovalo i na všechny typy letů. Zajistilo finanční odškodnění cestujícím, kterým byl let zrušen během velmi krátké doby před plánovaným letem, a také kterým byl odmítnut vstup na palubu z důvodu prodeje většího počtu míst. Kompenzace odvisí od délky doby letu, ale také od délky náhradních tras nebo letů nabídnutých dopravcem. Zároveň se však nařízení nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti dostupné. Vztahuje se nicméně na cestující využívající služby cestovních kancelářů.

Nutným prvním krokem každého dopravce v případech **překnihovaných letů**, je povinná výzva dobrovolníkům, ochotných vzdát se za stanovené kompenzace svého místa ve prospěch ostatních pasažérů. Až pouze jestli se v řadách dobrovolníků neobjeví dostatečný počet takových dobrovolníků, může dopravce přistoupit k odmítnutí nástupu na palubu letadla. Dojde-li situace až do této fáze, je dopravce povinen na základě článku 7 nařízení vyplatit tyto finanční kompenzace:

- 250 Euro, jde-li o let kratší než 1500 km,
- 400 Euro, jde-li o let delší než 1500 km v rámci EU a na ostatní lety v délce větší než 1500 km a kratší než 3000 km,
- 600 Euro pro všechny ostatní lety nespádající pod předešlé body.

Nejedná se však o jediné výhody, které nařízení cestujícímu poskytuje. Dále je dopravce na základě článku 8 a 9 nařízení povinen zajistit zdarma následující:

- výběr mezi refundací ceny letenky spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu nebo možností využít alternativní zpáteční let,
- zajištění jídla a občerstvení, hotelového ubytování (stane-li se pobyt na jednu noc nebo více nocí nezbytným), přepravy mezi letištěm a místem ubytování,
- poskytnutí dvou telefonních hovorů, podání dvou zpráv faxem nebo elektronickou poštou.

V případě **zrušení letu** je aplikován stejný kompenzační systém jako u překnihování letadla. Na druhou stranu lze nalézt i ustanovení, jmenovitě článek 5 odst. 1 písm. c nařízení, ve prospěch dopravce. Dopravce je zproštěn poskytování těchto kompenzací, pokud dva nebo více týdnů před realizací letu informuje cestujícího o jeho zrušení, nebo ve lhůtě dvou týdnů až sedmi dnů nabídne náhradní let, který nepředstavuje pro cestujícího více než dvě nebo čtyři hodiny zpoždění. Zmiňovaný článek nabízí vícero různých variant vedoucí ke zproštění. Nařízení však pokračuje ještě dál. Další nabízenou exkulpací ve prospěch dopravce a vyhnutí se placení finančních kompenzací, je prokázání skutečnosti, že zrušení letu bylo způsobeno *mimořádnou okolností* (*vis maior*), jím zcela neovlivnitelnou událostí.¹⁴² Mezi takové okolnosti mohou patřit především nepříznivé podmínky počasí a bezpečnostní rizika. Tento pojem však není v nařízení definován, proto ponechává obrovský prostor pro pole soudní a teoretické interpretace.

Dopravcova povinnost při zrušení letu kompenzacemi ani zde nekončí. Dále je opět povinen poskytnout cestujícímu asistenci a to v následujících formách:

¹⁴² Pro případ nemusíme chodit daleko. V dubnu 2010 způsobil výbuch sopky na Islandu absolutní kolaps v evropské letecké dopravě. Prach, jenž se postupně rozšiřoval do okolních evropských států, způsobil problémy ve funkčnosti motorů letadel, z toho důvodu byly uzavřeny vzdušné prostory mnoha evropských států (Island, Dánsko, Finsko, Skotsko, ČR a další). Mnozí cestující tak museli strávit dlouhé nikoli hodiny ale dny čekání, jak se bude situace nadále vyvíjet. Nevyhnutelnými se samozřejmě staly neočekávané výdaje, např. náklady na jiný druh dopravy, výdaje za náhradní ubytování a problémem byly také refundace peněz za neuskutečněné lety. Jednalo se o *vis maior*? Letecký odborný svět na tuto otázku odpovídal většinou kladně. Některé letecké společnosti se k celé situaci stavěly velice přímo, některých se obrovské finanční ztráty způsobené nemožností létání dotkly natolik, že hrozila a dosud hrozí jejich naprostá likvidace. Peníze za neuskutečněné lety se refundovaly, zejména pokud byla letenka zakoupena přímo u leteckého dopravce. Většinou však byly lety přebookovávány na nejbližší možné. Srov. <http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=666043>.

- výběr mezi refundací ceny letenky spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu nebo možností využít alternativní zpáteční let,
- jídlo a občerstvení s možností telefonického či jiného spojení; navíc je-li let přeměrován a očekávaný čas nového letu je alespoň následující den, vzniká pak nárok i na hotelové ubytování a přepravu mezi letištěm.

Vrátím-li se zpět k výši kompenzačních náhrad, které se pohybují v rozmezí 250 až 600 eur, patří se navíc zmínit, že tyto výše mohou být sníženy až o 50 procent, dosáhne-li cestující svého cíle cesty v rámci určité stanovené toleranční lhůty.¹⁴³

Poslední faktor řešený v nařízení č. 261/2004 je důvodně očekávané **zpoždění** letu.¹⁴⁴ Povinností dopravce je poskytnout následující pomoc:

- jídlo a občerstvení s možností telefonického či jiného spojení,
- jídlo a občerstvení s případnou přepravou mezi letištěm, je-li důvodně očekávaný čas odletu alespoň o den později než čas původní,
- výběr mezi refundací ceny letenky spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu nebo možností využít alternativní zpáteční let, jestliže zpoždění trvá alespoň pět hodin.

Cestující musí být o všech zmíněných právech informován při registraci k přepravě, čitelně viditelným, každému snadno dostupným oznámením. Této odpovědnosti se nelze zprostit nebo ji jakkoli omezit odlišnými ustanoveními v přepravní smlouvě.

Nařízení vešlo v platnost 17. února 2005 a okamžitě se stalo výzvou pro anglický Nejvyšší soud. Letecké společnosti, které jednaly prostřednictvím IATA a Asociací evropských nízkonákladových společností, tvrdily, že nařízení č. 261/2004 je

¹⁴³ Srov. článek odst. 2 písm. a až c nařízení č. 261/2004. Do dvou hodin (lety v délce nejvýše 1500 km), do tří hodin (lety delší než 1500 km v rámci EU a na ostatní lety v délce větší než 1500 km a kratší než 3000 km) nebo do čtyř hodin (ostatní lety dosud nezmíněné).

¹⁴⁴ Srov. článek 6 odst. 1. nařízení č. 261/2004. Zpoždění odvisí od délky letu. Mohou to tedy být dvě hodiny (lety v délce nejvýše 1500 km), tři (lety delší než 1500 km v rámci EU a na ostatní lety v délce větší než 1500 km a kratší než 3000 km) nebo až čtyři hodiny (ostatní lety dosud nezmíněné).

v rozporu s dřívějšími povinnostmi členských států a třetích zemí týkajících se odpovědností dopravce za škodu na základě Varšavské/Haagské a Montrealské úmluvy. Největším problémem pro nízkonákladové společnosti byla samozřejmě skutečnost, že náhrady stanovené nařízením mohly nyní převýšit skutečnou cenu letenky.¹⁴⁵ Tento problém byl následně Nejvyšším soudem předán ESD, který rozhodnutím v lednu 2006 stanovil, že nařízení je platné a vynutitelné.¹⁴⁶ Stanovil, že Montrealská úmluva se ve svých ustanoveních omezuje na pomoc cestujícím v případech zpoždění letu a umožňuje jim podat žalobu proti odpovědnému dopravci za škodu. Naproti tomu pomoc při zpoždění a péče upravena v nařízení č. 261/2004 vykazuje okamžité kroky k nápravě újmy.

6.3 Odškodnění v případě letecké nehody

Ještě dříve než se státy shodly a daly svolení ke vzniku Montrealské úmluvy, která modifikovala odpovědnost leteckého dopravce upravenou ve Varšavsko-Haagském systému na současnou dnešní úroveň, bylo na půdě Evropské unie přijato další nařízení. Bylo jim **nařízením č. 2027/97** z 9. října 1997 *o odpovědnosti leteckého dopravce za nehody*. Úprava obsažená v tomto nařízení byla od té ve Varšavsko-Haagském systému velmi odlišná. Naopak však byly odpovědnostní režimy, jež byly představovány novou Montrealskou úmluvou¹⁴⁷ a nařízením č. 2027/97 v podstatě totožné, a proto bylo toto nařízení Radou a Parlamentem EU modifikováno dalším **nařízením č. 889/2000** z 13. května 2000 tak, aby vyhovovalo novým požadavkům vyplývajících z ustanovení Montrealské úmluvy.

Nehoda, která spouští odpovědnost leteckého dopravce se musí stát na palubě letadla, nebo v průběhu nástupu či výstupu za podmínky, že nastane *smrt, zranění, jiné ublížení na zdraví*. Nařízení stanoví, že odpovědnost nesmí být finančně limitována,

¹⁴⁵ Srov. JAESCHKE, Lars. Významné posílení práv cestujících v EU. Evropské mezinárodní právo 6/2004, ročník 13; KUČERA, Zdeněk. Mezinárodní právo soukromé, 5. vydání. Brno: Doplněk 2001.

¹⁴⁶ Srov. případ *International Air Transport Association and European Low Fares Airline Association v. Department of Transport* C-344/04, SbSD 2006 I-403. Dostupný na <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62004C0344:EN:HTML>.

¹⁴⁷ Montrealská úmluva vstoupila v účinnost 4. 11. 2003. <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>.

připouští nicméně částečnou nebo úplnou spoluodpovědnost poškozeného. Navíc se za škodu do výše 100 000 SDR nelze za žádných okolností zprostit odpovědnosti, a to ani při zachování všech nezbytných opatření vedoucích k zabránění škody. Stejně jako v MÚ, i zde je dopravce povinen provést *zálohu*, a to nejpozději do 15 dnů po zjištění totožnosti poškozeného. V žádném případě však poskytnutí zálohy neznamená uznání odpovědnosti leteckého dopravce.

6.4 Úprava vybraných nařízení Evropského parlamentu a Rady z oblasti leteckého práva

Evropská unie hraje na poli legislativy leteckého práva silného hráče, a proto nesmí být její práce opomíjena. Byla vypracována řada nařízení a směrnic a jejich obsažení do této diplomové práce by si vyžádalo velké množství popsaných stran.¹⁴⁸ Proto jsou další nařízení dotýkající se úpravy leteckého práva, podána jen velmi stručně.

Nařízením (ES) č. 785/2004 z 21. dubna 2004 *o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel*, byly stanoveny minimální požadavky na povinné pojištění ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladům a třetím osobám. Mezi povinně pojištěná rizika patří válka, terorismus, únos letadla, sabotáž, neoprávněné zmocnění stroje a občanské nepokoje. Minimální pojištění ve vztahu k cestujícím je stanoveno na částku 250 000 SDR.

Za zmínku stojí právní úprava obsažená v **nařízení Rady 2409/92** *o tarifech a sazbách na letecké služby*, jehož primárním cílem, je liberalizovat ceny za přepravu na všech leteckých linkách v rámci Společenství. Díky liberalizaci došlo ke zkvalitnění poskytování služeb zákazníkům, letecké společnosti si mezi sebou vybudovaly zdravou soutěž a tím došlo i k rozvoji podnikání v letecké dopravě.

Zmíněná soutěž samozřejmě musí probíhat v rámci stanovených mezí hospodářské soutěže. **Nařízením Rady č. 3975/87**, *stanovující postupy pro uplatnění pravidel soutěže v podnikání v oblasti letecké dopravy*, poskytuje legislativní rámec pro aplikaci článků 81 (vertikální a horizontální dohody) a 82 (zneužití dominantního

¹⁴⁸ DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. An Introduction to Air Law. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 72, 91-94; ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard, ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Lexis Nexis CZ s.r.o. 2005, str. 87-90.

postavení) SES.

Z jiného pole evropské legislativy, speciálně z bezpečnosti letecké dopravy, nelze opominout **nařízení Rady č. 1592/2002**, *vytvářející Evropskou agenturu pro leteckou bezpečnost EASA (European Air Safety Agency)*, fungující od září roku 2003, kdy jedním z jejich hlavních cílů je dodržování vysoké úrovně bezpečnosti civilního letectví a ochrany životního prostředí v Evropě.

Dále **nařízení č. 95/93/EC o jednotných pravidlech při přidělování slotů na letištích v rámci členských zemí EU**. Co je vlastně slot? Slot je schválený a tudíž přidělený čas na letišti pro odlet a přilet letadla letecké společnosti. Cílem tohoto nařízení bylo zajistit co největší transparentnost při takovém udělování a tím především chránit nové letecké společnosti, čerstvě vstupující na letecký dopravní trh. S rozvojem letecké dopravy začínaly být mezinárodní letiště velice přetížena a z toho důvodu se rozmohl i boj o zmíněné sloty.

Mezi další nařízení patří dále např. **nařízení č. 2407/93 o licencování leteckých dopravců**, nebo také **nařízení č. 2408/93 o přístupu leteckých dopravců na letecké tratě v EU** a mnohé a mnohé další. Z oblasti ochrany cestujících před protiprávními činy bylo přijato **nařízení č. 2320/2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví**. Nařízení je reakcí na činy z 11. září 2001 v USA a jeho cílem je zajistit odpovídající úroveň bezpečnosti civilního letectví v rámci EU. V příloze k tomuto nařízení jsou obsažena ustanovení dotýkající se detekčních kontrol cestujících, kabinových zavazadel, posádky, které slouží k zabránění, aby byly do bezpečnostních prostor a na palubu vneseny zakázané předměty, jež by mohly ohrozit bezpečnost.¹⁴⁹ Nařízení bylo později provedeno dalším **nařízením č. 622/2003**, které je velice krátké a opět samotná ustanovení jsou obsažena až v přílohách.^{150 151}

¹⁴⁹ Zakázaným předmětem jsou takové předměty, kterých lze použít ke spáchání protiprávního činu a které nebyly řádně přihlášeny. Demonstrativním výčtem jsou do této skupiny zařazeny předměty, jako jsou: obušky, basebalové pálky, turistické hole a jiné. Zda se jedná o předmět, který by mohl být použit jako zbraň, musí být řešeno předmět od předmětu.

¹⁵⁰ Viz rozsudek Velkého senátu Soudního dvora ES ze dne 10. 3. 2009 ve věci C-345/06 *Gottfried Heinrich*. Kde se řešila otázka, zda je příloha nařízení č. 622/2003, která nebyla vyhlášena v úředním věstníku Evropské unie, závazná v rozsahu, ve kterém ukládá povinnosti jednotlivcům. Dostupný na: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62006J0345:EN:HTML>.

7 SVOBODY VZDUCHU A ÚPRAVA OBSAŽENÁ V ÚMLUVĚ O MEZINÁRODNÍM CIVILNÍM LETECTVÍ

7.1 Chicagská úmluva o mezinárodním civilním letectví (1944)

Vlády mnoha států si očividně uvědomovaly, jak důležité je mít jednotnou mezinárodní úpravu leteckého práva. Stejně tak uznaly své úplné a svrchované suverenity, kterými ovládají svá území, ale také vzdušné režimy nad těmito územími¹⁵², zároveň ale pochopily, že úplná a výlučná suverenita vytváří určité překážky mezinárodní regulaci. Díky pokroku, učiněnému během 2. světové války, bylo důležité přijmout mezinárodní nástroj veřejného práva k regulaci nového a nyní rozšířeného pole této oblasti. Vytvoření nových leteckých tras a jejich nezávislost ve fungování vyžadovalo organizaci a porozumění na celosvětové úrovni a zároveň dalo vzniku mnohým praktickým problémům, jakým jsou například určení státní příslušnosti letadla a právního statusu jeho posádky, odpovědnosti leteckého dopravce za škodu a jiné. Z těchto a dalších důvodů, pozvala americká vláda spolu s prezidentem Roosveltem, spojenecké síly a několik neutrálních států na konferenci, konanou v Chicagu v listopadu a prosinci 1944. Účastnilo se jí přes 50 států a jejími hlavními cíly bylo: vytvořit organizaci, jež by rozvíjela principy a techniku letecké navigace; vytvořit směrnici, která by zajišťovala efektivní politickou a ekonomickou kontrolu nad mezinárodní leteckou dopravou.¹⁵³ Konference se potýkala s problémy dosáhnout názorové shody na úpravu poválečné mezinárodní letecké dopravy. Při přípravách se střetly čtyři trendy zastupované různými státy, kdy největší svár způsobovala otázka tzv. „svobod vzduchu“.¹⁵⁴ USA, tradiční bojovník za začlenění „svobod vzduchu“ do textu

¹⁵¹ Přehled významných evropských nařízení, jimiž je Česká republika vázána je možno nalézt zde: http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/legislativa/Legislativa_CR_letecka/Prehled_narizeni_ES/.

¹⁵² Srov. článek 1 Chicagské úmluvy. Otázky právního režimu, vzdušného prostoru a letů nad cizím územím byly poprvé řešeny na Pařížské konferenci v roce 1919.

¹⁵³ MATTE, Nicolas Mateesco. International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Volume XII, Law of Transport, Chapter 6, J.C.B. Mohr Tübingen, 1982, str. 10-11.

¹⁵⁴ První trend reprezentovaný USA obhajoval úplnou svobodu soutěže v letecké dopravě. Druhý, britský trend, navrhoval vytvoření mezinárodní organizace, která by koordinovala leteckou dopravu a ujala se povinnosti rozdělit letecké trasy a rozhodovala o jejich četnosti (frekvenci) a tarifech. Třetí trend, zastupovaný Kanadou, doporučoval britské návrhy, ale ve více podrobnější úpravě. Posledním trendem,

Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, tento boj prohrály a v závěru bylo dohodnuto, že budou jednotlivé svobody upraveny mimo samotný text Úmluvy. Byly přijaty čtyři závěrečné dokumenty, kdy jedním z nich byla i tolik probíraná *Úmluva o mezinárodním civilním letectví, tzv. Chicagská úmluva* (pro potřeby této kapitoly také jako „**Úmluva**“)¹⁵⁵. Dále vznikla Dočasná dohoda o mezinárodním civilním letectví, Dohoda o tranzitu mezinárodních dopravních leteckých služeb (dohody o dvou leteckých svobodách) a Dohoda o mezinárodní letecké dopravě (dohody o pěti leteckých svobodách).¹⁵⁶ Dohromady označovány jako Chicagský systém.

7.1.1 Základní články Úmluvy

Nepopíratelným přínosem Úmluvy jsou samozřejmě již zmíněné „svobody vzduchu“, než se jimi začnu zabývat, chci velice stručně probrat některá ustanovení Chicagské úmluvy. Ze všeho nejdříve se patří připomenout, že se Úmluva vztahuje jen na civilní letadla, nikoli na letadla státní, za které jsou považována letadla ve vojenských, policejních a celních službách. **Článek 2** definuje „*teritorium státu*“. Jsou za něj považovány pozemní oblasti a k nim přiléhající pobřežní vody. S touto definicí je úzce spjat i **článek 7 Úmluvy**, pojednávající o „*kabotáži*“. Jedná se o národní dopravu prováděnou cizím dopravcem. A proto, zkráceně řečeno má každý stát na základě Úmluvy výlučné právo, vyhradit si provozování letecké dopravy v rámci svého vlastního území a pobřežních vod. Zároveň nesmí toto (kabotážní) právo udělit jinému státu nebo podniku. V současnosti se objevuje tendence, přisuzovat tomuto právu širší interpretaci a nahlížet na něj spíše jako na překážku volnému pohybu v letecké dopravě.¹⁵⁷ I když není pochyb o důvodu takových kroků států, tedy především

australským a novo zélandským, byl plán vedoucí ke zmezinárodnění hlavních leteckých společností pod vedením jedné autority, ve které by se účastnily všechny zainteresované státy.

¹⁵⁵ Ke dni 25. 5. 2010, úmluvu ratifikovalo 190 států, viz <http://www.icao.int/icao/en/leb/chicago.pdf>.

¹⁵⁶ Československá republika byla na konferenci zastupována tehdejší exilovou vládou a stala se signatářem Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a Dohody o tranzitu mezinárodních dopravních leteckých služeb.

¹⁵⁷ Srov. DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. An Introduction to Air Law. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 24.

ekonomickým.

Běžnou praxí jednotlivých států, která nachází svou oporu v **článku 9 Úmluvy**, je skutečnost, že státy mají možnost vyčlenit z vojenských důvodů nebo pro zajištění veřejné bezpečnosti určitá území svých států, nad kterými mají letadla jiných států zákaz létat.¹⁵⁸ Toto vyloučení se však musí aplikovat ve stejné míře na všechny státy, bez jakékoli známky diskriminace. Státy mají ovšem možnost zakázat lety i nad celým svým územím, vyžadují-li si to výjimečné okolnosti. Ukázkovým případem je situace před devíti lety v USA po teroristických útocích na World Trade Center a Pentagon 11. září 2001, kdy USA ale i Kanada okamžitě uzavřely své vzdušné prostory.¹⁵⁹

Vedle těchto Všeobecných zásad, z nichž některá ustanovení jsem právě zmínila, Úmluva dále řeší problematiku Státní příslušnosti (Hlava III.), Opatření k usnadnění letectví (Hlava IV.), Podmínky, jimž musí letadlo vyhovovat (Hlava V.), ale především je rodnou půdou pro jednu z nejdůležitějších organizací, a to Mezinárodní organizaci pro civilní letectví ICAO (Hlava VII.).¹⁶⁰

¹⁵⁸ K článku 9 se vztahuje velice zajímavý případ Gibraltar. V dubnu 1976, hned poté, co Velká Británie odňala svá omezení pro lety nad oblastí kolem Gibraltar, vyhlásilo Španělsko zákaz na všechny lety nad zálivem Algeciras z důvodu veřejné bezpečnosti. To samozřejmě vyvolalo nevoli ze strany VB, protože tento záliv je strategickou námořní křižovatkou jižního Španělska. Jejím tvrzením bylo, že pobřežní vody Španělska nebyly nikdy určeny a nabídly Španělsku vyjednávání a poté případné podání záležitosti Mezinárodnímu soudnímu dvoru. Tuto záležitost VB předala nejdřív Radě ICAO s tvrzením, že tímto aktem Španělsko způsobilo porušení článku 9 Úmluvy, jelikož došlo k nikoli nutnému zásahu do leteckých operací. Tuto skutečnost Španělsko samozřejmě popíralo s tvrzením, že záleželo pouze na něm, jak zváží každý jednotlivý aspekt tohoto případu, opíraje se o zřejmý politický postoj. Nakonec, však po vzájemné dohodě obou stran, byl tento případ odložen, v listopadu roku 1969, (cit. z DIDERKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., BUTLER M. A. An Introduction to Air Law. Haag: Kluwer Law International 2006, str. 18-19.)

¹⁵⁹ Srov. HAANAPPEL, P.P.C. Law and Policy of Air Space and Outer Space, comparative approach. Haag: Kluwer Law International 2003, str. 105, str. 45.

¹⁶⁰ ICAO je mezivládní organizací, jež je přidružená k OSN. Mezi její hlavní cíle patří rozvoj mezinárodního civilního letectví bezpečným a spořádaným způsobem, ekonomicky a funkčně spolehlivá doprava nebo také rovnost příležitostí. ICAO napomáhá a vede mezinárodní letiště a jejich letištní zabezpečovací zařízení k modernizaci a k zvyšování bezpečnosti leteckého provozu, dostupné na http://cs.wikipedia.org/wiki/Mezin%C3%A1rodn%C3%AD_organizace_pro_civiln%C3%AD_letectv%C3%AD.

7.2 Svobody vzduchu

Jedna z nejdiskutovanějších otázek na konferenci v Chicagu roku 1944 byla bezesporu tematika svobod vzduchu a jejího začlenění do textu Chicagské úmluvy. Díky Dohodě o tranzitu mezinárodních dopravních leteckých služeb a Dohodě o mezinárodní letecké dopravě byly tyto svobody definovány. Velice stručně řečeno, při použití jednoduchých příkladů:

1. svoboda znamená právo letadla/letecké společnosti státu A letět přes území státu B bez přistání
2. svoboda znamená právo letadla/letecké společnosti státu A přistát ve státě B z technických důvodů (obvykle z důvodu načerpání paliva).¹⁶¹
3. svoboda znamená právo letadla/letecké společnosti státu A vykládat cestující, zavazadla, poštu a náklad naložené na území státu, jehož státní příslušnost letadlo má, ve státě B (tzv. inter-partes traffic)¹⁶²
4. svoboda znamená právo letadla/letecké společnosti státu A nakládat cestující, zavazadla, poštu a náklad určených pro stát, jehož státní příslušnost letadlo má, ve státě B (tzv. inter-partes traffic)
5. svoboda znamená právo letadla/letecké společnosti státu A přepravit cestující, zavazadla, poštu a náklad z místa odletu v cizím státě B do místa určení v jiném cizím státě C (tzv. extra-national traffic)^{163 164}

¹⁶¹ Svoboda 1 a svoboda 2 jsou mezi sebou často zaměňovány v multilaterální Dohodě o tranzitu mezinárodních dopravních leteckých služeb a v bilaterálních leteckých dopravních dohodách.

¹⁶² Srov. HAANAPPEL, P.P.C. Law and Policy of Air Space and Outer Space, comparative approach. Haag: Kluwer Law International 2003, str. 105.

¹⁶³ Srov. ibidem.

¹⁶⁴ Obvyklou mezistátní praxí je, že svobody tři až pět bývají předmětem bilaterálních leteckých dohod.

6. svoboda znamená právo letadla/letecké společnosti státu A provozovat dopravu z místa odletu v cizím státě B do místa určení v jiném cizím státě C přes stát A, pod vlajkou kterého letecká společnost létá (s přerušením dopravy ve státě A)
7. svoboda znamená právo letadla/letecké společnosti státu A provozovat dopravu mezi státem B a C (bez přerušení ve státě A – jednalo by se o šestou svobodu) a (nikoli na lince, která začíná/končí ve státě A – jednalo by se o pátou svobodu)¹⁶⁵ (tzv. purely extra-national traffic)
8. svoboda je právo kabotáže, tzn. právo letadla/letecké společnosti státu A provozovat dopravu na vnitrostátním úseku státu B (tedy mezi dvěma různými místy ve státě B), přičemž let začíná ve státě registrace letadla – ve státě A¹⁶⁶
9. svoboda je právo tzv. čisté kabotáže, tzn. právo letadla/letecké společnosti státu A provozovat vnitrostátní dopravu jím registrovaným letadlem ve státě B, kdy letadlo je ve státě B dlouhodobě umístěné.

Chicagskou úmluva upravuje veřejnoprávní vztahy mezi státy. Přesto tato Úmluva položila další potřebné základy leteckému právu, a ačkoli byla přijata v období konce druhé světové války, je stále velice užitečným dokumentem, jenž měl a dosud má značný vliv na fungování leteckého práva.

S ohledem na veškerou materii (mezinárodní, evropskou) velice detailně probírající úskalí letecké dopravy, vždy se nicméně objeví bílá místa, která vyžadují vzájemnou spolupráci mezi jednotlivými státy nebo mezi Evropskou unií a státy, jež

¹⁶⁵ Sedmá svoboda je víceméně formou svobody číslo šest a nutno podotknout prozatím řídce používanou v praxi. Její význam však roste. Státy B a C by musely souhlasit k určení státu A v bilaterální dohodě.

¹⁶⁶ Na základě článku 1 a 7 Úmluvy si státy mohou “rezervovat“ svou leteckou dopravu jen pro své vlastní národní dopravce, a proto nedovolit kabotážní dopravu cizím společnostem. Přesto ale panuje jistá váhavost v udílení kabotážních práv cizím dopravcům, a je to především díky nejasnému smyslu věty druhé článku 7, stanovící, že státy (které si vyhradily provozovat vnitrostátní dopravu jen svými dopravci) neučiní žádná ujednání, ve kterých by toto právo výslovně a výlučně poskytly jinému dopravci jiného státu. Problémem tohoto ustanovení je, že se v něm neskrývá žádná sankce. Poskytne-li stát A takové právo státu B, znamená to, že toto právo, pokud by o něj bylo zažádáno, musí stát poskytnout i státu C?

nejsou jejími členy. Bez množství multilaterálních ale především bilaterálních dohod, by letecká doprava jen těžko fungovala tempem, který dnešní doba vyžaduje.

8 ZÁVĚR

Ohlédnu-li se za právě napsanou diplomovou prací, nezbyvá mi než shrnout, že téma této práce by si zasloužilo ještě mnoho a mnoho dalších popsaných stran. Abych však byla schopna proniknout alespoň detailněji k podstatě vybraných problémů, byla jsem nucena zúžit, limitována stanoveným počtem stran, mou práci na témata pojednávající podle mého názoru o mezinárodní letecké přepravě ze všech nejlépe. Asi jako každá oblast práva, i oblast mezinárodního leteckého práva v sobě skrývá nesčetné množství situací a nejasných otázek.

Mezinárodní letecká přeprava je upravena úmluvami starými několik desítek let, ale také úmluvami datovanými až téměř jedno století zpět. Porovná-li ji s právem vesmíru, ke kterému má velmi blízko, jedná se rozhodně o oblast práva s velkou historií a vývojem, o oblast práva, která díky své atraktivitě a finanční prosperitě vždy hrála a hraje velký prim v zájmech jednotlivých států.

V úvodních ustanoveních mé diplomové práci jsem nejdříve představila oblast mezinárodního letectví a vytyčila cíle, kterých jsem chtěla dosáhnout, spolu s prezentací jednotlivých kapitol vztahující se samozřejmě k problematice mezinárodní letecké přepravy.

Druhá kapitola byla věnována vývoji letectví. Podala jsem vysvětlení, kde hledat počátky prvních letů a prvních úprav spojených s tímto technickým pokrokem. Následoval stručný průřez právní úpravou, především tou mezinárodní, následovaný zmínkou o základních organizacích, výborech či sdruženích, které se významným dílem podílely na vzniku všech důležitých úmluv, a na které je pak pouze jednotlivě upozorněno na různých místech mé diplomové práce.

Třetí kapitola pojednává o základních pojmech, s kterými se musí každá osoba pohybující se na poli mezinárodního práva leteckého pečlivě seznámit, pochopit jednotlivé souvislosti a umět je následně také prakticky využít. Pro naplnění tohoto cíle jsem záměrně ve velké míře využívala příkladů z judikatury, hlavně zahraniční, a pomáhala se tím snadněji zorientovat ve zkoumaném pojmu. Ačkoli běžně používané termíny vypadají bezproblémově, opak je pravdou.

Do čtvrté kapitoly jsem zahrnula tematiku přepravních dokumentů. Zamyslíme-li se nad jejich podstatou, značí nesmírné přispění do funkčnosti a organizace celé

dopravy usnadňující její každodenní chod. V této kapitole jsem se zaměřila především na metodu srovnávací. Mým hlavním poznatkem je trend stále většího zjednodušování požadavků kladených na jednotlivé dokumenty a věřím, že jde o krok správným směrem.

Páté kapitole jsem věnovala to nejdůležitější a nejzajímavější na celé oblasti mezinárodního leteckého práva, a to problematiku jednotlivých systémů úmluv zaměřených především na odpovědnost dopravce za jím způsobenou škodu. Úmluvy jsem řadila chronologicky dle jejich vzniku a každou z nich jsem v průběhu podrobila kritice či uznání, s případnými návrhy úpravy. S velkým uznáním k ustanovení Varšavské úmluvy, jež byla a stále je určitou oporou pro mezinárodní leteckou přepravu, musím přesto uznat, že v průběhu mé práce zřetelně vyplývala na povrch propracovanost a detailnost později přijatých úprav, zejména úmluvy Montrealské. Montrealská úmluva, ratifikována téměř stovkou států nabývá na důležitosti, a ačkoli velmi mladá je významným hráčem na poli mezinárodního práva.

Mým cílem bylo detailní prozkoumání jednotlivých hmotněprávních ustanovení zaměřené na problematiku odpovědnosti za škodu. Očividná je legislativní tendence přestávající preferovat zájmy leteckých společností, a zaměřující se naopak především na ochranu cestujícího tím, že dochází k zvyšování odpovědnostních limitů a v některých případech dokonce k odpovědnosti absolutní. I v této kapitole jsem se zaměřila na porovnání základních úmluv, opět za využití judikatury a dospěla k jednoznačnému závěru, že úmluvy mají co do své kvality vzestupnou tendenci.

Do šesté kapitoly jsem zahrнула o nikoli méně důležitou komunitární oblast leteckého práva. Odhlédneme-li od jejich trpkých a váhavých začátků, nyní se prezentuje velice podrobně zpracovanou, kvalitní úpravou důležitých oblastí leteckého práva. EU a její legislativa je významným spoluhráčem mezinárodní úpravy. V diplomové práci jsem se snažila o pojetí těch nejzákladnějších nařízení, na kterých jsem se opět snažila vysvětlit základní a aktuální otázky letecké přepravy.

V závěrečné kapitole jsem nemohla opominout problematiku svobod vzduchu, kterou považuji za velice aktuální téma. Je až fascinující, jak propracovaný systém jednotlivých svobod může být. Pro úplnost jsem se zmínila o Úmluvě o civilním letectví, jež je vzorem mnohým národním úpravám, na které jsem stručně vysvětlila jednotlivá práva a povinnosti států.

Seznam použité literatury a pramenů

Knihy

ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard, ZBÍRALOVÁ Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Lexis Nexis CZ s.r.o. 2005

DIDERKS–VERSCHOOR, I.H. Ph. An Introduction to Air Law. Haag: Kluwer Law International 2006

GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald, MÜLLER-ROSTIN, Wolf, DELLING-OTT, Regula: Warsaw Convention, Commentary. Deventor: Boston: Kluwer Law International 1992 – 2005

GOLDHIRSCH, Lawrence B. The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers 1988

HAANAPPEL, P.P.C. Law and Policy of Air Space and Outer Space, comparative approach. Haag: Kluwer Law International 2003

MATTE, Nicolas Mateesco. International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Volume XII, Law of Transport, Chapter 6, J. C. B. Mohr Tübingen 1982

KEAN, Arnold. Essays in Air Law. The Warsaw Convention – Past, Present and Future by Robert P. Boyle. Haag: Nijhoff Publishers 1982

KUČERA, Zdeněk. Mezinárodní právo soukromé, 5. vydání. Brno: Doplněk 2001

KUČERA, Zdeněk, PAUKNEROVÁ, Monika, RŮŽIČKA, Květoslav, ZUNT, Vlastislav. Úvod do práva mezinárodního obchodu, 1. vydání. Pelhřimov: Aleš Čeněk 2003

TOBOLEWSKI, Aleksander. Monetary limitations of liability in air law. Legal, economic and socio-political aspects. Montreal: De Daro Publishing 1986

Odborné časopisy a články

- BATRA, J.C. Modernization of the Warsaw System – Montreal 1999. *Journal of Air Law and Commerce*, 2000, Vol. 65
- FUJITA, K. A new Trend in the Compensation System For International Air Carrier Accidents, The Establishment of the Montreal Convention of 1999 and Recent Airline Cases in Japan 2001. *The Japanese Annual of International Law*, 1986
- HORNÍK, Jiří. Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě. *Právní rozhledy*, 15/2004, ročník 12
- HORNÍK, Jiří. Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy. *Právní rozhledy*, 7/2002
- HORNÍK, Jiří. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nova unifikace mezinárodní letecké přepravy. *Právník*, 3/2000, ročník 139
- HORNÍK, Jiří. Přepravní dokumenty v mezinárodní letecké dopravě. *Časopis pro právní vědu a praxi*, 2/2000, ročník 8
- HORNÍK, Jiří. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. *Evropské a mezinárodní právo*, 6/1999, ročník 8
- JAESCHKE, Lars. Významné posílení práv cestujících v EU, *Evropské mezinárodní právo*, 6/2004, ročník 13
- MILDE, Michael. Montreal Convention 1999 – Merits and Flaws...International Conference on Contemporary Issues of Air Transport, *Air Law & Regulation*, New Delhi, India 25 April 2008, dostupné na http://www.mcgill.ca/files/iasl/C08-Michael_Milde-M_99_Merits_and_Flaws.pdf
- MILDE, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. *Studie z mezinárodního práva* 7, 1963
- MARGO, R. D. Insurance Aspects of the New International Passenger Liability Regime. *Air & Space Law*, Vol. XXIV, 1999

MÜLLER-ROSTIN, Wolf. Montrealské úmluvy, Evropské mezinárodní právo, 9 – 10/2000, ročník 9

PAUKNEROVÁ, Monika. Unification and Codification of International Transport Law. SMP, sv. 19. Academia Praha, 1985

PAUKNEROVÁ, Monika. Právo Evropské unie a doprava. Právní rozhledy, 9/1998, příloha Evropské právo, ročník 2

ZAPP, Michael. Nároky vůči skutečnému dopravci v mezinárodní letecké přepravě. Evropské mezinárodní právo, 4/2001

WEBER, L., JACOB, A. ICAO taking initiative to reform the legal framework for air carrier liability, ICAO Journal, 3/1996

Internetové zdroje

<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/>

<http://eur-lex.europa.eu/>

<http://www.icao.int/>

<http://www.mcgill.ca/>

<http://www.mdcr.cz/cs/>

<http://cs.wikipedia.org/>

Current issues in regulation of international carriage by air - Summary

The purpose of my thesis is to analyze the basic questions relating to international carriage by air. This term provides a wide range of situations and possible scenarios but I have primarily focused on the liability of carriers and liability limits.

Thanks to the quick progression and technological improvements to which the transportation by air of past years had to face, this issue gained very fast an international character. The air law community was forced to handle the newly born task of coming issues as soon as possible.

Warsaw Convention 1929 was the first uniform instrument which offered an acceptable body of rules governing the liability of carriers in international carriage by air and became a guarantee for passengers. But because its provisions regarding the liability quit promptly did not meet the practical needs of the modern air world, additional protocols and conventions started to operate in this field as the result of those old-fashioned provisions and sometimes too much extended requirements on transport documents. The main problems of the frontier Convention were too much protective provisions of airlines.

Montreal convention is the main international instrument of these days bringing certainty into the principles of air law in the way of uniform liability systems. It secures liability regimes in cases of death or bodily injury of passenger, of loss, destruction or damage to cargo and in case of delay. It is clear from this that for damages up to 100 000 SDR, a strict liability regime now rules the relationship between carrier and passenger. As the carrier is aware of this limit in advance, he will be able to arrange for sufficient insurance cover. Carriers are liable for damages

As part of the European Union, this summary would be incomplete without reference to some significant European regulations on the field of air transport. The liability of carrier is governed by the (ES) regulation 261/2004 and established rules on compensation and assistance to passengers in the completely new event of denied boarding and of cancellation and long delays of flights.

Klíčová slova

mezinárodní letecká přeprava

international air transport

odpovědnost leteckého dopravce

liability of carrier in carriage by air