

Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta

Tomáš Ajgl

Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy

Odpovědnost leteckého dopravce vůči cestujícím

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, Csc., Dsc.

Katedra: Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce: duben 2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Plzni dne 2012

.....

Poděkování

Děkuji tímto vedoucí mé diplomové práce Prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc. DSc. za vstřícnost, cenné rady, trefné postřehy a odbornou pomoc při zpracování tématu.

Obsah

1. Úvod	1
1. 1. Téma práce.....	1
1. 2. Cíle výzkumu.....	1
1. 3. Metoda výzkumu.....	1
1. 4. Rozsah práce.....	2
1. 5. Použité prameny a literatura.....	2
1. 6. Obsah kapitol.....	3
2. Historický vývoj sjednocování právní úpravy odpovědnosti leteckého dopravce	4
2. 1. Varšavská úmluva.....	4
2. 2. Haagský protokol.....	6
2. 3. Guadalajarská úmluva.....	7
2. 4. Guatemalský protokol.....	8
2. 5. Montrealské protokoly.....	9
2. 6. Před-montrealský stav Varšavského systému.....	11
2. 7. Montrealská úmluva.....	12
2. 8. Nařízení Evropské unie.....	13
3. Teoretická východiska odpovědnosti v soukromém právu a jejich aplikace v leteckém právu	16
3. 1. Pojem a druhy odpovědnosti, subjektivní a objektivní odpovědnost.....	16
3. 2. Předpoklady vzniku odpovědnosti.....	19
3. 3. Subjekty odpovědnosti.....	22
3. 4. Rozsah náhrady škody, odpovědnostní limity.....	24
3. 5. Nový druh odpovědnosti v letecké přepravě.....	26
4. Montrealská úmluva	30
4. 1. Rozsah platnosti.....	30
4. 2. Přepravní dokumenty.....	34
4. 3. Odpovědnost dopravce.....	35
4. 3. 1. Odpovědnost za smrt a zranění.....	35
4. 3. 1. 1. Nehoda.....	35
4. 3. 1. 2. Smrt a zranění.....	38
4. 3. 1. 3. Nastupování a vystupování.....	41
4. 3. 2. Odpovědnost za zavazadla.....	43
4. 3. 3. Odpovědnost za zpoždění.....	46
4. 3. 4. Limity odpovědnosti.....	47
4. 4. Průběžné závěry I.....	48
5. Nařízení 261	50
5. 1. Východiska a platnost Nařízení 261, věc IATA a ELFAA.....	50
5. 2. Působnost Nařízení 261, pojem „let“.....	51
5. 3. Odepření nástupu na palubu.....	52
5. 4. Zrušení letu.....	55
5. 5. Zpoždění letu.....	57
5. 6. Rozdíl mezi zrušením a zpožděním, věc Sturgeon v. Condor.....	58
5. 7. Pojem „mimořádné okolnosti“.....	60
5. 8. Osobní zkušenosti a z nich vyplývající úskalí Nařízení 261.....	62
5. 9. Průběžné závěry II.....	64

6. Vztah Montrealské úmluvy a Nařízení 261 ve světle judikatury Soudního dvora Evropské unie	66
6. 1. Dva druhy odpovědnosti podle výkladu Soudního dvora.....	66
6. 2. Kritika judikatury Soudního dvora, výhledy do budoucna.....	68
7. Závěr	70
Seznam zkratek.....	74
Seznam použitých pramenů a literatury.....	75
Abstract.....	80

1. Úvod

1. 1. Téma práce

Tato práce se zabývá vybranými aspekty ve vztahu dopravce a cestujícího v odvětví leteckého práva. Ústřední roli v ní hraje pojetí právní odpovědnosti podle tzv. Montrealské úmluvy¹ na straně jedné, v kontrastu s povinnostmi leteckých dopravců, které v sobě obsahuje nařízení (ES) 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů² na straně druhé. Téma je aktuální především v tom smyslu, že nedávná judikatura Soudního dvora Evropské unie v této oblasti vyvolala velikou vlnu nevole, především mezi leteckými dopravci, a rovněž odborná veřejnost ji vnímá přinejmenším jako kontroverzní.

1. 2. Cíle výzkumu

Cílem práce je seznámení čtenáře s hlavními problémy, které vznikají při interpretaci stěžejních pojmů objevujících se ve výše uvedených předpisech, a proniknutí do někdy velmi komplikovaných vztahů mezi různými prameny práva. Tento cíl má být realizován především prostřednictvím rozboru judikatury, která zpřesňuje význam samotného textu právních norem. Vyústěním této práce je odpověď na otázku, zda-li jsou odpovědnostní režimy založené uvedenými prameny práva zcela oddělené, anebo se překrývají.

1. 3. Metoda výzkumu

Tato práce analytickým způsobem zkoumá texty právních předpisů, uvádí je do jejich historického a teoretického rámce a za pomoci stěžejní evropské i světové judikatury je vykládá a demonstruje na ní zapeklitost vztahů mezi prameny práva na různých úrovních.

1 Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsaná v Montrealu 28. května 1999. V České republice vyhlášená pod číslem 123/2003 Sb.m.s. [dále jako: Montrealská úmluva, MÚ]

2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91. [dále jako: Nařízení 261]

1. 4. Rozsah práce

Autorovým záměrem je rozebrat pouze několik vybraných aktuálních problémů regulace letecké přepravy, a to takových, které významně zasahují do odpovědnostního vztahu mezi dopravcem a cestujícím. V mezinárodním měřítku je tato regulace dnes reprezentována především Montrealskou úmluvou. Na evropské úrovni je pak zásadní Nařízení 261. Ačkoliv je Montrealská úmluva vybrána za jeden z hlavních předmětů zkoumání, z důvodu omezeného rozsahu práce nemohou být předmětem výzkumu všechny záležitosti v ní uvedené. Autor se tedy rozhodl, že například problematiku přepravních dokumentů zmíní pouze okrajově. Rovněž jsou vyloučeny ty druhy odpovědnosti leteckého dopravce, kde oprávněným subjektem je někdo jiný než cestující. To se týká zejména odpovědnosti za škody na životním prostředí a za škody způsobené třetím stranám. S ohledem na vymezený vztah mezi dopravcem a cestujícím se tato studie také nebude zabývat přepravou zboží. S ohledem na spotřebitelský charakter Nařízení 261 jsou dále vyloučeny ostatní předpisy spotřebitelského práva, které s leteckou dopravou souvisí pouze vzdáleně, jako například předpisy o souborných službách nebo o nepřiměřených podmínkách ve spotřebitelských smlouvách. Vzhledem k limitovanému rozsahu práce je vyloučena i procesní stránka Montrealské úmluvy a Nařízení 261, byť se jedná o důležitou a pro cestující i velmi praktickou oblast. Naopak autor považuje za nutné obrátit se na řadě míst k úpravě obsažené v tzv. Varšavské úmluvě³, včetně judikatury na ni navazující. Jednak je to v České republice stále platný pramen práva, byť se vzhledem k pozdější ratifikaci Montrealské úmluvy uplatní minimálně, ale hlavně je tato úmluva přímým předchůdcem Montrealské úmluvy. Jelikož Varšavská úmluva hrála po několik desetiletí ve vývoji letecké dopravy zásadní roli, má tak nezastupitelný význam i pro výklad svého následovníka – Montrealské úmluvy.

1. 5. Použité prameny a literatura

Povaha této práce vyžaduje za prvé použití literatury poskytující teoretické základy odpovědnosti v soukromém právu (Gerloch, Teorie práva, a dále Švestka,

3 Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, sjednaná ve Varšavě dne 12. října 1929. V tehdejší Československé republice vyhlášena pod číslem 15/1935 Sb. [dále jako: Varšavská úmluva, VÚ]

Dvořák a kolektiv, Občanské právo hmotné II.) i literatury vztahující se konkrétně k odpovědnosti v letecké přepravě (Pauknerová, Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě). Za druhé je nutno pracovat přímo se zněním relevantních právních předpisů (Montrealská úmluva, Nařízení 261), a to nejlépe s erudovaným komentářem (Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated*, a dále Gjemulla/Schmid, *Montreal Convention*). Za třetí bude hojně využívána judikatura Soudního dvora Evropské unie a bude poukázáno i na případy americké soudní praxe, které si vydobily svojí argumentační silou respekt mezi světovou odbornou veřejností. Za čtvrté jsou předkládány aktuální názory zahraničních autorů na rozsudky Soudního dvora či na fungování Montrealské úmluvy a Nařízení 261 jako takových. Pro potřeby této práce byli vybíráni především ti autoři, kteří aktivně publikují v časopisu *Air and Space Law*, *Kluwer Law International*. Konečně je nutno na závěr zmínit též používání sítě internet, jako zdroje všech podpůrných informací důležitých pro orientaci v předmětné materii.

1. 6. Obsah kapitol

Hned po úvodních slovech se autor cítí povinen stručně nastínit vývoj mezinárodněprávní unifikace právní úpravy odpovědnosti dopravce v letecké přepravě, jakož i vývoj evropské legislativy v této oblasti, který přináší určité nové trendy pro dopravce do té doby neznámé. Dále se čtenář uvádí do problematiky obecné teorie soukromoprávní odpovědnosti a předkládají se mu ukázky různých odpovědnostních režimů v právu mezinárodní letecké přepravy. Od obecných témat se přechází ke konkrétní úpravě obsažené v Montrealské úmluvě, kde je pozornost věnována pojmům jako je „nehoda“, „smrt a zranění“, apod. Následuje rozbor Nařízení 261, které upravuje specifický druh odpovědnosti dopravce. Opět je kladen důraz na terminologické otázky. Pojmy „zrušení letu“, „zpoždění“, „mimořádné okolnosti“, apod. jsou osvětlovány za pomoci významné evropské judikatury. Jsou nastíněna úskalí tohoto výkladu na základě autorových osobních zkušeností. Jak se dílo blíží ke svému konci, jsou oba hlavní předpisy postaveny proti sobě, odhaleny třecí plochy mezi nimi a uvedeny úvahy o jejich budoucí možné koexistenci. V samotném závěru autor shrnuje zjištěné poznatky a přikládá k nim kritické poznámky.

2. Historický vývoj sjednocování právní úpravy odpovědnosti leteckého dopravce

2. 1. Varšavská úmluva

Varšavská úmluva je mnohostrannou mezinárodní smlouvou, která byla přijata třiatvaceti státy na půdě tzv. Druhé mezinárodní konference o leteckém právu soukromém, která byla svolána do Varšavy v říjnu roku 1929. Její text je výsledkem několikaleté práce Mezinárodního technického výboru právních znalců letectví (Comité international technique d'experts juridiques aériens – CITEJA), který byl ustaven v Paříži již v roce 1925 na tzv. První mezinárodní konferenci o leteckém právu soukromém.⁴

Tato úmluva byla ve své době výjimečná hned z několika důvodů. Předně jde z hlediska mezinárodního práva soukromého o tzv. přímou metodu úpravy soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem. To znamená, že úmluva přímo hmotněprávně upravuje práva a povinnosti účastníků takovýchto vztahů, aniž by předcházelo použití kolizní normy.⁵ Už to samo o sobě bylo ve dvacátých letech dvacátého století poměrně pokrokové. Úmluva je mimořádná i počtem států, které ji za dobu její existence přijaly. V současné době je podle ICAO⁶ totiž různými zněními Varšavské úmluvy vázáno 152 států.⁷

Úmluva na mezinárodní úrovni sjednocuje právní úpravu dvou základních oblastí při provádění mezinárodní přepravy osob a zboží. Jde o:

- a) přepravní dokumenty,
- b) odpovědnostní režim dopravce.

Problematiku přepravních dokumentů autor považuje za značně praktickou záležitost technického rázu. Lze přirovnat například k důležitosti řízení leteckého provozu ve všech státech podle stejných pravidel letecké navigace. Úprava

4 Zdroj: Senátní tisk 663/1931, 5. zasedání, III. volební období [online]. Dostupný na WWW: http://www.senat.cz/zajimavosti/tisky/3vo/tisky/T0663_01.htm [2012-04-19].

5 KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé*, 7. opravené a doplněné vydání, Brno: Doplněk a Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, str. 41.

6 International Civil Aviation Organization – Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

7 Zdroj: Seznam smluvních stran [online]. Dostupný na www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf [2012-04-19].

odpovědnostního režimu dopravce byla ve své době zcela revoluční. Zahrnuje v sobě následující prvky:

- a) odpovědnost dopravce za zavinění,
- b) zavinění je presumované, existuje však možnost vyvinění se,
- c) omezení odpovědnosti pevnými finančními limity.⁸

Těmto prvkům je věnována pozornost ve Kapitole 3. Autor spatřuje revolučnost této úpravy za prvé v tom, že důkazní břemeno při prokazování vzniku škody bylo přeneseno ze strany cestujícího na stranu dopravce v tom smyslu, že musí prokazovat, že škodu nezavinil. Jde o typickou ochranu tzv. slabší smluvní strany. Pro cestující by bez znalosti technických záležitostí a bez přístupu k důkazům, které má dopravce k dispozici, bylo extrémně obtížné prokazovat jeho zavinění. Za druhé je pak úprava významná v tom, že výše náhrady škody každému cestujícímu je omezena finančním limitem. Udává se, že státy, které byly původními smluvními stranami, chtěly tímto aktem podpořit teprve vznikající odvětví letecké dopravy a zároveň tak vyvážit prvek presumovaného zavinění dopravce.⁹ Tato podpora letecké dopravy spočívala v tom, že v případě, že letecký dopravce musel hradit cestujícím (či v horším případě jejich pozůstalým) náhradu škody, nemusela být pro něj tato skutečnost díky odpovědnostním limitům hospodářsky likvidační. S ohledem na technickou stránku tehdejších letadel lze toto vysvětlení považovat za uspokojivé. Je třeba si uvědomit, že v období, ve kterém se pohybujeme, teprve vznikaly první aerolinky (například ČSA – 1923¹⁰, historicky první KLM – 1919¹¹) a část z nich byla zcela nebo zčásti státem vlastněná¹², státem řízená¹³, anebo alespoň státem dotovaná¹⁴. Z toho plyne logický závěr, že stanovením limitů odpovědnosti leteckého dopravce smluvní státy chránily především i své vlastní

8 ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*, 1. vydání, Praha: Lexis Nexis CZ, 2005, str. 145. [dále jako: Čapek, J.]

9 MILDE, Michael. *International Air Law and ICAO*. Eleven International Publishing, 2008, str. 266 – 268.

10 Zdroj: http://cs.wikipedia.org/wiki/Československé_státní_aerolinie [2012-04-19].

11 Zdroj: <http://en.wikipedia.org/wiki/KLM> [2012-04-19].

12 Například právě ČSA; zdroj: viz citace č. 10.

13 Například britské Imperial Airlines; zdroj: http://en.wikipedia.org/wiki/Imperial_Airways [2012-04-19].

14 Například Imperial Air Transport Company; zdroj: viz citace č. 13.

zájmy.¹⁵

Čapek v tomto bodě nabízí i jiný úhel pohledu. Vyzdvihuje hladký proces poskytnutí náhrady škody cestujícímu bez nežádoucí medializace a zbytečných soudních sporů a zároveň značné zlevnění pojištění odpovědnosti za škodu, která přesahuje finanční limit, v důsledku snížení pojistných rizik.¹⁶ S uvedenými závěry je možno v obecné rovině souhlasit.

2. 2. Haagský protokol

Po druhé světové válce doznala letecká doprava značných změn. Jednalo se jak o změny kvalitativní související s překotným vývojem letecké techniky, například kvalitnější konstrukční řešení nebo počátky používání proudových motorů, tak o změny kvantitativní, které spočívaly v nárůstu objemu letecké přepravy. Najednou zde bylo množství bývalých vojenských letounů, které našly uplatnění právě v civilní sféře.¹⁷ Za milník lze rovněž považovat vznik základního veřejnoprávního institutu v letecké dopravě, a sice Úmluvy o mezinárodním civilním letectví¹⁸ uzavřené v roce 1944 v Chicagu (Chicagská úmluva). Jejím obsahem je i založení Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization – ICAO), která v současnosti sdružuje 191 států¹⁹.

V důsledku těchto a dalších společenských změn doznaly smluvní strany Varšavské úmluvy nutnost revidovat některá ustanovení tak, aby lépe odpovídala novým poměrům. A tak byl na diplomatické konferenci v Haagu 28. září roku 1955 podepsán Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929²⁰. Podmínky nabytí účinnosti, to jest dostatečný počet ratifikujících států, však byly splněny až v roce 1963. Klíčovou změnu, kterou Haagský protokol přinesl, bylo zvýšení odpovědnostních limitů v případě usmrcení, zranění nebo poškození na těle cestujícího, a to dokonce na dvojnásobek.

15 MILDE, Michael. *International Air Law and ICAO*. Eleven International Publishing, 2008, str. 269.

16 Čapek, J., str. 146.

17 BÍNA, Ladislav; ŠOUREK, David; ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*, Praha: Vysoká škola obchodní, 2007, str. 9.

18 V Československu publikovaná pod číslem 147/1947 Sb. z. a n.

19 Zdroj: Seznam členských států [online]. Dostupný na www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_EN.pdf [2012-04-19].

20 V republice Československé vyhlášen pod číslem 15/1966 Sb.

Některé státy toto zvýšení však považovaly za stále příliš nízké, neodpovídající životní úrovni jejich obyvatel. A byly to především Spojené státy americké, které v tomto ohledu sehrály zásadní roli, když Haagský protokol nepodepsaly a v roce 1966 dokonce vytvořily politický nátlak vypovězením Varšavské úmluvy, později odvolaným ještě než nabylo právní účinnosti. Tento krok skutečně zafungoval. Letečtí dopravci v rámci svého sdružení IATA (International Air Transport Association – Mezinárodní asociace leteckých dopravců) přijali tzv. *Montrealské ujednání*, ve kterém se zavázali k dobrovolnému zvýšení odpovědnostních limitů ve svých přepravních podmínkách a zároveň ke vzdání se práva vyvinít se prokázáním vynaložení veškerých nutných opatření k odvrácení škody. Sama Varšavská úmluva takový krok umožňuje a dokonce předvídá ve svém ustanovení čl. 22 odst. 1, poslední věta. Montrealské ujednání (je nutno zdůraznit, že nejde o formální pramen práva, neboť jeho tvůrcem je ryze soukromoprávní subjekt) tedy působilo v rámci Varšavské úmluvy a vztahovalo se na veškerou leteckou dopravu spojenou s územím Spojených států.²¹ Podobných iniciativ bylo později ještě několik (tzv. Maltské ujednání z roku 1976, Japonská iniciativa z roku 1992, Ujednání IATA o odpovědnosti za cestující z roku 1995). Montrealské ujednání z roku 1966 však autor považuje za první a nejdůležitější především v tom, že nastolilo trend dobrovolného zpřísnování odpovědnostního režimu dopravci samými.

2. 3. Guadalajarská úmluva

Dalším mezinárodněprávním dokumentem, který byl v průběhu dekad v oblasti letecké přepravy přijat, je Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, podepsaná 18. září 1961 v mexické Guadalajaře (odtud Guadalajarská úmluva)²². Úmluva je samostatnou mezinárodní smlouvou a na rozdíl od dodatkových protokolů k Varšavské úmluvě neobsahuje zvýšení odpovědnostních limitů či zpřesnění určitých formulací, ale pouze rozšiřuje působnost Varšavské úmluvy (a podle okolností i Varšavské úmluvy ve znění Haagského protokolu) na charterové lety. Zavádí totiž pojmy „smluvní dopravce“, tedy ten dopravce, se kterým uživatel přepravy uzavírá přepravní smlouvu, a „skutečný

²¹ Čapek, J., str. 146, 147.

²² V Československu vyhlášena pod číslem 27/1968 Sb.

dopravce“, tedy ten, který na základě zmocnění smluvního dopravce přepravu nebo její část skutečně provádí. Podle Guadalajarské úmluvy se odpovědnostní režim i odpovědnostní limity vztahují i na tu část přepravy prováděnou skutečným dopravcem.

K pojmu „charterový let“. Ačkoliv samotný pojem „charterový let“ nemusí být vždy úplně jednoznačný, v českém právu mu odpovídá smlouva o provozu dopravního prostředku podle ustanovení § 638 an. zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník. Podle ní se provozce zavazuje přepravit náklad určený objednatelem a k tomu účelu vykonat s dopravním prostředkem cesty podle určení objednatele. Ten se pak zavazuje zaplatit úplatu. Je nutno upozornit na to, že tento smluvní typ se vztahuje pouze na přepravu zboží, nikoliv lidí.²³ V případě přepravy lidí se jedná patrně o inominátní kontrakt podle ustanovení § 269 odst. 2 obchodního zákoníku s možným použitím analogie dle obecného pravidla obsaženého v ustanovení § 491 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. I tento právní vztah pochopitelně vyhovuje pojmu „charterový let“ a principiálně je naprosto totožný s právní úpravou smlouvy o provozu dopravního prostředku. V běžném životě pak najde uplatnění především v případech, kdy člověk – fyzická osoba – jede na dovolenou a koupí si zájezd u cestovní kanceláře. Ta uzavírá smlouvu s leteckým dopravcem, který poskytne letadlo, jeho posádku, pohonné hmoty, palubní občerstvení, atd. a vykoná cestu do a z kýžené destinace. Dle Guadalajarské úmluvy je pro úsek přepravy z letiště A na letiště B cestovní kancelář smluvním dopravcem a letecký dopravce skutečným dopravcem.

Tato úmluva si již nezískala takovou popularitu a ačkoliv na evropském kontinentu se jejími signatáři staly jak země klíčových dopravních uzlů (Velká Británie, Nizozemsko, Německo), tak většina států tradičních letních dovolenkových destinací (Itálie, Řecko, Egypt), podpory velkých globálních hráčů, jako jsou Spojené státy americké nebo Čína, se jí nedostalo nikdy.²⁴

2. 4. Guatemalský protokol

Trvalé úsilí Spojených států amerických zvýšit odpovědnostní limity a zpřísnit

23 PLÍVA, Stanislav v ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*, 12. vydání, Praha: C. H. Beck, 2009, str. 1185.

24 Zdroj: Seznam smluvních stran [online]. Dostupný na http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf [2012-04-19].

režim odpovědnosti dopravce vyústilo v to, že zástupci vlád několika desítek států podepsali v březnu roku 1971 v Guatemale Protokol doplňující Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě sjednanou ve Varšavě 12. října 1929 a doplněnou Protokolem sjednaným v Haagu dne 28. září 1955 (Guatemalský protokol). Podle tohoto protokolu byl již limit odpovědnosti v případě usmrcení nebo zranění cestujícího desetinásobný oproti původnímu znění Varšavské úmluvy. Druhou podstatnou změnou bylo zavedení odpovědnostního principu absolutní odpovědnosti dopravce.²⁵ Co je však podstatné zdůraznit, Guatemalský protokol nikdy nenabyl účinnosti, protože jej neratifikoval dostatečný počet států, a to včetně Spojených států amerických.²⁶ Autor jej zmiňuje proto, aby nastínil dobu, kdy se v letecké dopravě princip absolutní odpovědnosti dopravce objevil poprvé.

2. 5. Montrealské protokoly

Až dosud nebylo nic řečeno o měně, ve které byly vyjádřeny limity odpovědnosti dopravce. Již od vzniku Varšavské úmluvy byly tyto limity vyjádřeny v měnové jednotce známé jako „Poincarého frank“ (podle francouzského ministerského předsedy Raymonda Poincarého). Ta byla definovaná určitým množstvím a kvalitou zlata, konkrétně to bylo šedesát pět a půl miligramu zlata o ryzosti devíti set tisícin.²⁷ Otřesy ceny zlata jako komodity na světových trzích v sedmdesátých letech v důsledku kolapsu brettonwoodského systému²⁸ způsobily, že se Poincarého frank pro účely náhrad škod podle dosavadní úpravy stal nevyhovujícím. Roku 1975 byla tedy do Montrealu svolána konference, která měla tuto situaci napravit.

25 Čapek, J., str. 147.

26 Zdroj: Seznam států, které podepsaly nebo ratifikovaly Guatemalský protokol [online]. Dostupný na www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf [2012-04-19].

27 Viz čl. 22 odst. 4 VÚ nebo čl. 22 odst. 5 VÚ ve znění Haagského protokolu.

28 Pro alespoň rámcovou představu lze doporučit http://cs.wikipedia.org/wiki/Brettonwoodský_systém [2012-04-19].

Výsledkem konference byly čtyři dodatkové protokoly, které se vztahovaly k Varšavské úmluvě v různých zněních způsobených přijetím různých doplňujících protokolů. Pro názornost uvedme tabulku, ze které je vidět, který Montrealský protokol²⁹ se vztahuje k jakému právnímu prameni.

Montrealský protokol č. 1	:	Varšavská úmluva
Montrealský protokol č. 2	:	Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu
Montrealský protokol č. 3	:	Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu a Guatemalského protokolu
Montrealský protokol č. 4	:	Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu

K tabulce je třeba podat drobná vysvětlení. Za prvé, všechny protokoly upravují přechod z měnové jednotky „Poincarého frank“ na tzv. SDR (Special Drawing Rights – zvláštní práva čerpání – lze se setkat i s českou zkratkou ZPČ). Jde vlastně o práva čerpat peníze v některé ze čtyř měn, které tvoří měnový koš pro výpočet jednotky SDR. Těmito měnami jsou Euro, Americký dolar, Britská libra a Japonský jen.³⁰

K Montrealskému protokolu č. 3 je třeba dodat, že nenabyl účinnosti. Stejně jako Guatemalský protokol totiž nezískal dostatečný počet ratifikací. Zábavné je, že jich získal více než Guatemalský protokol, jež jím měl být pozměněn, a to dokonce od států, které Guatemalský protokol vůbec nepodepsaly, natož pak ratifikovaly (např. Ghana, Portugalsko, Maďarsko a další)³¹. Otázkou je, jestli by případnou účinností Montrealského protokolu č. 3 nabyl účinnosti i Guatemalský protokol. Tuto otázku lze převést na obecnou otázku, zda-li ratifikací protokolu k mezinárodní smlouvě lze přivést k účinnosti znění této mezinárodní smlouvy, které účinnosti samo o sobě dosud nenabývalo. Autor se domnívá, že toto řešení možné skutečně je, jakkoliv paradoxní se může na první pohled zdát, a to z toho důvodu, že o vůli států podřídit se společným pravidlům není pochyb a tuto situaci řeší uspokojivě i ustanovení čl. XII odst. 2 Montrealského protokolu č. 3. Je možné vyslovit domněnku hraničící s jistotou, že tento

29 Seznamy států, které jednotlivé Montrealské protokoly podepsaly nebo ratifikovaly [online]. Dostupné na www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx [2012-04-19].

30 Pro rámcovou představu viz například http://en.wikipedia.org/wiki/Special_Drawing_Rights [2012-04-19]. Český překlad této stránky autor považuje za nepřesný – bylo by chybou označovat SDR za měnovou jednotku, protože postrádá všechny definiční znaky měny dle teorie finančního práva.

31 Zdroj: Seznam států, které podepsaly nebo ratifikovaly Montrealský protokol č. 3 [online]. Dostupný na www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3_EN.pdf [2012-04-19].

protokol účinnosti nikdy nenabude, protože úprava v něm obsažená je překonána Montrealskou úmluvou (viz Kapitola 2. 7.).

Montrealský protokol č. 4 se týká mezinárodní letecké přepravy zboží. Vzhledem k zaměření této práce na přepravu cestujících má vedlejší význam. Přesto je velmi podstatný v tom, že je prvním skutečně účinným mezinárodněprávním dokumentem, který funguje na základě principu objektivní odpovědnosti leteckého dopravce s možností liberace z taxativně vyjmenovaných důvodů. Je dále zajímavý tím, že jeho prostřednictvím Spojené státy americké konečně přistoupily k úpravě obsažené v Haagském protokolu (ovšem jen potud, pokud se jedná o přepravu zboží), a to s účinností od 4. března 1999. Tento účinek přistoupení k Montrealskému protokolu č. 4 je stanoven v jeho článku XVII, odst. 2. Spojené státy ratifikovaly Haagský protokol (a zavedly tak jeho režim i v oblasti přepravy osob) v roce 2003.

Zbývá dodat, že Česká republika žádný z montrealských protokolů neratifikovala, ani k němu později nepřistoupila, a tedy ani jeden z nich se nestal v České republice platným pramenem práva.

2. 6. Před-montrealský stav Varšavského systému

Výše rozebíraný systém mezinárodních úmluv (též často označovaný podle názvu svojí „mateřské úmluvy“ – Varšavský systém), ač veden bohuželými unifikáčními úmysly, se nedokázal vyhnout rozmělnění způsobenému používáním Varšavské úmluvy ve zněních různých dodatkových protokolů různými státy a pochopitelně také rozdílným výkladem jednotlivých ustanovení. Lze uvést příklady možných komplikací. Situace, kdy přeprava probíhá mezi státem A, který ratifikoval pouze Varšavskou úmluvu, a mezi státem B, který ratifikoval jak Varšavskou úmluvu, tak Haagský protokol, je ještě celkem rozumně řešitelná – oba státy jsou smluvními stranami Varšavské úmluvy a ta se tedy na danou přepravu bude vztahovat.

Problém může nastat v situaci, kterou popisuje Goldhisrch, a sice pokud pro stát A platí pouze Varšavská úmluva a stát B ratifikuje pouze Haagský protokol. V takovém případě sice ustanovení čl. XXI odst. 2 tomuto aktu přiznává efekt přistoupení i k Varšavské úmluvě, ovšem rovnou ve znění Haagského protokolu. Stát B

tedy není vázán těmi ustanoveními původní Varšavské úmluvy, která byla Haagským protokolem změněna. Tato ustanovení se tedy na leteckou přepravu ze státu A do státu B vztahovat nebudou a státy A a B budou ve smluvním vztahu jen co se týče nezměněných ustanovení původní Varšavské úmluvy.³² Existence americké judikatury, na kterou Goldhirsch odkazuje, dokazuje, že tento konstrukt není až tak nereálný. Ačkoliv tento přístup je velmi logický, v praxi může přinášet až neřešitelné případy³³, a i z tohoto důvodu se v USA událo, že jednotlivá soudní rozhodnutí tvrdila pravý opak. Zatímco ve věci *Hyosung*³⁴ soud dospívá k výše uvedenému závěru, ve věci *Chubb*³⁵ se tvrdí, že „...žádný precedent v mezinárodním právu neumožňuje vznik zvláštní úmluvy založené na odděleném přistoupení dvou států ke dvěma různým zněním úmluvy a není na soudní moci, aby měnila, doplňovala nebo vytvářela úmluvu mezi Spojenými státy a jinými státy.“ Z důvodu možného vzniku nastíněných neřešitelných situací se autor přiklání k výkladu uvedenému naposled.

2. 7. Montrealská úmluva

Dne 28. května roku 1999 v Montrealu na půdě organizace ICAO byla zástupci vlád několika desítek států podepsaná Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě³⁶ (Montrealská úmluva). V preambuli k této úmluvě se smluvní strany přihlašují k odkazu Varšavského systému a zároveň deklarují nutnost jeho modernizace a sjednocení. Úmluva si až dosud získala přízeň sto tří států a je účinná od roku 2003.³⁷ Do značné míry do sebe převzala úpravu všech doplňkových protokolů k Varšavské úmluvě a je vyústěním trendů, které tyto protokoly více či méně úspěšně zaváděly. Za povšimnutí stojí, že smluvní stranou je i Evropská unie jakožto mezinárodní organizace způsobilá být subjektem mezinárodního práva veřejného.

32 GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Second Edition, Hague: Kluwer Law International, 2000, str. 16. [dále jako: Goldhirsch, L. B.]

33 Uvažme situace, kdyby účinnosti nabyl Montrealský protokol č. 3 a přeprava by probíhala ze státu A, který ratifikoval pouze Varšavskou úmluvou, do státu B, který ratifikoval pouze Montrealský protokol č. 3. Počet ustanovení, která by nebyla některým protokolem změněna, a byla tedy oběma státům společná, je minimální a jde již v podstatě o dvě rozdílné úmluvy s rozdílným odpovědnostním principem, jinými odpovědnostními limity i jednotkou, ve které se má náhrada škody vyplácet.

34 *Hyosung v. Japan Airlines* 624 F. Supp. 727 (D. C. N. Y., 1985).

35 *Chubb & Son Inc. v. Asiana Airlines* 214 F.3d 301 (2d Cir., 2000).

36 V České republice publikovaná pod číslem 123/2003 Sb.m.s.

37 Zdroj: Seznam smluvních stran [online]. Dostupný na www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199_EN.pdf [2012-04-19].

Čapek shrnuje novinky, které Montrealská smlouva přinesla, následovně:

- 1) zavedení dvoustupňového režimu odpovědnosti v případě smrti či zranění cestujícího, kdy do výše odpovědnostního limitu dopravce odpovídá objektivně a nad částku limitu, kdy je již odpovědnost neomezená, je jeho zavinění presumováno,
- 2) limity odpovědnosti dopravce jsou stanoveny nově, a to v jednotkách SDR,
- 3) národní legislativě je umožněno požadovat po dopravcích v případě leteckých nehod okamžité hrazení záloh na pokrytí okamžitých ekonomických potřeb obětí či jejich pozůstalých (viz Kapitola 2. 8. – pozn. autora),
- 4) státy se zavazují ke vnesení prvku povinného pojištění dopravců ke krytí odpovědnosti podle Montrealské úmluvy (viz Kapitola 2. 8. – pozn. autora),
- 5) zavedení tzv. páté jurisdikce, kdy v případě smrti či zranění cestujícího lze podat žalobu ve státě jeho bydliště v době nehody,
- 6) zjednodušení a modernizace přepravních dokumentů.³⁸

Montrealská úmluva příští rok oslaví desetileté výročí své účinnosti a lze směle prohlásit, že za tu dobu se stala vitálním pramenem práva ovládajícím valnou většinu letecké přepravy, ačkoliv lze jistě souhlasit s tím, že pro naplnění svých unifikačních cílů a pro skutečné překonání Varšavského systému má ještě kus cesty před sebou.

2. 8. Nařízení Evropské unie

V oblasti letecké přepravy je evropský zákonodárce velmi činorodý a chrlí doslova desítky nových předpisů ročně. Tak i v oblasti odpovědnosti leteckého dopravce existuje řada právních pramenů na evropské úrovni, které tuto oblast regulují. Právním podkladem pro tuto činnost Evropské unie je Hlava XI SFEU, na leteckou dopravu vztahená ustanovením čl. 100 odst. 2. Zmiňme nyní ty nejdůležitější prameny, se kterými se můžeme setkat.

Prvním okruhem jsou prameny svým způsobem svázané s Montrealskou úmluvou. Na prvním místě zmiňme *nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti*

³⁸ Čapek, J., str. 148, 149.

leteckého dopravce v případě nehod, které ještě před přijetím Montrealské úmluvy na území tehdejšího Evropského společenství sjednocovalo roztržitý Varšavský systém tím, že zavazovalo letecké dopravce Společenství³⁹ k dodržování režimu odpovědnosti, který se v podstatných prvcích shoduje se současnou Montrealskou úmluvou⁴⁰. Po jejím přijetí bylo třeba nařízení této úmluvě přizpůsobit. Stalo se tak v *nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/92 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod*. Text nařízení se v mnoha člancích výslovně odvolává na Montrealskou úmluvu a v příloze nařízení shrnuje pravidla odpovědnosti požadovaná evropským právem a Montrealskou úmluvou. Nejdůležitější požadavky evropského práva jsou ustanoveními Montrealské úmluvy předvídaná a jsou následující. Za prvé, nařízením prováděla článek 28 MÚ tím, že upravila povinnost leteckých dopravců hradit zálohy obětem leteckých nehod či jejich pozůstalým sloužící k uspokojení okamžitých ekonomických potřeb těchto osob. Za druhé, nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel⁴¹ je pak dosahováno účelu stanoveného v článku 50 MÚ. Uvedená nařízení dokazují, jak vážně Evropská unie přistupuje k Montrealské úmluvě.

Druhý okruh pramenů tvoří nařízení orientovaná na spotřebitele v letecké dopravě – tedy cestujícího. Již počátkem devadesátých let bylo přijato *nařízení Rady (EHS) č. 295/91, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě*. Nařízení poměrně stručně řešilo známý problém tzv. překnihování – overbooking⁴². Jde o situace, kdy dopravce počítá s faktem, že určité procento lidí, kteří mají objednanou letenku, obvykle nakonec z různých důvodů nepoletí a jejich místo v letadle by zůstalo nevyužito. Proto dopravci prodají

39 *Letecký dopravce Společenství* (resp. Unie) je pojem objevující se poměrně často. Proto je záhodno uvést, že jeho definice se nachází v ustanovení čl. 2 odst. 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství. Rozumí se jím letecký dopravce s platnou provozní licenci vydanou v souladu s kapitolou II tohoto nařízení. Stručně řečeno jde o dopravce registrované v Evropské unii.

40 Objektivní odpovědnost dopravce, totožný odpovědnostní limit.

41 Ve znění změněném nařízením Komise (EU) č. 285/2010, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel.

42 Anglické slovo „overbooking“ bohužel nemá vhodný jednoslovný český ekvivalent. Někdy se proto používá poněkud otrockého překladu „překnihování“. Tohoto ryze účelového výrazu se tedy držíme i v této práci.

více letenek, než má letadlo míst. Pokud jim jejich obchodní odhad nevyjde a k odletové přepážce skutečně dorazí počet cestujících vyšší než kapacita letadla, dopravce část z nich musí odmítnout. To ovšem znamená závažné porušení přepravní smlouvy s těmito odmítnutými cestujícími. Toto nařízení bylo později zrušeno a nahrazeno obsahově mnohem širším *nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů*. Toto nařízení upravuje povinnosti leteckého dopravce v případech předvídaných samotným názvem nařízení. Tyto právní skutečnosti jsou zároveň závažným porušením smluvní povinnosti ve vztahu k cestujícímu. Je jím zaveden poněkud specifický odpovědnostní režim dopravce. Jelikož je Nařízení 261 součástí hlavního tématu této práce, je mu věnována Kapitola 3. 5. a rovněž celá Kapitola 5.

Pro úplnost je vhodné dodat, že obdobná nařízení o právech cestujících jsou přijímána i v ostatních druzích dopravy – železniční⁴³, autobusové a autokarové⁴⁴ i námořní a říční⁴⁵. Účinnosti už tato nařízení nabyla nebo nabudou v nejbližších letech.

43 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě.

44 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

45 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

3. Teoretická východiska odpovědnosti v soukromém právu a jejich aplikace v leteckém právu

3. 1. Pojem a druhy odpovědnosti, subjektivní a objektivní odpovědnost

Odpovědnost je charakterizována jako sankční mechanismus určitého normativního systému, který je spouštěn nastáním skutečnosti předpokládané určitou sociální normou.⁴⁶ Gerloch rozeznává odpovědnost na úrovni právní, politické, ústavní a morální, z nichž pochopitelně je středem našeho zájmu odpovědnost právní, která je definována jako „zvláštní forma právního vztahu, ve kterém dochází na základě porušení právní povinnosti ke vzniku nové právní povinnosti sankční povahy“⁴⁷. V soukromém právu lze rozeznávat typicky odpovědnost za škodu, za prodlení, odpovědnost z bezdůvodného obohacení, odpovědnost za vadu věci, jakož i za zásah do nemotného statku.⁴⁸ Ačkoliv v civilním letectví jsou myslitelné všechny tyto druhy odpovědnosti, ve vztahu letecký dopravce – cestující je třeba se soustředit na odpovědnost za materiální škodu (tedy majetkovou újmu vyjádřenou v penězích) a za újmu na životě a zdraví. Vzhledem k tomu však nelze pominout ani odpovědnost za imateriální újmu vyplývající z ochrany osobnosti. Z výše uvedeného lze jednoduše dovodit vedle generálně preventivní funkce odpovědnosti i funkci reparační jakož i satisfakční.

Existuje tradiční rozdělení na odpovědnost subjektivní a odpovědnost objektivní. Rozdíl mezi nimi spočívá v odlišných prvcích porušení právní povinnosti. Gerloch tyto prvky rozeznává čtyři:

- 1) objektivní stránka deliktu (viz Kapitola 3. 2.) – tedy určité protiprávní jednání vedoucí z hlediska příčinné souvislosti ke škodlivému následku,
- 2) objekt – tedy právem chráněný zájem, v letecké dopravě typicky zájem na ochraně života, zdraví a majetku,
- 3) subjekt (viz Kapitola 3. 3.) – tedy ten, kdo se dopustí porušení právní povinnosti či ten, jemuž je odpovědnost přičítána z jiných důvodů,

46 GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5. upravené vydání, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, str. 159. [dále jako: Gerloch, A.]

47 Gerloch, A., str. 160.

48 Gerloch, A., str. 162.

- 4) subjektivní stránka deliktu – tedy otázka zavinění, ať už v úmyslné či nedbalostní formě.⁴⁹

Uvedené prvky zaviněného porušení právní povinnosti jsou charakteristické pro subjektivní odpovědnost, též označovanou jako „odpovědnost za zavinění“. V případě objektivní odpovědnosti čtvrtý prvek (zkoumání zavinění, subjektivní stránka) úplně chybí a první prvek (objektivní stránka) je redukován buď na samotné porušení právní povinnosti (a to i třeba jinou osobou, než která nese odpovědnost), anebo na pouhou existenci zákonem kvalifikované události. Ta je obvykle spojena se zvlášť rizikovou činností, při které i bez zaviněného protiprávního úkonu odpovědného subjektu dochází ke vzniku závažných škod.⁵⁰ Proto též bývá objektivní odpovědnost nazývána odpovědností přísnou, striktní, odpovědností za ohrožení, nebezpečí či odpovědností bez zavinění.⁵¹

V letecké dopravě se jako první (tedy ve Varšavské úmluvě) začal uplatňovat princip odpovědnosti za zavinění, a to ve formě zavinění presumovaného (oproti zavinění dokazovanému). To znamená, že existenci zavinění není poškozený (či jiná osoba uplatňující nárok) povinen tvrdit a dokazovat, ale je to naopak odpovědný subjekt, který je povinen existenci zavinění popřít – vyvinít se (exkulpat se).⁵² Právní předpisy pak mohou stanovit speciální exkulpační důvody, které konkretizují obecné prokázání nezavinění. Jak je patrné z nastíněného vývoje odpovědnosti v letecké dopravě (Kapitola 2), trendem v právní úpravě je zavádění odpovědnosti objektivní. U tohoto typu odpovědnosti je obvyklá možnost uplatnění taxativně stanovených liberačních důvodů odpovědným subjektem. Ty jsou prolomením striktního režimu této odpovědnosti a jsou naplňovány existencí kvalifikovaných skutečností, které toto prolomení odůvodňují. Typickým liberačním důvodem je vyšší moc – *vis maior*. Absolutní objektivní odpovědností pak nazýváme takovou úpravu, která liberační důvod nepřipouští žádný, dokonce tedy ani ve formě vyšší moci.

Na první pohled jasné teoretické odlišení subjektivní a objektivní odpovědnosti

49 Gerloch, A., str. 176 – 179.

50 ŠVESTKA, Jiří in ŠVESTKA, Jiří; DVOŘÁK, Jan a kolektiv. *Občanské právo hmotné II.*, 5. vydání, Wolters Kluwer, 2009, str. 383. [dále jako: Švestka, J.]

51 Tamtéž.

52 Tamtéž.

může být v praxi poněkud problematické, protože jak exkulpační, tak liberační důvody jsou důvody vylučující odpovědnost a mohou být formulovány tak, že splývají a tím zastírají pravou povahu odpovědnostního principu, který reprezentují. Lze se totiž setkat s „na jedné straně určitou objektivizací exkulpačních klauzulí, na druhé straně vnášením subjektivních prvků do liberačních důvodů“⁵³. V úmluvách upravujících odpovědnost dopravce založených na principu zavinění se totiž jako pomocné kritérium pro posouzení ne/zavinění vyskytuje vynaložení potřebné péče k zabránění škodě.⁵⁴ Jde tedy o signalizaci vědomí o hrozící škodě a projev vůle jí předejít, tedy o dvě esenciální složky zavinění. Vyšší moc jakožto obecný liberační důvod čelí snahám „o normativní vymezení znaků vyšší moci, které by sloužilo jako závazné vodítko a zabránilo rozporům při soudní interpretaci ... tohoto institutu“⁵⁵. Objevuje se tak pojem „nevyhnutelné/mimořádné okolnosti“, které bývají charakterizovány některými z následujících předpokladů:

- působení zvenčí,
- nepředvídatelnost a neodvratitelnost,
- mimořádnost.⁵⁶

Subjektivizujícím faktorem pak je, že s neodvratitelností či mimořádností takových okolností bývá spojováno vynaložení či možnost vynaložení opatření k odvrácení škody (potřebné péče) ze strany dopravce, tedy kritérium objevující se v exkulpačních klauzulích.

O konkrétních exkulpačních a liberačních důvodech vyskytujících se v Montrealské úmluvě a v Nařízení 261 bude pojednáno v Kapitole 4. 3. a v Kapitole 5.7.

53 PAUKNEROVÁ, Monika. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*, Praha: Academia, 1985, str. 17. [dále jako: Pauknerová, M.]

54 Pauknerová, M., str. 18.

55 Tamtéž, str. 21.

56 Tamtéž, str. 21.

3. 2. Předpoklady vzniku odpovědnosti

Civilistická teorie označuje za základ občanskoprávní odpovědnosti následující předpoklady:

- porušení právní povinnosti či zákonem stanovená škodní událost,
- vznik škody,
- příčinná souvislost mezi porušením právní povinnosti či škodní událostí a vznikem škody,
- zavinění, pokud jde o subjektivní odpovědnost.⁵⁷

Je zřejmé, že se jedná o souhrn prvků objektivní stránky a subjektivní stránky deliktu dle Gerlochova vymezení uvedeného výše. Pauknerová v tomto směru zmiňuje jako předpoklad vzniku smluvní odpovědnosti, tj. sankcionovaného porušení smluvně stanovené právní povinnosti, též existenci smluvní povinnosti či závazku obecně.⁵⁸ S tím lze bez debaty souhlasit, autor však považuje za vhodné dodat, že v letecké dopravě je možné dovést odpovědnost leteckého dopravce i při absenci smluvního ujednání mezi ním a cestujícím, ovšem jen tehdy, pokud tak stanoví výslovně právní předpis. Montrealská úmluva tak stanoví v Hlavě V, kde rozlišuje smluvního dopravce a skutečného dopravce a stanoví podíly odpovědnosti každého z nich.⁵⁹ Nařízení 261 činí obdobný krok v ustanovení čl. 3, odst. 5. Tato úprava se týká typicky charterových letů, kdy například cestovní kancelář uzavírá přepravní smlouvu s cestujícími a zároveň charterovou smlouvu s provozovatelem aerolinií. Pak tedy „skutečný dopravce nepřeváží cestujícího ... z toho důvodu, že mezi nimi existuje smluvní vztah, ale protože tento závazek převzal od smluvního dopravce a protože ten ho k provedení přepravy pověřil“⁶⁰.

Jak protiprávní úkon, tak škodní událost spočívají v rozporu s objektivním

⁵⁷ Švestka, J., str. 381, 382.

⁵⁸ Pauknerová, M., str. 14.

⁵⁹ Smluvní dopravce je odpovědný v celém rozsahu přepravy, skutečný dopravce pak jen v rozsahu, v jakém přepravu sám skutečně provádí.

⁶⁰ DETTLING-OTT, Regula in GIEMULLA, Elmar; SCHMID, Ronald (editors). *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, Nizozemsko: Kluwer Law International, 2011, Article 39 – 1. [dále jako: Giemulla/Schmid – Montreal Convention]

právem. Liší se tím, že protiprávní úkon je porušením právní povinnosti právním subjektem, kdežto škodní událost je na vědomí a vůli subjektu nezávislá, přesto za ni odpovídá.

Škodou teoretici občanského práva rozumějí „každou majetkovou újmu, kterou lze obecně vyjádřit obecným ekvivalentem, tj. penězi“⁶¹. Nemajetková (imateriální – nehmotná) újma nemá v platném a účinném českém právu obecné zakotvení a její náhrady se lze domáhat pouze v případech zvlášť zákonem stanovených. Takovými příklady náhrad imateriálních újem mohou být například přiměřené zadostiučinění v rámci ochrany osobnosti (§ 13 OZ) nebo náhrady za bolesti a ztížení společenského uplatnění (§ 444 OZ). Nový občanský zákoník se k otázce nemajetkové újmy již staví komplexněji. Zásadní je v tomto ohledu pravidlo obsažené v § 2894, odst. 2 nOZ, které připouští náhradu nemajetkové újmy buď v případě výslovného ujednání, anebo pokud tak zákon zvlášť stanoví. Nemajetkovou újmu lze pak odčinit poskytnutím peněžního zadostiučinění, anebo jiným skutečným a dostatečně účinným způsobem (§ 2951, odst. 2 nOZ). Nový občanský zákoník výslovně stanoví náhradu nemajetkové újmy, a to včetně duševních útrap, při újmě na přirozených právech člověka (§ 2956 nOZ). Autor se domnívá, že nová úprava je oproti té stávající vstřícněji nakloněná náhradám nemajetkových újem, především z oblasti ochrany osobnosti.

Otázka odškodňování duševních útrap, tj. psychické újmy, je v kontextu Montrealské úmluvy předmětem mnoha debat, a proto se jí autor věnuje samostatně v Kapitole 4. 3. 1. 2.

Majetková škoda zásadně obsahuje dvě složky. Za prvé je to *škoda skutečná – damnum emergens*, tedy „majetková újma vyjádřitelná v penězích, která spočívá ... ve zničení, ztrátě, zmenšení, snížení či jiném znehodnocení již existujícího majetku poškozeného ... a jež představuje majetkové hodnoty nezbytné k uvedení věci v předešlý stav“⁶². Za druhé je to *ušlý zisk – lucrum cessans*, tedy „majetková újma vyjádřitelná v penězích, která spočívá v tom ..., že nedošlo k rozmnožení majetku poškozeného, které poškozený mohl odůvodněně, tj. doložitelným způsobem, očekávat

61 Švestka, J., str. 399.

62 Tamtéž., str. 400.

se zřetelem k obvyklému chodu věci“⁶³.

Majetková škoda v letecké dopravě se na straně cestujícího může vyskytovat v zásadě buď na zapsaných zavazadlech (checked baggage), anebo na příručních zavazadlech (hand luggage, cabin baggage) či věcech, které má cestující na sobě nebo při sobě. Skutečná škoda na těchto věcech se tedy bude odvíjet od jejich ceny v době poškození. V případě ušlého zisku zapříčiněného majetkovou škodou je situace komplikovanější. Švestka tvrdí, že v občanskoprávní oblasti lze uvažovat analogické uplatnění pravidla obsaženého v ustanovení § 379 ObchZ, ze kterého se vyvozuje, že „jako ušlý zisk se nenahrazuje škůdcem nepředvídatelná škoda“⁶⁴. Aerolinky ale obvykle nevědí o tom, jestli věci cestujících jsou způsobilé generovat nějaký pravidelný zisk. Podle tohoto výkladu lze tedy dojít k závěru, že ušlý zisk se v případě majetkových škod na věcech cestujících zásadně nahrazovat nebude pro uplatnění kritéria nepředvídatelnosti. Výjimky jsou pochopitelně připuštěny, například při ušlém zisku profesionálního golfového hráče způsobeném ztrátou jeho zakázkových holí přepravovaných jako speciální zavazadlo za příplatek a následnou nemožností účasti a výhry na golfovém turnaji, jehož se hráč chtěl zúčastnit. Faldyna koriguje pravidlo uvedené v § 379 ObchZ, tedy vyloučení náhrady nepředvídatelné škody, omezením jeho aplikace pouze na případy odpovědnosti smluvní, nikoliv však odpovědnosti deliktní.⁶⁵ To však nic nemění na tom, že se uvedené pravidlo bude uplatňovat v případě Montrealské úmluvy, protože ta smluvní odpovědnost leteckého dopravce upravuje.

V případě újmy na zdraví či životě, k čemuž bohužel v letecké dopravě také dochází, vzniká poškozenému zvláštní komplex práv na její náhradu. Jeho obsahem jsou jak složky materiální – například náhrada za ztrátu na výdělku, náhrada nákladů spojených s léčením, tak imateriální – bolestné a náhrada za ztížení společenského uplatnění, případně i materiální satisfakce určená některým pozůstalým.⁶⁶ Nový občanský zákoník užívá širší formulace a při škodách na zdraví či usmrcení přiznává poškozenému náhradu bolestí a dalších nemajetkových újem, jejichž podmnožinou je

63 Švestka, J., str. 400.

64 Tamtéž, str. 401, též str. 413.

65 FALDYNA, František in FALDYNA, František a kol. *Obchodní zákoník s komentářem, II. díl.* Praha: CODEX, 2000, str. 234.

66 Švestka, J., str. 402.

ztížení společenského uplatnění (srov. § 2958 nOZ). Velkou změnou je rovněž upuštění od paušálních náhrad materiální satisfakce některých pozůstalých (§ 444, odst. 3 OZ) a nahrazení principem potřebné materiální satisfakce plně vyvažující utrpení osob blízkých poškozenému v případě jeho usmrcení nebo zvláště závažného ublížení na zdraví (§ 2959 nOZ).

Jak v případě subjektivní, tak objektivní odpovědnosti, musí existovat mezi protiprávním jednáním, resp. škodní událostí a vznikem škody *příčinná souvislost – kauzální nexus*. Úmluvy v oblasti letecké dopravy vycházejí vcelku přirozeně z teorie adekvátní příčinné souvislosti. To znamená, že škoda je způsobena zákonem kvalifikovanou škodní událostí tehdy, jestliže ta je nejen podmínkou určité škody, ale má podle obecné zkušenosti typicky za následek způsobení této škody.⁶⁷

Všechny tři esenciální předpoklady vzniku odpovědnosti jsou dle autorova soudu dobře patrné i ve znění konkrétních úmluv v oblasti letecké dopravy.⁶⁸

3. 3. Subjekty odpovědnosti

Subjektem odpovědnosti, tedy tím, koho odpovědnost postihuje, mohou být fyzické i právnické osoby. Pokud se jedná o případ subjektivní odpovědnosti, je třeba zkoumat způsobilost těchto osob k zaviněnému protiprávnímu úkonu – deliktní způsobilost. Ta u fyzických osob vzniká kumulativním splněním pozitivního a negativního předpokladu. Pozitivním předpokladem je dosažení zletilosti, nabyté buď dovršením osmnácti let, anebo i uzavřením manželství před touto dobou. Negativním předpokladem je pak absence duševní poruchy v okamžiku jednání. Výjimkou, kdy negativní předpoklad není naplněn a odpovědnost bude přesto založena, je případ, kdy se fyzická osoba zaviněně přivedla do stavu přechodné duševní poruchy sama. U právnických osob je deliktní způsobilost také vyžadována, ovšem z důvodu umělosti konstrukce právnických osob je odvozována od fyzických osob, jejichž prostřednictvím právnická osoba jedná, tedy od jejich statutárních orgánů anebo od zástupců. V případě

67 Švestka, J., str. 411.

68 Srov. formulace „nehoda, která způsobila usmrcení nebo zranění“ – čl. 17, odst. 1 MÚ, „událost, která způsobila zničení nebo ztrátu nebo poškození“ – čl. 17, odst. 2 MÚ, „škody způsobené zpožděním“ – čl. 19 MÚ. Všechny tyto formulace zachycují jak škodní událost, tak příčinnou souvislost i vznik té které škody.

zástupců však k této škodě musí dojít při činnosti právnické osoby. V případě objektivní odpovědnosti se pochopitelně delikttní způsobilost osoby, ať již fyzické nebo právnické, nezkoumá.⁶⁹

V letecké dopravě lze otázku subjektů odpovědnosti převést na otázku způsobilosti býti dopravcem. Právě jim jsou sekundární právní povinnosti ukládány jak podle článků Montrealské úmluvy⁷⁰, tak podle Nařízení 261⁷¹. Podle Nařízení 261 je pojem „provozující letecký dopravce“, jenž je odpovědným subjektem, definován prostřednictvím platné licence k provozování letecké dopravy spolu s alespoň záměrem provést let podle přepravní smlouvy uzavřené mezi cestujícím a leteckým dopravcem, popř. osobou v jejímž zastoupení letecký dopravce jedná.⁷² Naproti tomu Montrealská úmluva podobné definice neobsahuje. Teorie a judikatura tedy docházejí k poměrně vágní definici, a sice že leteckým dopravcem je „osoba provádějící leteckou přepravu“⁷³. Obdobně jej vymezuje Pauknerová a dodává, že jeho základní povinností, charakteristickou činností pro plnění přepravní smlouvy, je realizace určitého přemístění.⁷⁴ Avšak to ještě neznamená nutnost vykonávat takovou činnost osobně nebo dokonce vlastnit k takovému účelu letadlo. Není ani nezbytné, aby byl dopravce právnickou osobou nebo podnikatelem. Může jím být letecký sportovní klub nebo i soukromý pilot přepravující cestující za úplatu. V pochybnostech pochopitelně jako vodítko budou sloužit přepravní dokumenty.⁷⁵

Subjektem odpovědnosti podle Montrealské úmluvy může být i stát, případně právnická osoba zřízená zákonem (v České republice tedy například obce nebo kraje). Stanoví se tak v článku 2 MÚ. Nejde o případ aerolinek se státní účastí, protože tak jde o „běžnou“, relativně nezávislou právnickou osobu. Ovšem v případě, kdy stát provádí přepravu přímo, například vojenským letadlem, a za úplatu, potom již subjektem odpovědnosti bude.⁷⁶ Článek 57 MÚ však stanoví možnost výhrad k úmluvě, které se týkají právě jejího neaplikování za prvé ve státní nekomerční přepravě v souvislosti

69 Švestka, J. str. 420 – 424.

70 Viz Hlava III Montrealské úmluvy – „Odpovědnost dopravce a rozsah náhrady škod“.

71 Viz čl. 3, odst. 5, čl. 4, čl. 5, čl. 6 Nařízení 261 – pojem „provozující letecký dopravce“.

72 Čl. 2, písm. a) ve spojení s písm. b) Nařízení 261.

73 GIEMULLA, Elmar in Giemulla/Schmid – Montreal Convention, Article 1 – 22.

74 Pauknerová, M., str. 33.

75 GIEMULLA, Elmar in Giemulla/Schmid – Montreal Convention, Article 1 – 23, 24.

76 GIEMULLA, Elmar in Giemulla/Schmid – Montreal Convention, Article 2 – 2.

s výkonem jeho suverénních práv a za druhé v přepravě pro státní vojenské orgány uskutečňované civilními letadly registrovanými tímto státem za předpokladu, že celá kapacita letadla je vyhrazena pro tyto orgány.

3. 4. Rozsah náhrady škody, odpovědnostní limity

Rozsahem náhrady škody se rozumí výše plnění, které má odpovědný subjekt poškozenému z titulu právní odpovědnosti nahradit.⁷⁷ Toto plnění nejčastěji pochopitelně bude peněžní, teoreticky se nedá vyloučit ale ani plnění věcné či ve formě služeb. Tato budou potom nejčastějším případem takzvaného uvedení v předešlý stav – *restitutio in integrum*.

V případě *majetkové škody* se rozsah její náhrady bude odvozovat od obvyklé ceny věci v době poškození a v rozsahu poškození, případně od nákladů obstarání jejího substitutu. Výše obvyklé ceny se určuje jako cena srovnatelné věci na srovnatelném tuzemském trhu. Bere se zřetel na její předchozí znehodnocení, jakož i na případné zhodnocení, tak aby rozsah odškodnění vždy odpovídal skutečně utrpěné škodě.⁷⁸ Bylo by však chybou omezovat majetkovou škodu pouze na škodu na věcech. Může se týkat i jiných majetkových hodnot. Škoda tedy může spočívat například ve způsobení nedobytnosti pohledávky nebo naopak zatížením majetku poškozeného pohledávkou. Eliáš v tomto ohledu kritizuje přístup judikatury, která okamžik vzniku škody nespojuje s okamžikem vzniku pohledávky za poškozeným, ale až s jejím zaplacením. Tím se poškozený, ačkoliv na škodě nenese žádný podíl, ocitá v nevýhodném právním postavení oproti škůdci bez spravedlivého důvodu. Takový výklad je pak spatřován ústavně nekonformním s ohledem na článek 11, odst. 1 Listiny.⁷⁹ Ačkoliv škoda na majetkových právech nebude v letecké dopravě cestujících patřit k těm nejobvyklejším, i zde si lze takové situace alespoň v obrysech představit. Uvedme jako příklad majetkovou škodu způsobenou zpožděním spočívající v promeškání lhůty k peněžitému plnění, čímž se pohledávka poškozeného stává splatnou.

77 Švestka, J., str. 429.

78 Tamtéž.

79 ELIÁŠ, Karel. *Obsah, způsob a rozsah náhrady škody v soukromém právu* [online]. roč. 2007, č. 12. Dostupné v placené sekci na WWW: [http://pravniradce.ihned.cz/index.php?p=F00000_d&&article\[id\]=22647850](http://pravniradce.ihned.cz/index.php?p=F00000_d&&article[id]=22647850) [2012-03-08].

Při utrpění *újmě na životě či zdraví* je rozsah náhrady podle platné právní úpravy následující:

- a) účelné náklady spojené s léčením (§ 449, odst. 1 OZ),
- b) ztráta na výdělku (§ 445 – § 447 OZ),
- c) ztráta na důchodu (§ 447a OZ),
- d) bolesti a ztížení společenského uplatnění (§ 444, odst. 1, odst. 2 OZ ve spojení s tzv. bodovou vyhláškou č. 440/2001 Sb.),
- e) náklady na výživu pozůstalých (§ 448 OZ),
- f) přiměřené náklady spojené s pohřbem (§ 449, odst. 2, odst. 3 OZ),
- g) jednorázové odškodnění pozůstalým za škodu způsobenou usmrcením (§ 444, odst. 3 OZ).⁸⁰

Společně lze k těmto druhům náhrad říci, že nejsou poskytovány v rozsahu, v jakém jsou hrazeny z dávek státního sociálního zabezpečení. Tak například náklady na výživu pozůstalým náleží jen pokud nejsou hrazeny prostřednictvím dávky vdovského či sirotčího důchodu (§ 448, odst. 1, věta druhá OZ). Náhrada účelných nákladů spojených s léčením se neposkytuje, pokud jsou hrazeny z nemocenského pojištění. V takovém případě má pak ale zdravotní pojišťovna poškozeného regresní nárok proti osobě, která škodu zavinila (viz § 55 zákona č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění, v platném znění). Náklady spojené s pohřbem se poskytují v rozsahu, v jakém nejsou uhrazeny dávkou pohřebního (§ 449, odst. 2 OZ), a tak dále.

Limity odpovědnosti jsou tradičním nástrojem omezení odpovědnosti dopravce v letecké přepravě a koneckonců i v ostatních druzích přepravy. Jak již bylo nastíněno v Kapitole 2, vývoj mezinárodní úpravy odpovědnosti dopravce v civilním letectví byl zejména bojem za vyšší odpovědnostní limity, ruku v ruce jdoucím s trendem zpřísnování celkového režimu odpovědnosti. Stanovení pevné hranice maximálně hrazené škody se však nemůže obejít bez možností prolomení takového pravidla. Toto prolomení je předvídáno často samotnou příslušnou mezinárodní smlouvou, například

⁸⁰ Švestka, J., str. 430.

při způsobení škody na zavazadle úmyslně nebo z hrubé nedbalosti – tzv. kvalifikované zavinění (srov. čl. 22, odst. 5 MÚ), anebo pomocí institutu tzv. zvláštního prohlášení o zájmu na dodání (srov. čl. 22, odst. 2 MÚ). Za povšimnutí stojí fakt, že prolomení limitu při přepravě nákladu (čl. 22, odst. 3 MÚ) možné není ani v případě kvalifikovaného zavinění dopravce (čl. 22 odst. 5 MÚ per eliminationem). Toto pravidlo platilo již od vstupu Montrealského protokolu č. 4 v platnost.⁸¹ Je namístě poukázat na to, že překročitelnost odpovědnostních limitů do značné míry utváří celkový režim odpovědnosti dopravce, protože čím je tato možnost širší, tím je úprava pro dopravce přísnější.⁸²

Prolomení mezinárodní úmluvou nepředvídané (a z tohoto pohledu též nežádoucí) přináší vyloučení aplikace takové úmluvy a namísto toho uplatnění právního řádu státu, který daný nárok neklasifikuje jako případ smluvní odpovědnosti, nýbrž odpovědnosti mimosmluvní. Toto nebezpečí může teoreticky hrozit patrně v zemích angloamerické právní kultury a tamního systému deliktních nároků – tort law. Mezinárodní úmluvy se tomu snaží čelit prostřednictvím ustanovení, která něco takového přímo vylučují (srov. čl. 24 VÚ nebo čl. 29 MÚ).⁸³ Ani tato ustanovení však nelze považovat ze jakousi absolutní neprolomitelnost aplikace mezinárodně unifikované úpravy.

Úprava konkrétních hranic odpovědnosti obsažených v Montrealské úmluvě je popsána v Kapitole 4. 3. 4.

3. 5. Nový druh odpovědnosti v letecké přepravě

Přijetím nařízení Rady (EHS) č. 295/91 a později i Nařízení 261 Evropská unie zavedla systém standardizovaných náhrad pro cestující v případě událostí v letecké dopravě obvyklých a cestujícími velmi negativně vnímaných. Ačkoliv autorovi není známo, že by se odborná veřejnost o tomto tématu vyjadřovala výslovně jako o tématu odpovědnosti leteckého dopravce za škodu způsobenou cestujícím, domnívá se, že tomu tak je a předkládá pro to následující důvody.

81 GIEMULLA, Elmar in Giemulla/Schmid – Montreal Convention, Article 22 – 2.

82 Pauknerová, M., str. 41.

83 Pauknerová, M., str. 36, 37.

1) Povinnosti leteckých dopravců uvedené v Nařízení 261 jsou sekundárními právními povinnostmi vznikajícími při porušení povinnosti primární, která v daném případě pramení z přepravní smlouvy. Nedodržení smluvní povinnosti ve stanovených případech (v zásadě jde o odepření provedení přepravy či opožděné provedení přepravy) vede ke vzniku souboru povinností na straně dopravce, která mají kompenzovat újmu cestujících z tohoto porušení vzniklou. Uvedené tvrzení tedy vyhovuje nejobecnější *definici právní odpovědnosti* uvedené v Kapitole 3. 1. Nadto nadpis článku 7 Nařízení 261 zní „Právo na náhradu škody“. To ovšem přímo implikuje existenci škody, potažmo existenci odpovědnosti za tuto škodu celkově.

2) *Objektem odpovědnosti* je v daném případě ochrana spotřebitele, respektive v konečném důsledku jeho majetkových zájmů. Jako v podstatě v každé oblasti spotřebitelského práva je i v letecké dopravě charakteristické uzavírání formulářových smluv a z toho pramenící prakticky nulová vyjednávací síla cestujících. Ti jsou pak v průběhu přepravy „vydáni na milost“ dopravci a při neplnění smlouvy z jeho strany se nemohou efektivně bránit. Dosažení vysoké úrovně ochrany cestujících a ochrana spotřebitele jsou i výslovně deklarovány jako cíl Společenství (resp. Evropské unie) v bodě 1 odůvodnění Nařízení 261.

3) *Subjektem odpovědnosti* je tzv. provozující letecký dopravce, tedy ten, který přepravu skutečně provádí, anebo to alespoň zamýšlí. Vztah mezi dopravcem a cestujícím, ať už mezi nimi existuje smlouva o přepravě anebo nikoliv, je zde charakteristický.⁸⁴ Pro charterové lety (a lety jim obdobné, kdy k přepravě dochází na základě zmocnění osobou uzavírající s cestujícím přepravní smlouvu) úprava tedy vychází z obdobných východisek jako v Montrealské úmluvě⁸⁵, jen důsledněji sleduje vztah mezi osobou skutečně provádějící přepravu a cestujícím.

4) *Protiprávním úkonem* je porušení dopravcovy smluvní povinnosti provést přepravu. Buď plnění odepře úplně, anebo jej neposkytuje včas. Jedná se tedy o:

- odepření nástupu na palubu – například v případě překnihování; porušení povinnosti pramení z chybného obchodního odhadu dopravce,

⁸⁴ Viz definice uvedená v ustanovení čl. 2., písm. b) Nařízení 261.

⁸⁵ Srov. pojmy „smluvní dopravce“ a „skutečný dopravce“, Hlava V MÚ. Též vysvětleno na začátku Kapitoly 3. 2.

- zrušení letu – příčina porušení povinnosti může být jak na straně dopravce (nedostatečná údržba, apod.), tak zcela mimo jeho kontrolu (špatné povětrnostní podmínky, apod.),
- významné zpoždění letu – platí totéž co v případě zrušení.

O porušení smluvních podmínek jde i v případě změny cestovní třídy na vyšší nebo nižší (čl. 10 Nařízení 261), autor se mu však z důvodu podružnosti nevěnuje.

5) Zkoumání *vzniku škody* je na tomto místě poněkud komplikované, nikoliv však předem vylučitelné. Východiskem je pak bod 2 odůvodnění Nařízení 261, který říká, že „odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím *závažné potíže a nepohodlí*“. Tato formulace naznačuje, že by se zde mohlo jednat o zvláštní kombinaci imateriální újmy patrně z oblasti lidské důstojnosti (přespávání v nedůstojných podmínkách na letištních lavičkách, majetkově obtížně vyjádřitelná cena ztraceného času, apod.) a majetkové újmy spočívající v obvyklých dodatečných nákladech na straně cestujících, které jim pomáhají pocit nepohodlí snížit (občerstvení, ubytování, obstarání přepravy jiným způsobem), a které by nebyly vynaloženy, kdyby dopravce byl býval z přepravní smlouvy plnil. V posledně uvedeném se tedy jedná o náklady účelně vynaložené k vyvážení důsledků nemajetkové újmy. Protože však takto široce a neurčitě koncipovaná újma spočívající v závažných potížích a nepohodlí neumožňuje v praxi stanovování její výše a vymáhání náhrady této újmy každým cestujícím zvlášť, evropský zákonodárce se rozhodl tuto újmu jistým způsobem standardizovat, a to prostřednictvím tzv. paušálních náhrad a dalších opatření. Lze tedy uzavřít, že existence újmy na straně cestujícího se Nařízením 261 nevyvratitelně a implicitně předpokládá, avšak pro svou obtížnou a nepraktickou vyčíslitelnost se její výše nezkoumá a namísto toho jsou rozsah a forma její nápravy přímo legislativně upraveny.

6) Ze stejného důvodu se též nezkoumá ani *příčinná souvislost* mezi protiprávním úkonem a vznikem škody. Východiskem Nařízení 261 totiž je, že tento druh újmy vzniká u každého cestujícího v daných případech vždy.

7) Zavinění je kategorií, která se rovněž nezkoumá. Nařízení 261 je založeno na principu *objektivní odpovědnosti*, která je nadto ještě velmi přísně konstruovaná. Jediným liberačním důvodem jsou tzv. mimořádné okolnosti. Na ty se ale dopravce může odvolat jen v rozsahu peněžního odškodnění a jen při zrušení letu nebo zpoždění delším než 3 hodiny. Ve zbytku je jeho odpovědnost absolutní. Pro podrobnosti viz Kapitola 5. 6. a 5. 7.

8) *Rozsah a forma náhrady škody* jsou určeny paušálně a skládají se z různých druhů plnění stanovených články 7, 8 a 9 Nařízení 261. První formou je peněžní odškodnění, jehož rozsah je závislý na kilometrické délce letu. Druhou formou je zpáteční let na místo odletu, anebo přeměrování na cílové místo určení. Obojí je tedy druhem náhradní přepravy s právem volby na straně cestujícího. V této formě bývá ještě uváděno právo na refundaci ceny letenky [čl. 8, odst. 1, písm. a)], avšak dle autorova názoru nelze toto klasifikovat jako náhradu škody, nýbrž se jedná o odstoupení od smlouvy spolu s následným vydáním bezdůvodného obohacení. Dle českého pojetí vyjádřeného v § 451, odst. 2 OZ by totiž zaplacená částka za letenku byla majetkovým prospěchem z právního důvodu, který odpadl. Konečně třetí forma náhrad zahrnuje v koncepci tzv. práva na péči několik druhů naturálního plnění, které mají zmírnit frustraci cestujících. Jedná se poskytnutí občerstvení, ubytování, dopravy mezi letištěm a místem ubytování, telefonních hovorů, apod.

4. Montrealská úmluva

4. 1. Rozsah platnosti

Na úvod této kapitoly dovolu autorovi malý exkurz do mezinárodního práva soukromého. Ačkoliv Montrealská úmluva je přímou normou, není v jejích silách upravit všechny podrobnosti právního vztahu mezi dopravcem a cestujícím a omezuje se na škodní události typické pro leteckou dopravu, resp. rizika z ní vyplývající. Z tohoto důvodu se vyskytují situace, které Montrealská ani jiná úmluva nepředvídá, a soudce posuzující konkrétní případ bude muset odpovídat na otázku, kterého práva použít, aby neporušil právní princip zákazu odmítnutí spravedlnosti – *denegatio iustitiae*. Montrealská úmluva sama předvídá dva případy, kdy se použije práva soudu, který bude případ projednávat – *lex fori*. Prvním je použití procesních norem (viz čl. 33, odst. 4 MÚ) a druhým jsou pravidla počítání lhůty pro podání žaloby (viz čl. 35, odst. 2 MÚ). Dále se dá předpokládat použití *lex fori* i při posuzování právní subjektivity a způsobilosti k právním úkonům, formy a způsobu uzavření či zrušení přepravní smlouvy, právního jednání dopravce, jeho zaměstnanců či zástupců, apod.⁸⁶ Kolizní normy pak vytvářejí poměrně chaotický systém. V konkrétní situaci se mohou totiž uplatnit jak kolizní normy obsažené v nařízení Řím I⁸⁷ (např. v případě sjednání smluvní pokuty), tak v nařízení Řím II⁸⁸, tak v národních předpisech mezinárodního práva soukromého⁸⁹ (tam, kde se nařízení Řím I ani Řím II nepoužijí). Nadto jen třeba v případě nařízení Řím I existují odlišná kolizní pravidla pro smlouvy o přepravě („běžné“; čl. 5 nařízení Řím I) a pro smlouvy o přepravě, které jsou součástí takzvaného souboru služeb⁹⁰ („spotřebitelské“; čl. 6 nařízení Řím I). Jak vidno, pokud se právní úvahy dostanou mimo rozsah Montrealské úmluvy, počet možných řešení značně narůstá, a proto se dále autor zabývá otázkou „Kdy se Montrealská úmluva uplatní?“ a nikoliv otázkou „Jaké právo se uplatní v případě, že Montrealská úmluva použitelná není?“

86 GIEMULLA, Elmar in Giemulla/Schmid – Montreal Convention, Commentary – 21.

87 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy.

88 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy.

89 V České republice jde o zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, v platném znění.

90 Podle směrnice Rady č. 90/314/EHS o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy.

Zcela klíčové ustanovení určující rozsah platnosti Montrealské úmluvy je ustanovení čl. 1, odst. 1⁹¹, které je pak doplněno zbývajícími odstavci téhož článku a článkem 2. Přeprava, na kterou se Montrealská úmluva vztahuje, má tedy následující elementární znaky:

- 1) je mezinárodní,
- 2) je letecká,
- 3) týká se osob, zavazadel a nákladu,
- 4A) je prováděná za úplatu,
- 4B) alternativně – je bezúplatná, avšak prováděna profesionálními dopravci.

Charakter *mezinárodnosti* je upřesněn v článku 1, odst. 2 MÚ. Rozhodujícím pro něj je místo odletu a místo určení, které buď leží na území dvou smluvních stran Montrealské úmluvy, anebo jsou obě na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu (třebaže není smluvní stranou). Je třeba zdůraznit že tato druhá podmínka se uplatní při všech zpátečních letech z území smluvních stran. Například při zakoupeném zpátečním letu Praha – Hanoj – Praha je místem odletu i příletu Česká republika (smluvní strana MÚ) a Hanoj je pouze zastávka na území jiného státu. Skutečnost, že zastávka trvá několik dní nebo i měsíce, nebo i to, že se cestující později rozhodne nevrátit zpět, je bez právního významu. Rozhodující je pouze obsah přepravní smlouvy. Je pak paradoxní, že cestující v témže letadle mající zakoupený pouze jednosměrný let Praha – Hanoj v režimu Montrealské úmluvy vůbec nebudou, protože tato přeprava postrádá aspekt výše definované mezinárodnosti (Vietnam není smluvní stranou MÚ). Bude však mezinárodní ve smyslu Varšavské úmluvy ve znění Haagského protokolu (definice mezinárodnosti je stejná a Česká republika i Vietnam jsou smluvními stranami).

Letecký charakter přepravy je dán tím, že je *prováděna letadlem*. Ačkoliv to může vzbuzovat úsměv, i tento pojem může vyvolat pochybnosti, co ještě letadlem je

91 Montrealská úmluva – Čl. 1 Rozsah platnosti

1. Tato úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu. Ve stejném rozsahu se vztahuje na bezúplatnou leteckou přepravu, kterou provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou.

a co už ne. Obecně se užívá definice uvedená v Annexu (Příloze) č. 7⁹² Chicagské úmluvy⁹³, která říká, že letadlem je „zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu“. Této definici tak například vyhovují vrtulníky, větroně, balóny, apod. Opačně je tomu u vznášedel či raketoplánů. Je ovšem třeba vidět to, že definice uváděná veřejnoprávní Chicagskou úmluvou je pro výklad Montrealské úmluvy spíše jen vodítkem a jak poukazuje Čapek, definice letadla se v předpisech různých států odlišují, v některých případech i dost podstatně.⁹⁴ Český zákon o civilním letectví⁹⁵ přijal výše uvedenou („chicagskou“) definici letadla doslovně s dodatkem, že za letadlo se nepovažuje model letadla se vzletovou hmotností do 20 kg. Stalo se tak novelou č. 225/2006 Sb.

I pojmy *osoba, zavazadlo a náklad* si zaslouží pozornost. Přepřavovanou osobou je cestující. Těmi jsou lidé uzavírající přepravní smlouvu s dopravcem. Jsou jimi ale například i děti do dvou let věku, které obvykle cestují zdarma se svými rodiči.⁹⁶ Nejsou jimi však členové posádky nebo černí pasažéři. Cestujícími ale mohou být tzv. „mrtvé duše“⁹⁷, tedy členové leteckého personálu, kteří se zdarma a mimo výkon svého zaměstnání přepravují na své domovské letiště, často dokonce prostřednictvím jiných aerolinek, než u kterých jsou sami zaměstnání – jde o profesní zdvořilost.⁹⁸ Pojem zavazadla nečiní v praxi potíže, jde o věci cestujícího přepravované spolu s ním, nikoliv však nutně v jednom a též letadle. V původní Varšavské úmluvě bylo namísto pojmu „náklad“ užito pojmu „zboží“. To v některých případech vyvolalo pochybnosti, zda-li zbožím mohou být i živá zvířata, nebo dokonce mrtvé lidské tělo. Zatímco francouzské soudy těmto objektům odmítaly přiznat status zboží, americké soudní praxi to nečinilo problémy.⁹⁹ Nově zvolený pojem „náklad“, zdá se, tyto otázky spolehlivě eliminuje.

Úplatnost přepravní smlouvy je znakem, který vyjadřuje ekonomický prospěch,

92 V České republice jsou tyto annexy vtěleny do tzv. leteckých předpisů řady L, které zpracovává Úřad pro civilní letectví a vydává Ministerstvo dopravy. Annex č. 7 pak je leteckým předpisem L7.

93 Viz poznámka pod čarou č. 18.

94 Čapek, J., str. 152, 153.

95 Zákon č. 49/1997 Sb.

96 MÜLLER-ROSTIN, Wolf in Giemulla/Schmid – Montreal Convention, Article 36 – 10.

97 V angličtině „deadhead“. Český ekvivalent „mrtvá duše“ pochází z českého dabingu ve filmu Chyt mě, když to dokážeš – Catch Me If You Can, Steven Spielberg, 2002.

98 GIEMULLA, Elmar, in Giemulla/Schmid – Montreal Convention, Article 1 – 26.

99 Goldhirsch, L. B., str. 10.

který dopravce z přepravy požívá. Nemusí se jednat čistě o peněžní plnění, myslitelné je i plnění ve formě služeb či ve formě věcné, pokud jde o plnění penězi ocenitelné. Giemulla uvádí plnění ve formě služeb na příkladu právníka přepravovaného klientovým soukromým letadlem za účelem poskytnutí právního poradenství.¹⁰⁰

Ustanovení čl. 1, odst. 3 MÚ ve spojení s článkem 36 MÚ podrobuje režimu Montrealské úmluvy i tzv. postupnou přepravu. Jde o rozšířenou praxi zvanou „code sharing“. Tím se rozumí sdílení kódů letů několika dopravci, obvykle v rámci téže aliance leteckých dopravců. V praxi to vypadá tak, že pokud si cestující zakoupí výše zmíněný let Praha – Hanoj u ČSA, tak jde o dva navazující lety Praha – Frankfurt (s ČSA) a Frankfurt – Hanoj (s Vietnamskými aeroliniemi, VN). Na palubě letu Frankfurt – Hanoj se tedy sejdou jak lidé, kteří uzavřeli smlouvu s ČSA, tak ti, kteří ji uzavřeli s VN. Pro aplikovatelnost Montrealské úmluvy je rozhodné, jestli je tato přeprava zamýšlena stranami jako jediný výkon. Pokud si tedy cestující odděleně koupí dva lety Praha – Frankfurt u ČSA a Frankfurt – Hanoi u VN, ani jedna z aerolinek nemá důvod se domnívat, že cestující stojí o přepravu Praha – Hanoi. Tato pak není považována za jediný výkon a Montrealská úmluva se bude vztahovat pouze na let Praha – Frankfurt. Nicméně pokud si cestující u jedné cestovní kanceláře zakoupí sérii navazujících letů v jeden den, považují se tyto lety za jediný výkon.¹⁰¹ Podle článku 36 MÚ odpovídá každý z dopravců za jím prováděnou část přepravy.

Ustanovení čl. 1, odst. 4 MÚ ve spojení s Hlavou V stanovují již zmiňované rozšíření odpovědnosti na skutečného dopravce, který přepravu provádí na základě zmocnění od smluvního dopravce, avšak mezi skutečným dopravcem a cestujícími přepravní smlouva neexistuje. Ustanovení Montrealské úmluvy se vztahují na smluvního dopravce po celou dobu přepravy a na skutečného dopravce po dobu přepravy jím prováděné (čl. 40 MÚ). Cestující si pak může vybrat, zda bude žalovat jednoho, druhého, nebo snad oba společně či odděleně (čl. 45 MÚ).

Konečně článek 2 MÚ stanoví, že se ustanovení Montrealské úmluvy použijí i na přepravu prováděnou státem či zákonem zřízenými právníckými osobami (viz Kapitola 3. 3.). Nepoužijí se však na přepravu poštovních zásilek s výjimkou

¹⁰⁰ GIEMULLA, Elmar in Giemulla/Schmid – Montreal Convention, Article 1 – 20.

¹⁰¹ GIEMULLA, Elmar in Giemulla/Schmid – Montreal Convention, Article 1 – 12.

odpovědnosti dopravce vůči příslušné poštovní správě. Jinými slovy dopravce není odpovědný uživatelům poštovních služeb, což je v podstatě jen zdůrazněným důsledkem toho, že mezi uživatelem poštovních služeb a dopravcem nebyla uzavřena smlouva o přepravě zásilky.

Při pojednávání o rozsahu platnosti Montrealské úmluvy nelze nezmínit jeden obrovský důsledek přímo použitelných evropských nařízení. Nařízení (ES) č. 2027/97 ve znění nařízení (ES) č. 889/2002 podrobuje ve svém článku 3, odst. 1 všechny letecké dopravce Společenství (resp. Unie) režimu Montrealské úmluvy bez ohledu na to, jaké je místo odletu, místo určení nebo jestli jde o přepravu za úplatu. Jediným kritériem aplikovatelnosti úmluvy je to, zda-li se jedná o leteckého dopravce Společenství (resp. Unie). Pro podrobnosti viz poznámka pod čarou č. 39. Největší změna je v tom, že se Montrealská úmluva bude vztahovat i na přepravu mezi státy, které ji neratifikovaly, jakož i na přepravu čistě vnitrostátní. Tak například na jednosměrný let Praha – Moskva s ČSA se vztahuje Montrealská úmluva. Na let Praha – Moskva s Aeroflotem se vztahuje Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu, protože Aeroflot není registrován v Evropské unii a Ruská federace nepřistoupila k Montrealské úmluvě. Podobně na let Brno – Praha s ČSA se Montrealská úmluva bude vztahovat, ale nikoliv z titulu článku 1 MÚ, ale z titulu článku 3 nařízení (ES) č. 2027/97. Vše výše uvedené se však týká pouze cestujících a jejich zavazadel, nikoliv nákladu.¹⁰²

4. 2. Přepravní dokumenty

Přepravními dokumenty jsou letenka¹⁰³ (pro přepravu cestujících), zavazadlový lístek (pro přepravu zapsaných zavazadel) a letecký nákladní list (pro přepravu nákladu). Na rozdíl od Varšavské úmluvy již není nutné vydávat papírové letenky a znění Montrealské úmluvy plně vyhovuje procesu elektronizace přepravních dokumentů. Nevyhovění náležitostem přepravních dokumentů nemá podle ustanovení čl. 3, odst. 5 a čl. 9 MÚ vliv na platnost přepravní smlouvy ani použití norem

¹⁰² Nařízení (ES) č. 2027/97 ve znění nařízení (ES) č. 889/2002 – Čl. 3 odst. 1

Odpovědnost leteckého dopravce Společenství, *pokud jde o cestující a jejich zavazadla* (zvýraznění přidáno – pozn. autora), se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.

¹⁰³ Ve Varšavské úmluvě v českém znění je užíván termín „jízdenka“, v Haagském protokolu „letenka“ a v Montrealské úmluvě obecně „přepravní dokument“. Pojem „letenka“ je ale natolik široce vžitý, že se tohoto označení drží i autor.

Montrealské úmluvy. Úprava přepravních dokumentů je obsažena v člancích 3 až 11 MÚ. Mezi nimi jsou v článku 11 MÚ označeny skutečnosti v přepravních dokumentech uvedené za přímé důkazy potvrzující tyto skutečnosti. Pro zajímavost zmiňme, že v původní Varšavské úmluvě bylo nedodržení pravidel týkajících se přepravních dokumentů (zejména absence upozornění, že smlouva podléhá režimu Varšavské úmluvy) přísně sankcionováno prolomením limitů odpovědnosti.¹⁰⁴

4. 3. Odpovědnost dopravce

4. 3. 1. Odpovědnost za smrt a zranění

Alfou a omegou Montrealské úmluvy, ustanovením zabývajícím se lidským životem a zdravím jakožto objektem odpovědnosti, je článek 17, odst. 1 MÚ.¹⁰⁵ Ustanovení si můžeme rozebrat na následující prvky:

- 1) nehoda,
- 2) usmrcení nebo zranění cestujícího,
- 3) příčinná souvislost mezi 1) a 2),
- 4) časový test – od doby, kdy dochází k nastupování do letadla, po celou dobu, kdy je cestující na palubě, až po vystupování z letadla.

Jelikož tyto pojmy nejsou v Montrealské úmluvě dále rozvedeny, je úkolem judikatury, aby je vykládala a tříbila. Tyto prvky jsou v podstatě totožné s konstrukcí odpovědnosti ve Varšavské úmluvě, a proto autor zmiňuje i zásadní soudní rozhodnutí vztahující se k ní. Pojdme si nyní objasnit každý z těchto prvků.

4. 3. 1. 1. Nehoda

Nehoda je pojmem, který v sobě má zahrnovat rizika plynoucí z letecké dopravy. Ne tedy každé usmrcení či zranění na palubě letadla bude zakládat odpovědnost dopravce, ale pouze takové pramenící z určité nahodilé okolnosti, která je však typická

¹⁰⁴ Čl. 3, odst. 2, věta druhá VÚ; čl. 4, odst. 4, věta druhá VÚ; čl. 9 VÚ; obdobně ve znění změněném Haagským protokolem.

¹⁰⁵ Montrealská úmluva – Čl. 17 Usmrcení a zranění cestujících – poškození zavazadel

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

pro leteckou dopravu. V průlomové věci *Air France v. Saks*¹⁰⁶ se americký federální Nejvyšší soud detailně zabýval pojmem nehoda podle Varšavské úmluvy a definoval ji jako „*neočekávanou nebo neobvyklou událost, která je ve vztahu k cestujícímu vnější okolností*“, a naproti tomu není nehodou „pokud zranění pramení z individuální reakce cestujícího na obvyklý, normální a očekávaný provoz letadla“. V dané věci se paní Valerie Saks domáhala náhrady škody poté, co při přistávací proceduře pociťovala ostrou bolest v levém uchu, na které, jak se později ukázalo, trvale ohluchla. Toto zranění podle ní mělo být následkem nedostatečné údržby a provozu systému ovládajícího tlak vzduchu v kabině letadla. Žádný jiný cestující obdobné potíže nepociťoval. Paní Saks náhradu škody neobdržela, jelikož její zranění bylo zvláštní individuální reakcí na obvyklé a normální zvýšení tlaku v kabině před přistáním a tedy nebylo způsobené nehodou v uvedeném slova smyslu.

Lze si všimnout posunu v chápání pojmu nehoda ve výkladu amerického Nejvyššího soudu. V roce 2004 ve věci *Olympic Airways v. Husain*¹⁰⁷ přiznal náhradu škody vdově po panu Abidu Hansenovi, který zemřel na palubě letadla po těžké alergické reakci v důsledku pasivního kouření. Pan Hansen byl těžký astmatik, a proto spolu se svojí ženou několikrát žádal letušku o přesunutí na jiné místo v letadla, dále od cigaretového dýmu. Pokaždé byl odmítnut s tím, že všechna sedadla jsou obsazená. Tato skutečnost se později ukázala nepravdivou. Ačkoliv očividně smrt nastala obdobně jako ve věci Saks v důsledku nečekané individuální reakce cestujícího na cigaretový kouř, který žádnému jinému cestujícímu takovou reakci nezpůsobil, byla tato událost klasifikována jako nehoda. Bylo to totiž právě ono odmítnutí palubního personálu přesadit pana Hansena ze zdravotních důvodů, které bylo „nečekané a neobvyklé“ ve světle standardů odvětví letecké dopravy. Tento výklad se ukázal být poměrně kontroverzním, protože v podstatě říká, že i opomenutí konat na straně dopravce může být nehodou. Opak tvrdil australský Nejvyšší soud ve věci *Povey v. Quantas Airways*¹⁰⁸ či britská Sněmovna lordů v *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*¹⁰⁹.

106 *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392 (1985). [dále jako: Saks]

107 *Olympic Airways v. Husain*, 540 U. S. 644 (2004).

108 *Povey v. Quantas Airways*, [2005] HCA 33.

109 *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, [2005] UKHL 72.

V obou případech se jednalo o to, zda-li opomenutí posádky varovat cestující před riziky možného vzniku hluboké žilní trombózy¹¹⁰ (zejména při dálkových letech) může být označeno jako nehoda? Odpovědí soudů v uvedených případech je, že nikoliv. Přesto však autor spatřuje podstatný rozdíl oproti *Olympic Airways v. Husain*, který leží ve vyžádání urgentní pomoci a jejím odmítnutí. Odmítnutí pomoci již není opomenutí, ale konání, a to konání ve světle standardů letecké dopravy nepřijatelné.

Následující události se staly podle judikatury, kterou předkládá Schmid, předmětem odlišného posouzení, zda-li se o nehodu dle článku 17 MÚ jedná či ne:

- útoky mezi pasažéry navzájem – Schmid se kloní k názoru, že nejsou nehodami, protože nevyplývají z provozu letadla¹¹¹ (patrně v technickém slova smyslu – pozn. autora),
- úrazy způsobené spolucestujícím neopatrnou manipulací se zavazadly¹¹² – patrně spíše jsou nehodami, protože těsný prostor a způsob uložení příručních zavazadel v letadlech vytvářejí zvýšené riziko vzniku takových incidentů (pozn. autora),
- běžná uklouznutí, upadnutí, zakopnutí, mdloby, dušení se jídlem apod.¹¹³ (tedy taková, která nemají svůj původ například v nízkém tlaku vzduchu v kabině) – podle názoru autora nejsou nehodami, protože nijak nesouvisí s typickými riziky letecké dopravy, ale jsou spíše „rizikem normálního života“.

Goldhirsch však nesouhlasí s těmito závěry a považuje je za mylnou interpretaci rozsudku *Saks*. V tom podle ní soud netrval na spojitosti nehody s charakteristickými riziky letecké dopravy. Podobně prý případy hluboké žilní trombózy spadají pod definici nehody v tomto rozsudku vyřčenou a dopravce by za ně měl odpovídat.¹¹⁴

110 Angl. deep vein thrombosis – jedná se o vznik krevní sraženiny v dolních končetinách následkem dlouhého setrvání ve strnulé pozici, přičemž pokud se tato sraženina dostane krevním oběhem až do plic, člověk se může udusit.

111 SCHMID, Ronald in Giumulla/Schmid – Montreal Convention, Article 17 – 17, 18.

112 Tamtéž, Article 17 – 16, 17.

113 Tamtéž, Article 17 – 16, 17.

114 GOLDBIRSCHE, Lawrence. *Definition of 'Accident': Revisiting Air France v. Saks*. Air & Space Law, Vol. XXVI/2, 2001, Kluwer Law International, str. 87 – 89.

4. 3. 1. 2. Smrt a zranění

Pojmy smrt nebo zranění jsou určující především pro stanovení okruhu možných škod. V případě viditelného poškození na těle, ať již smrtelného či vyžadujícího lékařské ošetření, nebývá problém s identifikací škody. Jinak je tomu v případě psychické újmy. Klíčová otázka tedy zní: „Poskytuje Montrealská, potažmo Varšavská úmluva právní základ i pro náhradu psychických újem (odškodnění duševních útrap)?“ Zatímco Varšavská úmluva vycházela ze širšího pojmu „poškození na těle“, které v sobě zahrnovalo užší termín „zranění“¹¹⁵, a dávala tak tušit nezbytný fyzický charakter poškození lidského těla, Montrealská úmluva si vystačí s pojmem „zranění“¹¹⁶. Jak se ale dá očekávat, judikatura tento pojem vykládala a vykládá v různé míře extenzity. V zásadě jsou možné 4 stupně, ve kterých výklad pojmu „zranění“ zahrnuje:

- 1) čistě poškození na těle, tedy negativní změnu ve fyzické integritě těla,
- 2) psychickou újmu pramenící z poškození na těle,
- 3) poškození na těle vyvolané utrpenou psychickou újmou neboli fyzický projev psychické újmy¹¹⁷,
- 4) čistě psychickou újmu bez jakéhokoliv náznaku fyzického poškození těla.

Federální Nejvyšší soud vyložil čl. 17 VÚ ve věci *Eastern Airlines v. Floyd*¹¹⁸ v tom smyslu, že neumožňuje náhradu výlučně psychické újmy. Ta spočívala v bezprostředním strachu cestujících ze smrti, poté co jejich letadlu vysadily postupně všechny motory a padalo do Atlantiku. Motory se však podařilo znovu nahodit a letoun bezpečně přistál. V posuzování projevů psychické újmy však už judikatura nebyla jednotná a odvoláváním se na rozsudek Floyd, tedy na nenahraditelnost výlučně psychických újem, vytvořila někdy až absurdní situace.

Kupříkladu Pan Carey nedostal náhradu za újmu způsobenou hrubým chováním

115 Srov. čl. 17 VÚ v různých jazykových zněních. V anglické verzi je ekvivalentem slova „zranění“ slovo „wounding“ a fráze „poškození na těle“ je „bodily injury“. Ve francouzské jsou tato slova „blessure“, resp. „lésion corporelle“.

116 Srov. čl. 17 MÚ v různých jazykových zněních. V anglické verzi má slovo „zranění“ obdobu v „bodily injury“ (nikoliv „wounding“) a ve francouzské v prostém „lésion“. Jak je patrné, fyzičnost nebo snad hmatatelnost zranění se tak v české a francouzské verzi vytrácí, zatímco v anglické trvá.

117 Například srdeční záchvaty, ztráta vlasů, rozvinutí tzv. posttraumatického stresového syndromu.

118 *Eastern Airlines v. Floyd*, 499 U. S. 530 (1991). [dále jako: Floyd]

letušky, a to i přes to, že se tato jeho újma projevovала fyzickými příznaky jako nevolností, křečemi, pocením, nervozitou, napětím a nespavostí.¹¹⁹ United Airlines nebyly povinny k náhradě psychické újmy paní Li, poté co jí a její dvouletou dceru pomočil opilý spolucestující, kterého dopravce nejen vpustil opilého na palubu, ale i nadále mu podával alkoholické nápoje.¹²⁰ Paní Tseng se nedostalo náhrady škody za ponižující bezpečnostní prohlídku.¹²¹ Je třeba si uvědomit jednu skutečnost, kterou právě ve věci *Tseng* potvrdil americký Nejvyšší soud, a sice preemptivní charakter Varšavské úmluvy oproti národnímu právu. Jinými slovy článek 24 VÚ říká, že není-li možné žalovat na náhradu škody podle Varšavské úmluvy, není to možné vůbec. Obdobně, snad ještě přísněji formulováno, je tomu v článku 29 MÚ.¹²²

Naproti uvedeným judikátům Sněmovna lordů ve věci *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*¹²³ dospěla k názoru, že utrpěné psychické škody mohou za určitých okolností podle dosažených závěrů lékařské vědy působit zásadní změny v lidském mozku a jsou tedy fyzickým poškozením těla. Rovněž české právo (nyní naprosto bez ohledu na Varšavskou či Montrealskou úmluvu) považuje některé duševní poruchy přímo za bolest (viz § 2 odst. 1 tzv. bodové vyhlášky č. 440/2001 Sb. a rovněž položka 016 Přílohy č. 2 této vyhlášky) a jejich odškodnění se tedy nachází přímo v režimu náhrady škody na zdraví podle ustanovení § 444 OZ. Všechny ostatní psychické újmy nedosahující takové medicínsky uznané intenzity je pak možné odškodňovat v rámci obecné ochrany osobnosti (§ 11 an. OZ). Tento druh újmy na osobnostních právech však nespádá pod pojmy „zranění“ či „poškození na těle“ obsažené ve Varšavské úmluvě a pro výlučnost této úmluvy deklarovanou článkem 24 VÚ a potvrzenou ve věci *Tseng* nejsou tyto újmy vymahatelné vůbec (!), jak ostatně potvrzují i výše zmíněné judikáty amerických soudů.

119 *Carey v. United Airlines*, 255 F.3rd 1044 (9th Cir. 2001).

120 *Li v. Quraishi and UAL*, 780 F. Supp. 117 (E. D. N. Y. 1992).

121 *El Al Israel v. Tseng*, 525 U. S. 155 (1999). [dále jako: *Tseng*]

122 Montrealská úmluva – Čl. 29 Podklady pro uplatnění žaloby

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

123 *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*, [2002] UHKL 7, [2002] QB 100.

Montrealská úmluva, ačkoliv se po jazykové stránce článku 17, odst. 1 od Varšavské úmluvy příliš neliší, dává tušit trend zahrnování psychických škod pod pojem „zranění“. Jak detailně popisuje Cunningham, přestože na Montrealské konferenci většina států nějakým způsobem chtěla zahrnout odškodňování psychických škod do textu úmluvy, přestože toto bylo vyjádřeno i jako cíl delegátů Spojených států amerických, přestože se objevilo několik konkrétních návrhů tohoto začlenění, přestože bylo v tomto bodě již oficiálně dosaženo konsenzu, přes všechno to nebyl žádný z návrhu přijat.¹²⁴ Snad pro obavy z obrovského nárůstu žalob vyslovenou nezávislým pozorovatelem IATA (Mezinárodní asociace leteckých dopravců), snad pro neochotu států opouštět svojí judikaturu, podle které se už tehdy psychické újmy odškodňovaly (byť v různé míře).¹²⁵ I tak je ve zkoumání *travaux préparatoires* ohledně odškodňování psychických újem v Montrealské úmluvě zásadní změna oproti Varšavské úmluvě, při jejímž sjednávání se tato otázka neřešila vůbec, k čemuž právě dospěl i soud ve věci Floyd.¹²⁶

Stačí však výše uvedené k tomu, aby soudy napříště posuzovaly újmy čistě emocionálního charakteru jako náhradu škody na zdraví podle Montrealské úmluvy? Ve spojené věci *Stott v. Thomas Cook and Tony Hook v. British Airways*¹²⁷ soud potvrdil preemptivní charakter Montrealské úmluvy podle jejího článku 29 před britským právem i před evropským nařízením (ES) č. 1107/2006 a nepřiznal náhradu újmy na cti cestujícím, které dopravce diskriminoval na základě jejich zdravotního postižení.

Autor chce ale poukázat na jednu zásadní věc vyplývající z českého práva. Na jedné straně vah leží ústavní povinnost dodržovat závazky z mezinárodního práva (čl. 1, odst. 2 Ústavy) a na straně druhé subjektivní právo jednotlivce na ochranu lidské důstojnosti (čl. 1, čl. 10, odst. 1 Listiny) a jemu korespondující povinnost státu zajistit ochranu tohoto práva. A pokud z mezinárodní úmluvy vyplývá exkluzivita této úmluvy a ta se vykládá takovým způsobem, že znemožňuje určitému okruhu poškozených

124 CUNNINGHAM, McKay. *The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover For Mental Injuries?*. ExpresO [online]. Str. 29 – 37. Dostupné na WWW: http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=mckay_cunningham [2012-04-19].

125 Tamtéž, str. 34, 37.

126 Tamtéž, str. 43.

127 *Stott v. Thomas Cook and Tony Hook v. British Airways*, [2012] EWHC Civ 66. [dále jako: *Stott and Hook*]

domoci se nápravy protiprávního zásahu do jejich občanské cti a lidské důstojnosti, v tom případě je tento výklad ústavně nekonformní a zároveň proti dobrým mravům. Tato situace má dvě řešení:

- 1) Pojem „zranění“ v Montrealské úmluvě se musí vykládat tak, že zahrnuje i čistě psychické újmy a vztahuje se tedy i na případy, kdy cestující tvrdí, že bylo zasaženo do jeho důstojnosti, cti, či jiných osobnostních práv.
- 2) Exkluzivní klauzule článku 29 MÚ musí být vykládána tak, že umožňuje „únik do režimu národního práva“ alespoň v případech, kdy dopravce zaviněně porušil osobnostní práva cestujícího.

Z důvodu nebezpečného a zneužitelného přístupu druhého řešení se autor přiklání k řešení prvnímu. Na jeho podporu lze odkázat na ustanovení nového občanského zákoníku, konkrétně § 2956 nOZ a zejména § 2957 nOZ, který jako okolnosti zvláštního zřetele hodné při stanovování přiměřeného zadostiučinění za újmu na přirozených právech člověka uvádí jak úmyslné způsobení újmy, tak diskriminaci, tak obavu poškozeného ze ztráty života nebo vážného poškození zdraví.

Uvedené závěry se vztahují i na interpretaci Varšavské úmluvy. Autor přiznává, že jeho pohled může odporovat základnímu cíli obou úmluv, a sice mezinárodní unifikaci, a namísto toho se už tak roztržštěná judikatura v různých státech stane ještě roztržštěnější.

4. 3. 1. 3. Nastupování a vystupování

Montrealská úmluva se bez výjimek vztahuje na všechny nehody, ke kterým dojde na palubě letadla, tedy v prostoru ohraničeném jeho trupem. Odpovědnost je však rozšířena i mimo tento prostor, protože úmluva vychází z předpokladu, že samotná přeprava začíná již dříve a okamžik započetí přepravy se rovná okamžiku, kdy dopravce nad cestujícím převezme kontrolu. Schmid vysvětluje, že tento přístup se již ve Varšavské úmluvě projevil evidentně proto, že v té době cestujícím hrozila rizika typická pro leteckou dopravu, když museli jít pěšky po letišti až k místu, kde letadlo stálo (rotující vrtule, nástupní schůdky, elektrické kabely, apod.).¹²⁸ Dá se říci, že i při

128 SCHMID, Ronald in Giumulla/Schmid – Montreal Convention, Article 17 – 22.

používání letištních autobusů nebo „nástupních chobotů“ některá tato rizika vyloučit dodnes nelze. Mohou se vést odborné pře o to, jestli dopravce přejímá nad cestujícím kontrolu už v okamžiku odbavení nebo při bezpečnostní prohlídce nebo při výzvě k dostavení se k odletové bráně nebo až v okamžiku opuštění budovy terminálu. Stejně tak o to, zda-li je přeprava ukončena již vstupem do terminálu nebo až v oblasti pro vyzvednutí zavazadel.¹²⁹

Autor však považuje za vhodnější posuzovat každý případ jednotlivě a frází „v průběhu jakýchkoliv operací při nastupování do letadla a vystupování z něho“ hodnotit podle druhu rizika (zda-li vyplývalo z povahy letecké dopravy) a podle míry kontroly, kterou dopravce měl nad cestujícím. Je třeba dodat, že mnoho případů, kdy sice může být sporné, jestli se jedná o nastupování či vystupování, vůbec nebude naplňovat pojmové znaky nehody. Jedná se například o různá zakopnutí či uklouznutí v odletové hale, v letištním autobuse, apod. Tyto případy bývají totiž způsobeny individuálními okolnostmi na straně cestujícího a nikoliv nečekanou a neobvyklou událostí, která je ve vztahu k cestujícímu vnějšími okolnostmi (definice nehody ve věci Saks).

Zajímavou argumentační konstrukci potvrdil soud při posuzování tragédie letu Egyptair 648 v případě *Pflug v. Egyptair*¹³⁰. Jackie Pflug byla střelena do hlavy únosci letu 648 na maltském letišti. Nestalo se tak na palubě letadla, ale na přistavěných schodech, ze kterých spadla na letištní dráhu. Podle tvrzení dopravce se nejednalo o proces vystupování z letadla. Soud však dovedl, že nehodou, která kauzálně vedla ke střelnému zranění paní Pflug, zde nebyla až střelba, ale už samotný únos letadla, ke kterému pochopitelně došlo na palubě. Zbývá dodat, že tento soud náhradu škody žalující straně nepřiznal pro nedostatek pasivní věcné legitimace na straně žalované.

Je nezbytné dodat, že exkluzivní klauzule článku 29 MÚ se neuplatní v případech, kdy ještě nedošlo k zahájení přepravy (nastupováním) či tato již byla ukončena (vystupováním). Protože v takovou chvíli nešlo o přepravu cestujících, je možné žalovat na náhradu škody podle národního práva.

129 SCHMID, Ronald in Giumulla/Schmid – Montreal Convention, Article 17 – 24, 25, 26, 27.

130 *Pflug v. Egyptair*, 961 F. 2nd 26 (2nd Cir. 1992).

4. 3. 2. Odpovědnost za zavazadla

Předchozí kapitola pojednávala o nejzávažnějších druzích škod v letecké dopravě. Tato se pak věnuje škodám méně závažným, o to však častějším. Montrealská úmluva upravuje na rozdíl od Varšavské poškození zavazadel již odděleně od úpravy poškození nákladu, a to v článku 17, odst. 2 – odst. 4 MÚ. V textu práce již bylo zmíněno rozdělení zavazadel na zapsaná (odbavená) a nezapsaná (příruční, kabinová). Tyto dvě kategorie, byť mají totožný odpovědnostní limit, podléhají odlišné konstrukci odpovědnosti.

Za zapsaná zavazadla dopravce odpovídá objektivně. Škodní událost je formulována neskonale široce, a to jednoduše jako „událost“. Tento pojem nepůsobí takové obtíže jako pojem „nehoda“ a v praxi běžně bude splývat se vznikem škody na zavazadle (a samozřejmě věcech v něm obsažených). Ta pak může spočívat ve zničení, ztrátě nebo poškození zavazadla. Zničení nebo poškození znamená ztrátu či oslabení původní funkce věci, a tak například na běžné poškrábání značkového plastového kufříku nebude nahlíženo jako na poškození. Pokud se rozpadne na dva kusy, tak ano. Ztrátou zapsaného zavazadla se rozumí ztráta kontroly dopravce nad jeho osudem. K tomu může dojít jak uznáním ztráty, tak uplynutím času, konkrétně jednadvaceti dnů ode dne, kdy zavazadlo mělo dojít.¹³¹ I zde je odpovědnost omezena časovým testem – ke škodě musí dojít buď na palubě letadla, anebo v době, kdy má dopravce zavazadlo pod kontrolou. Prakticky to bude většinou od okamžiku postavení zavazadla na pás u odbavovací přepážky do okamžiku sejmutí z pásu v prostoru pro vyzvednutí zavazadel. Liberační důvody jsou zde dva. Prvním je vlastní vada, kvalita nebo nedokonalost zavazadla, pokud jimi byla škoda způsobena.¹³² Druhým je obecný liberační důvod spočívající v zavinění či spoluzavinění škody poškozeným, ať již ve formě úmyslu či nedbalosti.¹³³

Nezapsaná zavazadla a osobní předměty jsou přepravovány pod přímou kontrolou cestujícího, a proto je jako předpoklad vzniku dopravcovy odpovědnosti vyžadováno zavinění z jeho strany, resp. na straně jeho zaměstnanců či agentů. Jeho

131 Čl. 17, odst. 3 MÚ.

132 Čl. 17, odst. 2, věta druhá MÚ. Ustanovení dopadá například na přepravu velmi křehkých věcí.

133 Čl. 20 MÚ.

odpovědnost je tedy subjektivní. Jelikož nikde v úmluvě není uveden exkulpační důvod (ať již jako standardní „vynaložení potřebné péče“ či jako nejobecnější „prokázání nezavinění“), je nutno vyvodit, že důkazní břemeno bude ležet na žalobci a jde tedy o tzv. zavinění prokazované, nikoliv presumované.

Při pozorném čtení uvedených ustanovení zjistíme, že se v nich nehovoří o „škodě na zavazadle“, ale o prosté „škodě“, což může vést k úvaze, zda-li i při zničení, ztrátě či poškození zavazadel dopravce odpovídá též za vytrpěnou psychickou újmu na straně cestujícího, pokud mu ji toto zničení, ztráta či poškození způsobí. Autor se domnívá, že tato úvaha je důsledkem nepochopení odpovědnostní konstrukce článku 17, odst. 2 MÚ obsažené ve slovech „...událost, která způsobila zničení, ztrátu nebo poškození zapsaného zavazadla...“. Událost je škodní událostí. Způsobení značí příčinnou souvislost. Zničení, ztráta nebo poškození zavazadla je škodou samotnou, nikoliv škodní událostí, která může způsobit duševní újmu cestujícímu. Dále můžeme argumentovat „a rubrica“ – nadpis článku 17 zní „Usmrcení a zranění cestujících – poškození zavazadel“ a stejně jako je usmrcení a zranění přímo škodou (škodní událostí je zde nehoda), tak i poškození zavazadel musí být škodou a ne škodní událostí. Z uvedeného vyplývá, že dopravce podle Montrealské úmluvy neodpovídá za duševní újmu cestujícího způsobenou škodou na zavazadlech. I v tomto případě ale platí již zmíněná exkluzivní klauzule článku 29 MÚ neboli není-li možné žalovat tuto duševní újmu na základě Montrealské úmluvy, není to možné vůbec (tedy podle národního práva). A obdobně jako v Kapitole 4.3.1.2. se čistě teoreticky může stát, že mezinárodní úmluva zabráňuje jednotlivci domáhat se svého subjektivního práva na ochranu osobnosti. Ale je zničení, ztráta nebo poškození zavazadla opravdu způsobilé vyvolat u cestujícího duševní újmu takové intenzity, že by bylo porušením jeho základního lidského práva na lidskou důstojnost učinit tuto újmu nevymahatelnou? Při veškeré fantazii, kterou je autor nadán, je odpovědí ne. Jednou z myslitelných morálních újem způsobených poškozením zavazadel je institut tzv. ztráty radosti z dovolené. Ten je ale podle autorova názoru výplodem spotřebitelského práva¹³⁴ a jeho souvislost s právem na ochranu osobnosti je přinejmenším vzdálená.

¹³⁴ Konkrétně v rámci Evropské unie je to na prvním místě směrnice Rady č. 90/314/EHS o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy.

Nicméně jak ve svém článku¹³⁵ uvádí Tompkins, některé italské¹³⁶ a španělské¹³⁷ soudy přiznaly cestujícím i náhradu škody za ztrátu radosti z dovolené způsobenou ztracenými zavazadly. Tento přístup je očividně motivován snahou těchto států dostat svým závazkům vyplývajícím ze směrnice č. 90/314/EHS. Jak bylo vysvětleno v Kapitole 4. 3. 1. 2. na věci Stott and Hook, britský soud seznal úplnou nadřazenost Montrealské úmluvy i nad evropským právem a je vysoce pravděpodobné, že by náhradu psychické újmy způsobené škodou na zavazadlech nepřiznal. Totéž lze říci o soudech amerických. Tím však problém nelze uzavřít. Právě od španělského soudu v Barceloně vzešla ve věci *Walz v. Clickair*¹³⁸ předběžná otázka tážající se Soudního dvora Evropské unie na to, jestli odpovědnostní limit při přepravě zavazadel (čl. 22, odst. 2 MÚ) zahrnuje jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu způsobenou ztrátou zavazadla. Odpověď soudu je jednoduchá – ano, odpovědnostní limit zahrnuje jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu způsobenou ztrátou zavazadla. Soud však šel tak daleko, že vyložil pojem „*újma/škoda*“ objevující se kdekoliv v Montrealské úmluvě v tom smyslu, že zahrnuje jak majetkovou, tak nemajetkovou složku.¹³⁹

Na základě veškeré uvedené judikatury vztahující se k Montrealské úmluvě si autor dovoluje zásadně zpochybnit tvrzení, že pojem „škoda“ má v obecném mezinárodním právu obvyklý význam společný všem jeho podsystémům. Lze dodat, že rozsudek ve věci *Walz* byl vynesena 6. května 2010 a rozsudek britského odvolacího soudu ve věci *Stott and Hook* dne 7. února 2012. Je tedy vidět, že naposled zmíněný soud se výkladem pojmu „škoda“ podaném ve věci *Walz* neřídil (koneckonců pro něj není závazný), když žalobcům nepřiznal náhradu nemajetkové citové újmy vzniklé diskriminací na základě tělesného postižení. Bude tedy zajímavé sledovat, jakým

135 TOMPKINS, George N. *The 1999 Montreal Convention: Alive, Well and Growing*. Air & Space Law, Vol. XXXIV/6, 2009, Kluwer Law International, str. 421 – 426. [dále jako: Tompkins]

136 *Titone Arini v. Eurofly*, Judgment of 14 Apr. 2007, Tribunal of Marsala – citováno in Tompkins, str. 425. Šlo o typický případ ztráty radosti z dovolené způsobené ztrátou zavazadel patřících novomanželskému páru, který trávil líbánky v Mexiku.

137 Section 15, rolls 645/07 – 2a Judgment 270, The Court of Appeal, Barcelona, a Section 9, Rec. 182/08; 22 May 08; [EDJ 2008/117346], The Court of Appeal, Valencia – citováno in Tompkins, str. 426

138 *Walz v. Clickair*, C-63/09. [dále jako: *Walz*]

139 Viz body 27, 28, 29 rozsudku *Walz*. Soud vyšel z mezinárodního práva veřejného – z návrhu článků o odpovědnosti států za jednání, která jsou v rozporu s mezinárodním právem veřejným, které Valné shromáždění OSN vzalo na vědomí rezolucí č. 56/83 ze dne 12. prosince 2001. Jedná se přý o interpretaci pojmu „škoda“ společnou všem podsystémům mezinárodního práva.

způsobem se vyřeší rozpor v judikatuře (nejen) v rámci Evropské unie, pokud jde o náhrady duševních újem podle Montrealské úmluvy.

4. 3. 3. Odpovědnost za zpoždění

V kategorii odpovědnosti za zpoždění dopravy cestujících nebo jejich zavazadel zůstala Montrealská úmluva (čl. 19)¹⁴⁰ věrná svému předchůdci – Varšavské úmluvě. Východiskem je princip presumovaného zavinění, jedná se tedy o subjektivní odpovědnost dopravce. Exkulpačním důvodem je prokázání náležité péče, resp. slovy úmluvy „veškerých možných opatření“. Je zde ale ještě další důvod zproštění odpovědnosti, a sice zavinění či spoluzavinění poškozeného (čl. 20 MÚ) – protože se nejedná o prokazování nezavinění dopravce, jde i v tomto případě o důvod liberační.¹⁴¹ Například let bude zpožděn v důsledku nepříjemného incidentu s opilým pasažérem. Dopravce, ačkoliv neprokáže vynaložení veškerých možných opatření k zabránění vstupu takové osoby na palubu, se částečně zproští odpovědnosti vůči té osobě, která s dotyčným popíjela v letištním baru a nabádala ho k vyprovokování incidentu.

Škodní událostí je samotné zpoždění. Škody způsobené zpožděním opět mohou být vykládány dvojím způsobem – že zahrnují psychickou újmu způsobenou zpožděním, nebo že ji nezahrnují. Argumenty na podporu či vyvrácení těchto protichůdných výkladů jsou totožné jako v Kapitole 4. 3. 2. Nabízí se, že zatímco například italské soudy náhradu psychické újmy způsobené zpožděním přiznávat budou (Tompkins jeden takový případ zmiňuje)¹⁴², britské či americké nikoliv¹⁴³.

140 Montrealská úmluva – čl. 19 Zpoždění

Dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, jestliže prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili.

141 Autor si je vědom terminologického paradoxu, kdy při subjektivní odpovědnosti existuje i liberační důvod. Faktem je, že článek 20 MÚ je obecným liberačním důvodem i v případě objektivní odpovědnosti a i nadpis tohoto článku v anglické či francouzské jazykové verzi – exoneration, resp. exonération – je synonymem ke slovu „liberace“.

142 Lobianco Osso v. Iberia, Judgment of 25 Jun. 2008, Tribunal of Paola – citováno in Tompkins, str. 424.

143 Argumentum a maiori ad minus. Pokud nepřiznávají náhradu psychické újmy v případech, kdy by mohla být interpretována jako zranění podle čl. 17, odst. 1 MÚ, tím méně ji budou přiznávat v obecně bagatelnějších případech škod na zavazadlech či zpoždění. Přesto se však již za časů Varšavské úmluvy našly případy v americké judikatuře, které tento závěr vyvracejí. Soudy zde poskytly náhradu psychické újmy v případě zpoždění. Pro bližší informace viz Goldhirsch, L. B., str. 106, 107.

Zpoždění je škodní událostí předvídanou jak Montrealskou úmluvou, tak Nařízením 261. O tomto konfliktu předpisů je samostatně pojednáno v Kapitole 6.

4. 3. 4. Limity odpovědnosti

Stanovení pevné hranice výše škody, která od sebe odděluje dva různě přísné režimy odpovědnosti, je tradičním nástrojem regulace civilního letectví. Až dosud jsme hovořili o režimu odpovědnosti dopravce, který se uplatní do daného limitu. Pokud poškozený žádá náhradu škody přesahující tento limit, úmluva na něj klade vyšší nároky, pokud jde o prokazování zavinění dopravce. Výše částek odpovědnostních limitů je vyjádřena v člancích 21 a 22 MÚ. Je však nutno vycházet z toho, že se již uplatnil mechanismus revize limitů odpovědnosti Mezinárodní organizací civilního letectví (ICAO) podle článku 24, odst. 2 MÚ.¹⁴⁴ Revidované limity odpovědnosti stanovené Montrealskou úmluvou jsou tedy následující.

- Usmrcení a zranění cestujících 113 100 SDR (≈ 3, 2 mil. Kč) na cestujícího,
- poškození a zpoždění zavazadel 1 131 SDR (≈ 32, 2 tis. Kč) na cestujícího,
- zpoždění cestujících 4 694 SDR (≈ 134 tis. Kč) na cestujícího,
- náklad 19 SDR (≈ 542 Kč) na 1 kg hmotnosti.

Za škodu přesahující limit v případě *usmrcení a zranění cestujících* bude dopravce odpovídat v režimu subjektivní odpovědnosti podle ustanovení čl. 21 MÚ. Zavinění je v tom případě presumované a dopravci jsou k dispozici dva exkulpační důvody:

- a) ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců nebo agentů,
- b) ke škodě došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.

První z těchto exkulpačních důvodů je podle všeho podobný „vynaložení potřebné péče“. Není tak přísně formulovaný, ale dá se očekávat, že při prokazování

¹⁴⁴ V České republice byla tato změna legislativně provedena Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 47/2010 Sb.m.s.

skutečnosti, že nejednal nedbale nebo protiprávně, bude dopravce nucen dokázat, že si počínal tak, aby ke škodě nedošlo.¹⁴⁵ Podle autora nesmí toto ustanovení být vykládáno příliš restriktivně – například tak, že dopravce se vyviní pouze tehdy, když prokáže existenci okolností odpovídající vyšší moci – to by popíralo smysl režimu subjektivní odpovědnosti za škody nad částku odpovědnostního limitu.

Druhý důvod se vztahuje na zavinění škody třetími stranami, tj. osobami odlišnými od dopravce a poškozeného. Jde například o teroristy nebo o spolucestující.

Prolomit limity odpovědnosti v případech *poškození zavazadel a zpoždění* je možné pouze prokázáním tzv. *kvalifikovaného zavinění dopravce*. Podrobnosti stanoví článek 22, odst. 5 MÚ. Toto zavinění je charakterizováno buď

- úmyslem dopravce škodu způsobit, nebo
- hrubou nedbalostí dopravce („nedbalost s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde“).

Další podmínkou je, že pokud se takového jednání či opomenutí dopustí zaměstnanec nebo agent dopravce, musí se tak stát v rámci jeho pracovních povinností.¹⁴⁶ V případě zapsaných zavazadel je možnost učinit zvláštní prohlášení o zájmu na dodání v místě určení (tato služba bývá pochopitelně leteckými dopravci zpoplatněna). I v takovém případě limity odpovědnosti pro poškození tohoto zavazadla neplatí. Pro zajímavost uvedme, že prolomit limity odpovědnosti při *přepravě nákladu* nelze, a to ani v případech úmyslného zničení nákladu dopravcem.

4. 4. Průběžné závěry I

Jak autor vyložil v předcházejících kapitolách, Montrealská úmluva obsahuje několik režimů odpovědnosti vůči cestujícímu nastávajících při různých typech vzniku škod. Judikatura se ukázala poměrně nejednotnou, a to jak z hlediska globálního, tak

145 GIEMULLA, Elmar in Giemulla/Schmid – Montreal Convention, Article 21 – 12.

146 Český překlad Montrealské úmluvy ve Sdělení MZV 123/2003 Sb.m.s. obsahuje fatální chybu, když tuto podmínku stanoví tak, že: „se NEprokáže, že...jednal...v rámci svých pracovních povinností“. Srov. anglickou jazykovou verzi: „provided that...it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment“. Srov. francouzskou jazykovou verzi: „la preuve soit égalemant apportée que ceux-ci ont agit dans l'exercice de leurs fonctions“. Srov. obdobné ustanovení čl. 25 Varšavské úmluvy, ať již v původní verzi nebo ve verzi změněné Haagským protokolem.

evropského. Jednotné odpovědi se nedostalo na otázku, zda-li pojem „nehoda“ zahrnuje pouze nehody charakteristické pro leteckou dopravu nebo nehody jakékoliv příčiny. Podobná je situace pokud jde o zahrnování duševní újmy pod škody, na které se Montrealská úmluva vztahuje. To jistě nepřispívá k unifikačním cílům úmluvy a může se projevit i v tom, že cestující budou žalovat dopravce v tom státě, který obecně náhrady za vytrpěné duševní újmy přiznává. Jde o jev známý též jako forum shopping. Procesní otázky článku 33 MÚ a následujících tak pro cestující nabudou na důležitosti.

Základní prvky odpovědnosti autor sestavil do přehledné tabulky.

Škoda	Limit odpovědnosti	Režim odpovědnosti	Důvody zproštění odpovědnosti
Usmrcení a zranění	< 113 100 SDR	objektivní	spoluzavinění poškozeného (čl. 20)
	> 113 100 SDR	subjektivní (presumované zavinění)	nezavinění (čl. 21, odst. 2)
Poškození zavazadel			
zapsaných	< 1 131 SDR	objektivní	spoluzavinění poškozeného (čl. 20); vlastní vada (čl. 17, odst. 2)
nezapsaných	< 1 131 SDR	subjektivní (prokazované zavinění)	
zapsaných i nezapsaných	> 1 131 SDR	subjektivní (kvalifikované zavinění)	
Zpoždění			
cestujících	< 4 694 SDR	subjektivní (presumované zavinění)	vynaložení náležité péče (čl. 19); spoluzavinění poškozeného (čl. 20)
	> 4 694 SDR	subjektivní (kvalifikované zavinění)	
zavazadel	< 1 131 SDR	subjektivní (presumované zavinění)	vynaložení náležité péče (čl. 19); spoluzavinění poškozeného (čl. 20)
	> 1 131 SDR	subjektivní (kvalifikované zavinění)	

5. Nařízení 261

5. 1. Východiska a platnost Nařízení 261, věc IATA a ELFAA

Na úvod je vhodné se podívat na politické cíle, které stojí za přijetím Nařízení 261. Z jeho odůvodnění autor vybírá jako klíčové následující body:

- zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících; ochrana spotřebitele (bod 1),
- závažné potíže a nepohodlí cestujících v případech odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů (bod 2),
- posílení práv cestujících; působení dopravců v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu (bod 4).

Uvedené body zdůrazňují spotřebitelské ladění Nařízení 261. To tak stanovuje určitý soubor minimálních práv cestujících. Jejich postavení slabší smluvní strany je tak posíleno, což se ovšem jen sotva setká s pochopením dopravců, které stanovené povinnosti zatěžují nejen organizačně, ale především ekonomicky.

Ještě před vstupem Nařízení 261 v platnost (17. února 2005) tak dvě asociace leteckých dopravců¹⁴⁷ společně zpochybnily platnost Nařízení 261. Soudní dvůr Evropské unie posoudil předběžnou otázku položenou předkládajícím soudem v rozsudku *The Queen, na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport*¹⁴⁸ vyneseném dne 10. ledna 2006. Z celého souboru předložených otázek se těmi nejdůležitějšími jeví ty týkající se:

- neslučitelnosti Nařízení 261 s Montrealskou úmluvou v otázce zpoždění letu,
- diskriminace nízkonákladových aerolinií.

Soudní dvůr v potvrdil platnost Nařízení 261 v celém rozsahu. Přes exkluzivní klauzuli článku 29 MÚ byla přípuštěna náhrada škody podle Nařízení 261, a to z toho důvodu, že upravuje jiný druh škody – takovou, která při zpoždění vzniká všem cestujícím a lze ji nahradit určitými opatřeními na kolektivním základě. Montrealská

¹⁴⁷ Šlo o Mezinárodní asociaci leteckých dopravců – International Air Transport Association (IATA) a o Evropskou asociaci nízko-nákladových aerolinií – European Low Fares Airline Association (ELFAA).

¹⁴⁸ *The Queen, na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport*, C-344/04. [dále jako: IATA a ELFAA; případ je také známý jako „The Queen“]

úmluva naproti tomu obsahuje úpravu náhrady škody na individuálním základě.¹⁴⁹ Z rozsudku je patrná orientace na spotřebitele – cestující. Nakonec i namítaná diskriminace nízkonákladových aerolinií byla vyvrácena nutností rovného zacházení s aeroliniemi při dosahování vysoké úrovně ochrany všech cestujících.¹⁵⁰

Autor uvedenému judikátu vyčítá až takřka bezhlavou snahu chránit spotřebitele stůj co stůj, jen aby bylo dosaženo „vysoké úrovně ochrany cestujících“. Nikde ale není řečeno, odkud tento cíl pramení, natož kde je hranice mezi ochranou cestujících na straně jedné a stanovením nepřiměřených podmínek podnikání leteckých dopravců na straně druhé. Dále se Soudní dvůr podle autora nedostatečně vypořádal s argumentem leteckých asociací, podle kterého by dobrovolné smluvní pojištění uzavírané mezi dopravcem a cestujícím umožňovalo napravit újmu těchto osob v případech zrušení či zpoždění letů vhodněji nežli opatření stanovená Nařízením 261.¹⁵¹

V současné době probíhají řízení o předběžné otázce ve věcech TUI Travel a další v. Civil Aviation Authority¹⁵², Van de Ven v. KLM¹⁵³, McDonagh v. Ryanair¹⁵⁴ a Nelson v. Deutsche Lufthansa¹⁵⁵. Všechna si ověřují slučitelnost Nařízení 261 s Montrealskou úmluvou. Nelze rozumně očekávat, že by SDEU opustil svůj názor vyjádřený v rozsudku IATA a ELFAA.

5. 2. Působnost Nařízení 261, pojem „let“

Nařízení se podle článku 3, odst. 1 vztahuje na dvě základní situace:

- a) cestující odlétá z kteréhokoliv letiště umístěného na území členského státu Evropské unie,
- b) cestující odlétá z letiště na území třetího státu, podle přepravní smlouvy má přiletět na letiště na území členského státu Evropské unie a zároveň je provozujícím (tedy skutečným) dopravcem letecký dopravce Společenství,

149 Body 43 – 47, rozsudek IATA a ELFAA.

150 Bod 98, tamtéž.

151 Bod 87, tamtéž.

152 TUI Travel a další v. Civil Aviation Authority, C-629/10. [dále jako: TUI a další]

153 Van de Ven v. KLM, C-315/11. [dále jako: Van de Ven]

154 McDonagh v. Ryanair, C-12/11.

155 Nelson v. Deutsche Lufthansa, C-581/10. [dále jako: Nelson v. Lufthansa]

resp. Unie. To vše za podmínky, že v onom třetím státě cestující neobdržel náhradu nebo odškodnění.

Odpovědným subjektem je vždy provozující letecký dopravce (viz článek 2, písm. b), ve spojení s článkem 3, odst. 5). Nařízení se vztahuje jen na přepravu motorovým letadlem s pevnými křídly (čl 3, odst. 4), což je zjevně užší pojetí letadla, než jaké používá Montrealská úmluva. Problematika aplikace Nařízení 261 na různé letové části téže přepravy byla vyložena ve věci *Emirates v. Schenkel*.¹⁵⁶ Zpáteční let pana Schenkela z Filipín do Německa byl společností Emirates zrušen. Cestující žádal standardizovanou náhradu škody podle Nařízení 261. Tvrdil, že jeho rezervace na let Düsseldorf – Manila a Manila – Düsseldorf je jedinou letovou operací, a tedy že odletěl z německého území, totiž území členského státu Evropské unie. Jak bylo již vyloženo v Kapitole 4. 1., takto se vykládá Montrealská úmluva, která se na danou přepravu vztahovala, přestože Filipíny nejsou smluvní stranou této úmluvy. Na danou rezervaci se totiž nahlíží jako na jedinou přepravu Düsseldorf – Düsseldorf. Soudní dvůr však vyložil pojem „let“ v Nařízení 261 tak, že je jím každá operace, každá jednotka letecké dopravy.¹⁵⁷ V daném případě se rezervace skládala ze dvou letů. Nařízení se vztahovalo ale pouze na ten první, jehož místem odletu byl Düsseldorf. Zrušený let sice mířil na území Evropské unie, Emirates ovšem nebyly leteckým dopravcem Společenství. Pan Schenkel tak náhradu za zrušený druhý let neobdržel.

5. 3. Odepření nástupu na palubu

Úprava odpovědnosti dopravce v situacích, kdy cestující má potvrzenou rezervaci, včas se přihlásí k přepravě (čl. 3, odst. 2), a přesto je mu nástup na palubu odepřen, je obsažena v článku 4 Nařízení 261. Ačkoliv při zrušení či zpoždění letu je cestujícím také svým způsobem odpírán nástup na palubu, děje se tak ve vztahu ke všem cestujícím, tedy na kolektivním základě. Článek 4 se vztahuje na odepření nástupu na individuálním základě, tedy že dopravce některé cestující k přepravě připustí a jiné ne. Definice odepření nástupu na palubu je uvedena v ustanovení čl. 2, písm j) a podle autora nedopadá jen na případy tzv. překnihování (viz Kapitola 2. 8.), ale i na

¹⁵⁶ *Emirates v. Schenkel*, C-173/07. [dále jako: *Schenkel*]

¹⁵⁷ Bod 40, věc *Schenkel*.

všechny ostatní případy individuálního odepření přepravy, pokud nespádají pod demonstrativní výčet výjimek: zdravotní důvody, bezpečnostní důvody, nedostatečné cestovní doklady. Pokud se však některá z výjimek ukáže nepravdivou (například tvrzený nedostatek cestovního pasu nedostatkem ve skutečnosti není), šlo o odepření nástupu na palubu.

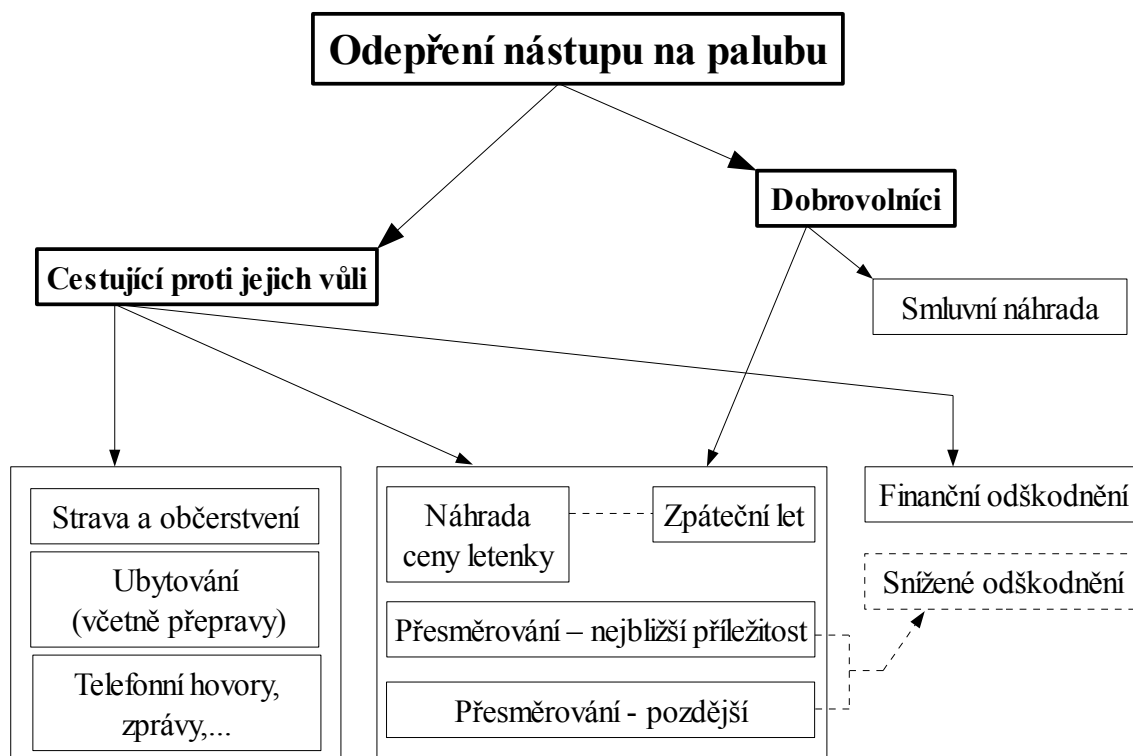
V současné době probíhají před Soudním dvorem Evropské unie řízení o předběžné otázce ve věcech *Fynnair v. Tímy Lassooy*¹⁵⁸ a *Rodríguez Cachafeiro a další v. Iberia*.¹⁵⁹ Obě tato řízení se týkají právě rozsahu definice odepření nástupu na palubu. Lze předpokládat, že SDEU se bude snažit podat výklad tak, aby poskytl ochranu co nejširšímu okruhu cestujících a v obou případech potvrdí výše uvedený názor autora a v prvně jmenovaném případě bude restriktivní při výkladu výjimek na straně cestujících nespádajících pod definici.

Samotná konstrukce odpovědnosti není nikterak složitá. Dopravce je nejprve povinen vyzvat dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervace, poskytnout jim za to smluvní náhradu a buď jim vrátit cenu letenky, nebo jejich přepravu zajistit jiným způsobem. Pokud i poté je počet cestujících přihlášených k přepravě vyšší než kapacita letadla, může dopravce odepřít přepravu cestujícím proti jejich vůli. Těm pak přísluší veškerá práva na finanční náhradu škody (čl. 7), na vrácení ceny letenky či přesměrování (čl. 8) a na péči na místě (čl. 9).

158 *Finnair v. Tímy Lassooy*, C-22/11.

159 *Rodríguez Cachareiro a další v. Iberia*, C-321/11.

Autor nabízí schematické zpracování odpovědnosti dopravce v případě odepření nástupu na palubu.

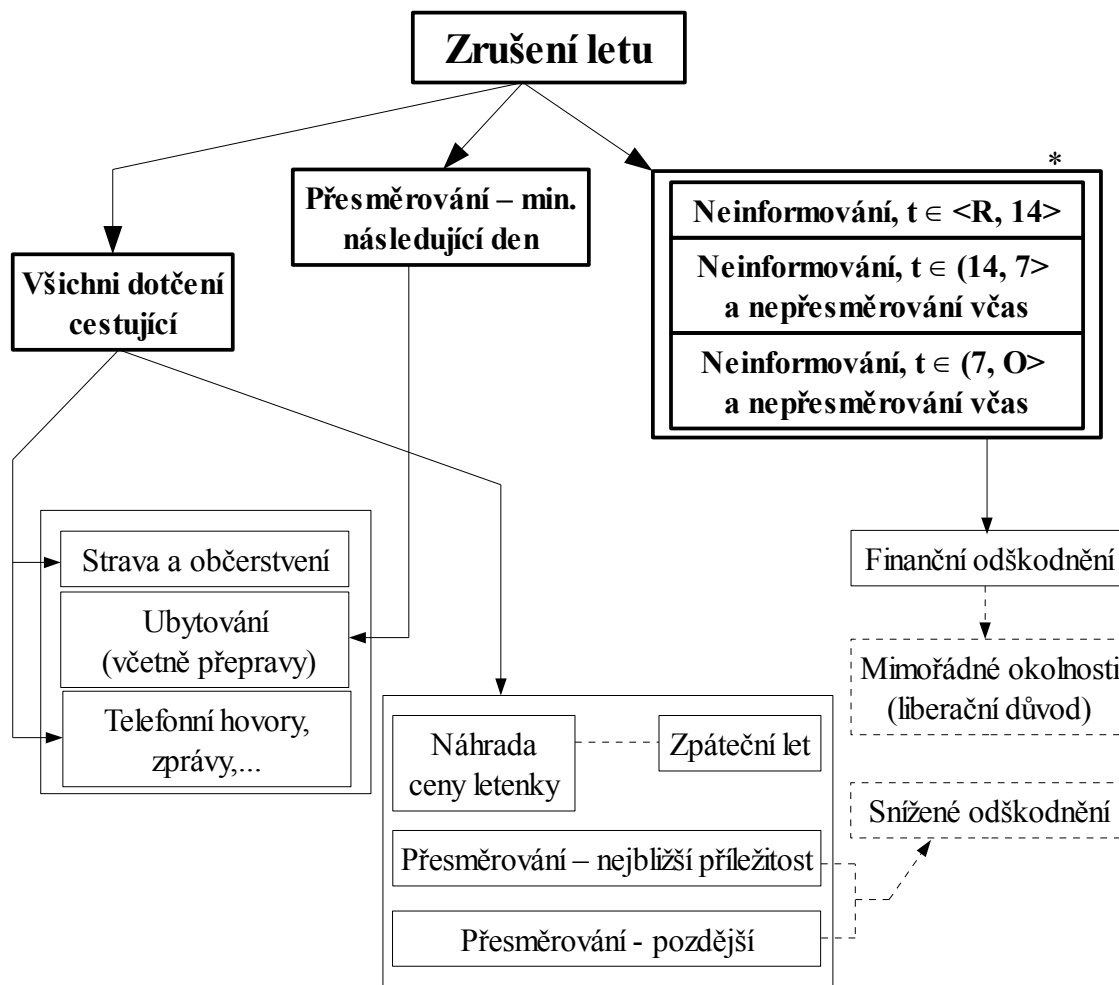


5. 4. Zrušení letu

Nařízení 261 obsahuje legální definici zrušení letu, čímž se rozumí podle článku 2, písm. 1) neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo. Pokud dopravce let zruší, musí všem dotčeným cestujícím podle článku 5 Nařízení 261 nabídnout vrácení ceny letenky (spolu s případným zpátečním letem) nebo přesměrování. K přesměrování může dojít buď při nejbližší možné příležitosti, anebo později, pokud to cestující preferuje. Není nutný letecký charakter přesměrování. Volba jedné z těchto možností je na straně cestujícího. Praktickým důsledkem je, že pokud si cestující sám zařídí přesměrování, které mu umožní dosáhnout kýženého místa určení dříve než přesměrování nabídnuté mu dopravcem, má vůči němu nárok na náhradu výdajů za uskutečněné přesměrování, protože dopravce evidentně nesplnil svou povinnost poskytnout přesměrování „při nejbližší příležitosti“.¹⁶⁰ Dále je povinen nabídnout cestujícím zdarma stravu a občerstvení, umožnit jim komunikaci (telefonní hovory na jeho účet, apod.) a v případě potřeby přenocování poskytnout ubytování, včetně dopravy mezi letištěm a místem ubytování. Dále musí cestujícím poskytnout paušální náhradu škody, pokud je ve stanovené době před odletem neinformuje o zrušení letu, popřípadě jim zároveň nenabídne adekvátní možnost přesměrování, tedy jinou přepravu neodchylující se podstatně od původního letového plánu. Výše náhrady se pohybuje v rozmezí 250 – 600 eur, v závislosti na délce plánovaného letu. Pokud dopravce stihne provést přesměrování tak, že není podstatně překročen původní čas příletu (opět v závislosti na délce letu), může náhradu o 50 % snížit. Liberační důvod obsahuje ustanovení článku 5, odst. 3. Jsou jím mimořádné okolnosti, kterým by nebylo možno zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata. Tomuto liberačnímu důvodu je věnována Kapitola 5. 7.

¹⁶⁰ SERRAT, Josep M. Bech. *Re-routing under the Air Passenger's Rights Regulation*. Air & Space Law, Vol. XXXVI/6, 2011, Kluwer Law International, str. 445, 446.

Následuje schéma odpovědnosti dopravce v případě zrušení letu.



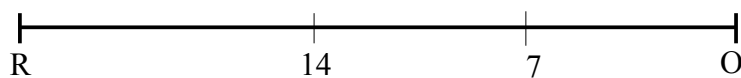
* Legenda:

t – doba před dnem odletu určená ve dnech; začíná běžet dnem rezervace letu

R – den rezervace

O – den odletu

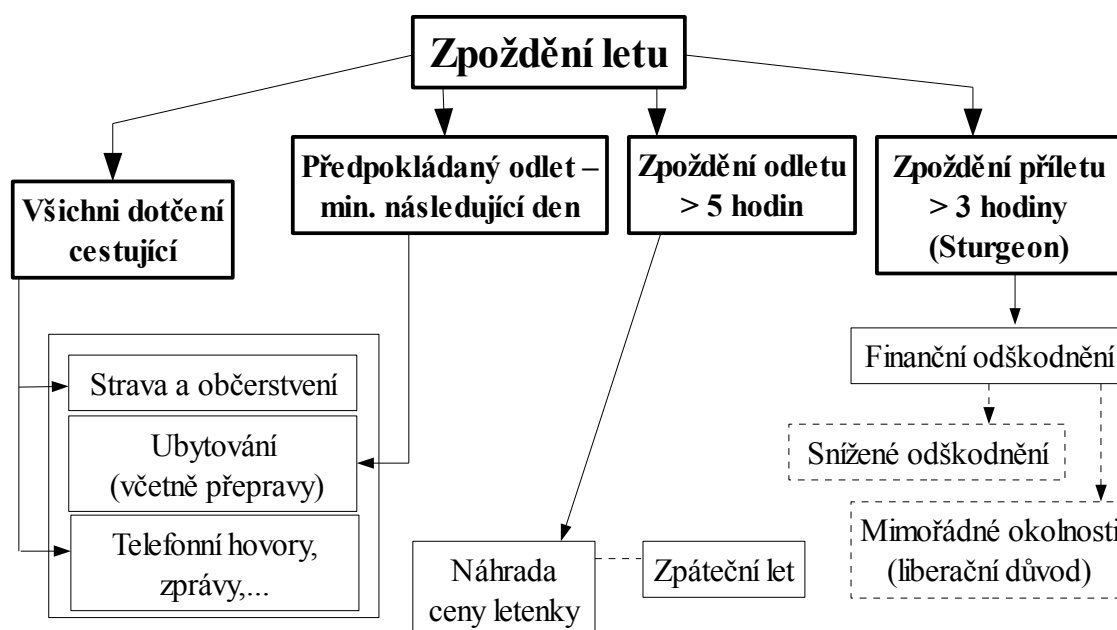
Pro názornost je níže uvedeno i zobrazení klíčových okamžiků na časové ose



5. 5. Zpoždění letu

Pokud se let neuskuteční v plánovaném čase, ale dopravce důvodně očekává, že se let přesto uskuteční a pokračuje na jeho přípravách, let je zpožděn.¹⁶¹ Podle článku 6 Nařízení 261 vznikají povinnosti dopravce podle délky zpoždění v závislosti na délce letu. Například let Praha – Amsterdam je kratší než stanovených 1 500 km, a proto pro vznik odpovědnosti dopravce stačí zpoždění alespoň dvě hodiny. Dopravce je pak povinen nabídnout všem cestujícím stravu a občerstvení odpovídající době zpoždění a komunikační prostředky. Pokud zpoždění přesáhne 5 hodin, mohou cestující požadovat náhradu ceny letenky spolu s případným zpátečním letem. Přesměrování dopravce nabízet nemusí, protože stále očekává provedení původně plánovaného letu. Pokud zpoždění trvá do dalšího dne či déle, čímž cestujícím vznikne potřeba přenocovat, je jim nabídnuto ubytování a přeprava mezi letištěm a místem ubytování.¹⁶² Zásadní rozšíření práv cestujících, pokud se jedná o možnost požadovat paušální náhradu škody, bylo provedeno ve věci *Sturgeon*, o které pojednává následující kapitola.

Následuje schéma odpovědnosti dopravce v případě zpoždění letu.



¹⁶¹ Viz poznámka pod čarou č. 164.

¹⁶² Stále ještě se lze setkat s nepostřehnutím tiskové chyby v českém překladu ustanovení čl. 6, odst. 1, písm. c), bod ii) Nařízení 261, podle které dopravce nabídne pomoc stanovenou v čl. 9, odst. 1, písm. a) a c). Správný výčet je „pomoc stanovenou v čl. 9, odst. 1, písm. b) a c)“. Oprava této chyby byla již v Úředním věstníku provedena – Úř. věst. L92, 4.4.2009, s. 5-5 (CS).

5. 6. Rozdíl mezi zrušením a zpožděním, věc *Sturgeon v. Condor*

Rozlišení mezi zrušením a zpožděním letu autor považuje za zásadní, protože v případě zpoždění cestující nemají podle znění článku 6 právo na finanční náhradu škody a obecně je úroveň práv cestujícího nižší než při zrušení letu. Pojem „zrušení“ je definován v článku 2, písm. 1). Je jím neuskutečnění plánovaného letu, na který bylo rezervováno alespoň jedno místo. Pojem „zpoždění“ definován není, ovšem z pohledu cestujícího to též není nic jiného než neuskutečnění plánovaného letu v plánovaném čase. Jediným odlišujícím kritériem zůstává důvodné očekávání dopravce, že let bude sice zpožděn, ale proveden (viz čl. 6, odst. 1).

Rozlišující kritérium bylo předmětem předběžné otázky v kontroverzním rozhodnutí *Sturgeon a další v. Condor* a *Böck a Lepuschitz v. Air France*.¹⁶³ Podle Soudního dvora Evropské unie ke zpoždění letu dochází, pokud kromě času odletu zůstávají všechny prvky ovlivňující let nezměněny.¹⁶⁴ Pak ovšem pokud je zpožděný let přesunut na let jiný a cestující zpožděného letu se připojí k cestujícím v jiném letadle na stejné trase, znamená to, že bylo upuštěno od původního plánu daného letu a došlo tedy k jeho zrušení.¹⁶⁵ Informace, které jsou uvedeny na letištní tabuli nebo které poskytne zaměstnanec dopravce nejsou pro rozlišení zrušení a zpoždění rozhodující.¹⁶⁶ Soud ale také dospěl k závěru, že *cestující, jejichž let je zpožděn o více než tři hodiny, mají stejná práva na finanční kompenzaci jako cestující, jejichž let byl zrušen*. Vyšel při tom z bodu 15 odůvodnění Nařízení 261. Ten hovoří o mimořádných okolnostech (jde o liberační důvod), které vyvolají velké zrušení nebo zpoždění letu. A pokud článek 5, odst. 3 umožňuje dopravci použít tento liberační důvod při zrušeném letu, musí stejně tak existovat povinnost náhrady škody při zpožděném letu.¹⁶⁷ Hranice tří hodin je pak vyvozena z ustanovení čl. 5 odst. 1, písm. c), bod iii), kde ztráta času cestujícího

163 Spojené věci *Sturgeon a další v. Condor*, C-402/07, a *Böck a Lepuschitz v. Air France*, C-432/07. [dále jako: *Sturgeon*]

Ve stručnosti šlo o dva podobné případy zaoceánských letů, které se z technických důvodů neuskutečnily v předpokládaném čase. Dopravce cestující do jejich místa určení nakonec přepravil, ovšem s obrovským zpožděním přesahujícím dvacet hodin.

164 Bod 31, věc *Sturgeon*.

165 Bod 36, tamtéž.

166 Bod 37, tamtéž.

167 Bod 43, tamtéž.

převyšující tři hodiny zakládá nárok na náhradu škody.¹⁶⁸ Cestující v situacích zrušení letu i zpoždění utrpí srovnatelnou újmu, která spočívá ve ztraceném čase a tato újma lze nahradit jen stejnými prostředky – finančním odškodněním.¹⁶⁹

Ačkoliv autor přisvědčuje naposledy uvedenému argumentu, ty předchozí považuje za případ soudcovské tvorby práva, kdy Soudní dvůr šel daleko nad rámec textu Nařízení 261 a z logiky jeho argumentace je patrná poměrně velká dávka účelovosti. Autor vyjadřuje i skepsi v tom smyslu, že aerolinky budou zláhány spoléhat se na to, že cestující tento soudní výklad nezná a z textu Nařízení 261 právo na náhradu škody při zpožděném letu vyvodit nedokáže.

Rozsudek Sturgeon se stal terčem značné kritiky. Z odborné literatury zmiňme pro představu články následujících autorů.

- Stepler a Muennig¹⁷⁰ – Za povšimnutí stojí například fakt, že v článku se objevuje tvrzení, že bod 15 odůvodnění Nařízení 261, který posloužil Soudnímu dvoru jako výchozí bod jeho argumentace, je pouhou legislativní chybou.
- Balfour¹⁷¹ – Soudní dvůr je kritizován za přílišné překročení znění textu Nařízení 261.
- Lawson a Marland¹⁷² – Článek shledává výklad v rozsudku Sturgeon nekonzistentní s dřívějším výkladem ve věci IATA a ELFAA.

Kontroverzi rozsudku Sturgeon dokazuje i fakt, že v současné době probíhá před Soudním dvorem Evropské unie hned několik řízení o předběžné otázce, které jeho platnost zpochybňují, ověřují nebo žádají o jeho podrobnější výklad. Jde o věci

168 Body 57 – 59, věc Sturgeon.

169 Body 50 – 56, tamtéž.

170 STEPLER, Ulrich; MUENNIG, Mareike. *No Compensation for Long Delay in Spite of Sturgeon: Will This New Jurisprudence Prevail?*. Air & Space Law, Vol. XXXVI/4-5, 2011, Kluwer Law International, především str. 341. [dále jako: Stepler, Muennig]

171 BALFOUR, John. *Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004*. Air & Space Law, Vol. XXXV/1, 2010, Kluwer Law International, především str. 75.

172 LAWSON, Robert; MARLAND, Tim. *The Montreal Convention 1999 and the Decisions of the ECJ in the Cases of IATA and Sturgeon – in Harmony or Discord?* Air & Space Law, Vol. XXXV/1, 2010, Kluwer Law International, především str. 106, 108. [dále jako: Lawson, Marland]

Schüsslbauer v. Iberia¹⁷³, Schauß v. TAP¹⁷⁴, Air France v. Folkerts¹⁷⁵, TUI a další, Nelson v. Lufthansa.

5. 7. Pojem „mimořádné okolnosti“

Jediný liberační důvod v Nařízení 261 se nachází v ustanovení čl. 5, odst. 3. Jsou jím mimořádné okolnosti, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla veškerá přiměřená opatření přijata. Tento liberační důvod se vztahuje pouze k povinnosti dopravce platit finanční odškodnění v případě zrušení letu. Z logiky rozsudku Sturgeon se totéž dá říci o případech zpoždění letu delších než tři hodiny. Všechny ostatní povinnosti leteckého dopravce podle Nařízení 261, jako je přesměrování nebo péče na místě, jsou existencí mimořádných okolností zcela nedotčeny.¹⁷⁶

V bodě 14 odůvodnění k Nařízení 261 je vyjádřena myšlenka omezení nebo vyloučení odpovědnosti leteckého dopravce v případě mimořádných okolností. Tato věta začíná slovy „Stejně jako podle Montrealské úmluvy...“, což je ale podle autora logický nesmysl. Jak je vidět v tabulce v Kapitole 4. 4., žádný exkulpační či liberační důvod v Montrealské úmluvě nezahrnuje vyšší moc či její obdobu v podobě mimořádných okolností. Ano, článek 19 MÚ obsahuje exkulpační důvod spočívající v prokázání vynaložení náležité péče v případě zpoždění letu. Je rovněž možné toto ustanovení vykládat natolik přísně, že bude postaveno naroveň vyšší moci. I tak ale dopravce bude prokazovat náležitou péči skutečně vynaloženou či nemožnost jejího vynaložení. Text článku 5, odst. 3 Nařízení 261 ale používá formu kondicionálu a přijetí „všech přiměřených opatření“ je pouze hypotetické, ovšem determinující mimořádnost a neodvratitelnost okolností, pro které byl let zrušen. Ačkoliv je myslitelný výklad

173 Schüsslbauer v. Iberia, C-436/11.

174 Schauß v. TAP, C-437/11.

175 Air France v. Folkerts, C-11/11.

176 Tento fakt vede k oprávněné nelibosti leteckých dopravců. V roce 2010 vybuchla sopka Eyjafjallajökull na Islandu a kvůli sopečnému prachu byl po několik dní zcela uzavřen vzdušný prostor nad severozápadní Evropou. Ačkoliv se jednalo o typickou „mimořádnou okolnost“, dopravci se nemohli zprostit povinností poskytnout přesměrování a péči tisícům lidí uvízlých na letištích. S ohledem na dobu, po kterou situace trvala, narostly jejich náklady na zajištění daných povinností jistě do nezanedbatelné výše. Nastíněný problém je předmětem předběžné otázky ve věci Danise McDonagh v. Ryanair, C-12/11, ve které se předkládající soud táže na možné implicitní omezení všech povinností v případě mimořádných okolností i na soulad absolutní odpovědnosti dopravce s Montrealskou úmluvou, jakož i s Listinou základních práv Evropské unie. Stanovisko generálního advokáta Yvese Bota z 22. března 2012 v této věci naznačuje absolutní neexistenci omezení povinnosti poskytnout péči cestujícím, jejichž let byl zrušen v důsledku mimořádných okolností.

spatřující v právě uvedeném totéž, totiž že dopravce prokáže existenci mimořádných okolností pouze tehdy, pokud veškerá přiměřená opatření skutečně přijme, autor se k tomuto výkladu nepřiklání. Nařízení 261 totiž nebere ohled na zavinění dopravce. Jde o objektivní odpovědnost a „mimořádné okolnosti“ jsou jen obdobou klasické vyšší moci, byť je v nich zahrnut subjektivizující prvek neodvratitelnosti i přes uvážení vynaložení všech přiměřených opatření.

Autor uvádí, že mimořádné okolnosti jsou obdobou vyšší moci. Toto tvrzení vychází z demonstrativního výčtu uvedeného v bodu 14 odůvodnění Nařízení 261, který mimořádnými okolnostmi rozumí zejména případy politické nestability, špatné povětrnostní podmínky, bezpečnostní rizika, neočekávané nedostatky letové bezpečnosti a stávky v letecké dopravě. Klíčovou otázkou zůstává, zda-li mimořádnými okolnostmi mohou být technické problémy, ať již objevené při pravidelných kontrolách či v průběhu letu. Interpretace ústředního pojmu této kapitoly byla též předmětem jedné z otázek ve věci *Sturgeon*. I tam se však Soudní dvůr Evropské unie odvolával na svůj jiný dřívější rozsudek ve věci *Wallentin-Hermann v. Alitalia*.¹⁷⁷ V tom se uvádí, že „technické závady odhalené při údržbě letadel nebo technické závady vzniklé z důvodu nedostatku takové údržby nemohou jako takové představovat mimořádné okolnosti“.¹⁷⁸ Současně však připouští, že technická závada může být mimořádnou okolností, pokud nepramení z běžného výkonu činnosti dopravce a je tedy mimo jeho účinnou kontrolu. Jako příklady jsou uvedeny technické závady způsobené skrytou výrobní vadou, akty sabotáže či terorismu.¹⁷⁹ Autor soudu vyčítá, že článek 5, odst. 3 vykládá jako exkulpační¹⁸⁰, nikoliv liberační důvod, a dále že vyžaduje skutečné provedení všech přiměřených opatření nebo nemožnost jejich vynaložení.¹⁸¹

Na tomto místě je vhodné zmínit stanovisko generální advokátky Eleanor Sharpston¹⁸² ve věci *Kramme v. SAS, C-396/06*. V této věci nebylo dosaženo vynesení

177 *Wallentin-Hermann v. Alitalia*, C-549/07. [dále jako: *Wallentin-Hermann*]

178 Bod 25, věc *Wallentin-Hermann*.

179 Bod 26, tamtéž.

180 Body 33, 40 a další, tamtéž.

181 Body 41, 42, tamtéž.

182 Eleanor Sharpston byla generální advokátkou mimo jiné též ve věci *Schenkel, Sturgeon*, či právě *Wallentin-Hermann* a lze důvodně očekávat, že tutéž roli bude mít i v budoucích řízeních a některé její názory se tak stanou nedílnou součástí nově vynesného rozsudku.

rozsudku, a proto byla vyřazena z Úředního věstníku Evropské unie.¹⁸³ Přesto toto stanovisko obsahovalo výklad Nařízení 261, který se pravděpodobně v rozhodování Soudního dvora Evropské unie dříve nebo později znovu objeví. Sharpston, stejně jako autor, popírá nutnost skutečného vynaložení všech přiměřených opatření (body 25 – 30), ovšem jejich přijetí může poukázat na nevyhnutelnost okolností (bod 71). Z přípravných prací je dovozeno, že mimořádné okolnosti skutečně odpovídají původně navrhovanému pojmu vyšší moci (bod 50). V bodě 61 stanoviska se objevují poměrně rozumná kritéria pro určení, že technický problém v daném případě může být mimořádnou okolností jen tehdy, pokud:

- není takového druhu, k jakému zpravidla dochází u všech letadel,
- není takového druhu, k jakému zpravidla dochází u daného typu letadla,
- není známo, že by se již u dotčeného letadla vyskytl.

5. 8. Osobní zkušenosti a z nich vyplývající úskalí Nařízení 261

Autor byl svědkem následujících případů, na které se vztahovalo Nařízení 261.

- 1) Letiště: Malmö Sturup, Švédsko. Let: Malmö – Praha. Aerolinie: Wizzair, let číslo W6 842. Datum: 20. prosince 2009. Plánovaný čas odletu: 7: 45.

Přes noc napadlo asi 30 cm sněhu. Při odbavení jsou cestující informováni o tom, že runway je kluzká a není jisté, jestli na ní letadlo přilétající z Prahy dokáže přistát. Letadlo přistálo na letišti v Kodani, odkud se prázdné vrátilo do Prahy. Kolem deváté hodiny ranní se na letištních tabulích v Malmö objevil nápis oznamující zrušení letu do Prahy. Dopravce je nečinný, údajně kvůli kolapsu počítačového systému. Cestujícím je po chvíli rozdán leták informující je o jejich právech a jsou ujišťováni o tom, že jim náleží paušální náhrada škody ve výši 250 eur. Po obnovení činnosti počítačů je cestujícím nabídnuto podání reklamace pro vrácení ceny letenky nebo přesměrování zdarma na let, který se uskutečnil následujícího dne. Žádná další iniciativa jako zajišťování ubytování, dopravy či občerstvení a komunikace není

¹⁸³ Viz Usnesení předsedy čtvrtého senátu Soudního dvora ze dne 11. dubna 2008 publikované v Úředním věstníku pod číslem 2008/C 209/58. Stanovisko, byť v současnosti není v databázi Eur-Lex, je však k dohledání, například na: <http://www.bailii.org/eu/cases/EUECJ/2007/C39606.html> [2012-04-19].

ze strany dopravce vyvíjena.

Šlo o typický případ aplikace „mimořádných okolností“ – v tomto případě nepříznivých meteorologických podmínek. Dopravce je zproštěn povinnosti poskytnout paušální náhradu škody. Nabídnutí náhrady ceny letenky a přesměrování (čl. 8) bylo v souladu s Nařízením 261. Informování cestujících o jejich právech (čl. 14) bylo uskutečněno, ale zčásti bylo zavádějící. Povinnost dopravce poskytnout cestujícím péči na místě (čl. 9) splněna nebyla.

- 2) Letiště: Praha Ruzyně, Česká republika. Let: Praha – Malmö. Aerolinie: Wizzair, let číslo W6 841. Datum: 27. ledna 2010. Plánovaný čas odletu: 6: 00.

Meteorologické podmínky nejsou opět ideální. Teploměr ukazuje -20 °C, nicméně letadla po proceduře odmrazení nemají potíže s létáním. Cestující jsou odbaveni, avšak kolem šesté hodiny jsou informováni o tom, že jsou zde neupřesněné potíže s odmrazením letadla a let bude zpožděn.¹⁸⁴ Později je problém konkretizován na prasklinu na okénku a čeká se na náhradní díly. Dopravce rozdává poukázky na občerstvení. Letáky s informacemi o právech cestujících autor nezaregistroval. Ve 13:30 jsou cestující vpuštěni na palubu již zcela zaplněného letadla a s téměř osmihodinovým zpožděním bezpečně dopraveni do místa určení.

Skutečností, kterou dopravce cestujícím zatajil, byl fakt, že jejich let nebyl ve skutečnosti zpožděn, ale zrušen a cestující byli pouze přesunuti na jiný let. Letadlo, kterým byla přeprava provedena, bylo totiž letadlem operujícím na lince Budapešť – Malmö (číslo letu W6 293), které téhož dne učinilo improvizované mezipřistání v Praze, aby přepravilo i cestující zrušeného letu Praha – Malmö. Na palubě letadla tak byly dvě skupiny cestujících. Jedna měla palubní lístky na let W6 841 a druhá na W6 293.

Tento případ byl typickou záměnou pojmů „zrušení“ a „zpoždění“. Zatímco cestující z Prahy neměli důvod se domnívat, že by mohlo jít o něco jiného než o prosté zpoždění, jejich let byl ve skutečnosti zrušen.¹⁸⁵ To znamená, že měli právo na náhradu škody ve výši 250 eur. I v případě, že by přeprava byla provedena původním letadlem,

¹⁸⁴ Autor toto tvrzení pokládá za nepravděpodobné, protože odmrazování letadel se provádí co nejdříve před letem. Cestující jsou v té době již na palubě letadla.

¹⁸⁵ Viz bod 36, věc Sturgeon.

zpoždění bylo tak rozsáhlé, že podle rozsudku Sturgeon by cestující měli právo na náhradu škody rovněž (viz Kapitola 5. 6.). V případě zpoždění letu ale dopravce může spoléhat na to, že cestující tuto interpretaci neznají a při nejlepší vůli ji z textu Nařízení 261 nevyvodí tak dovedně, jak tomu učinil Soudní dvůr. To je důsledkem poměrně významného úskalí Nařízení 261 – nikde není zakotveno právo cestujícího být informován o technickém důvodu zrušení či zpoždění letu. Zároveň tak dopravci čelí pokušení předstírat, že let je pouze zpožděn a cestující má tedy obecně nižší úroveň práv než při zrušení letu.

5. 9. Průběžné závěry II

Ústřední pojmy Nařízení 261, na jejichž interpretaci závisí přiznání či nepřiznání nejčastěji paušalizované finanční náhrady škody, jsou „zrušení letu“, „zpoždění“ a „mimořádné okolnosti“. Tyto pojmy jsou již poměrně dostatečně vyloženy Soudním dvorem Evropské unie, přesto se autor zdráhá označit je za vžitá. Soudní dvůr jednoznačně upřednostňuje ochranu spotřebitele a svým výkladem jeho postavení dále posiluje, i když se v některých případech dostává již za hranice textu Nařízení 261. Za důvod ochrany cestujících jsou považovány potíže, nepohodlí, či ztráta času.

Naplnění Nařízení 261 je během na dlouhou trať a dosud je leteckými dopravci přijímáno velmi neochotně. Van Dam uvádí průzkum německé spotřebitelské asociace Verbraucherzentrale, podle kterého dopravci povinnosti uložené Nařízením 261 často záměrně ignorují nebo je plní na minimální úrovni, například pouze na vyžádání cestujícího a s velkým časovým zpožděním.¹⁸⁶ Také uvádí, že právě autorem popsaná zkušenost s klamáním cestujícího o tom, že let byl pouze zpožděn a nikoliv zrušen (Kapitola 5. 8.), byla rozšířeným nešvarem aerolinek vyhýbajícím se tak placení finančního odškodnění a stála na pozadí rozsudku Sturgeon.¹⁸⁷ Je ovšem samozřejmé, že posuzování souladu s Nařízením 261 závisí do značné míry na tom, kdo posuzuje.

Detailní analýzu o fungování Nařízení 261 poskytla Evropské komisi londýnská

¹⁸⁶ VAN DAM, Cees. *Air Passenger Rights after Sturgeon*. Air & Space Law, Vol. XXXVI/4-5, 2011, Kluwer Law International, str. 259, 260. [dále jako: Van Dam]

¹⁸⁷ Tamtéž, str. 260.

poradenská společnost Steer Davies Gleeve.¹⁸⁸

Dempsey nabízí pro srovnání fungování systému ochrany práv cestujících v letecké dopravě ve Spojených státech amerických. Ten, ač vychází z podobných motivů a obsahuje i podrobnou úpravu odškodnění ve formě tzv. punitive damages v případě odepření nástupu na palubu, volí pro dopravce méně násilnou cestu povinného zveřejňování zpožděných letů.¹⁸⁹ Záleží pak na tržních preferencích cestujících, jestli budou volit ke svým cestám dochvilné dopravce, případně jestli využijí pojištění pro zpoždění letu u těch nedochvilných. Evropský zákonodárce se však touto úpravou příliš neinspiroval.

Aplikace judikatury Soudního dvora Evropské unie není bezvýhradná a opět to platí zejména o věci Sturgeon. Van Dam uvádí rozsudek německého Spolkového soudního dvora potvrzující rozsudek Sturgeon¹⁹⁰, ovšem zároveň existuje předběžná otázka vznesená prvoinstančním Amtsgericht Köln ve věci Nelson v. Lufthansa, která platnost rozsudku Sturgeon ověřuje. Steppler a Muennig poukazují na několik prvoinstančních rozsudků německých soudů, které se vyslovně odmítly řídit výkladem ve věci Sturgeon.¹⁹¹

Autor si dovoluje vznést spekulativní otázku, zda-li zvyšování úrovně ochrany cestujících prostřednictvím Nařízení 261 ve spojení s uváděnou judikaturou nemůže paradoxně vést k jejímu reálnému snížení? Uvažme následující. Dopravce, ať již před startem letadla nebo v průběhu letu, objeví technickou závadu, která ovšem podle jeho názoru neohrožuje bezpečnost letu. S vidinou vysokých nákladů na odškodňování a péči o cestující, s vidinou hroujícího se letového rozvrhu se jí rozhodne ignorovat, let uskutečnit a závadu opravit až v době, kdy je letadlo „mimo službu“. Pokud se ovšem závada ukáže být závažnější než dopravce předpokládal, cestující se rázem mohou ocitnout v ohrožení života. A to je patrně to poslední, co by si cestující přáli.

188 Steer Davies Gleeve. *Evaluation of Regulation 261/2004*. 2010 [online]. Dostupné na WWW: http://ec.europa.eu/transport/passengers/studies/doc/2010_02_evaluation_of_regulation_2612004.pdf [2012-04-19]

189 DEMPSEY, Paul Stephen; JOHANSSON, Svante. *Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage*. Air & Space Law, Vol. XXXV/3, 2010, Kluwer Law International, str. 215, 216. [dále jako Dempsey, Johansson]

190 Jde o rozsudek Xa ZR 61/09 dne 10. prosince 2009, Bundesgerichtshof. Citováno in Van Dam, str. 263.

191 Steppler, Muennig, str. 339.

6. Vztah Montrealské úmluvy a Nařízení 261 ve světle judikatury Soudního dvora Evropské unie

6. 1. Dva druhy odpovědnosti podle výkladu Soudního dvora

Montrealská úmluva v článku 19 upravuje odpovědnost leteckého dopravce za škody způsobené zpožděním. V článku 29 je stanovena exkluzivita Montrealské úmluvy pro náhradu škod vzniklých při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu, bez ohledu na příčinu těchto škod. Tentýž článek stanoví nevymahatelnost represivních, exemplárních nebo nenahraditelných škod. Nařízení 261 upravuje standardizovaná opatření spočívající v peněžních i nepeněžních náhradách určených cestujícím v případech odmítnutí nástupu na palubu, zrušení letu či jeho zpoždění. Všechny tyto tři škodní události by teoreticky mohly spadat pod pojem „zpoždění“ podle Montrealské úmluvy. Podle Dempseyho a Johanssona tento výklad připouští angloamerický a skandinávský právní systém, avšak v kontinentálním právu je odepření nástupu na palubu a zrušení letu nesplněním smlouvy, zatímco zpoždění je pouze vadou plnění.¹⁹² Dále je objasněno, že přístup kontinentálního práva platil i v případě sjednávání Varšavské i Montrealské úmluvy a odepření nástupu na palubu a zrušení letu jsou odmítnutím plnění z přepravní smlouvy. Na tyto situace se jmenované úmluvy zásadně nevztahují. Právní důsledky pak vyplývají z národního práva cestujícího (včetně pravidel mezinárodního práva soukromého, takže právo rozhodné pro smlouvu může být rozmanité – pozn. autora).¹⁹³ Ke stejnému závěru dochází Schmid.¹⁹⁴ Jedinou kategorií škodní události, kterou má jak Montrealská úmluva, tak Nařízení 261 společnou, je zpoždění.

V již nastíněném rozhodnutí IATA a ELFAA Soudní dvůr rozdělil souhrnnou újmu cestujících vznikající při zpoždění v letecké dopravě na dva druhy škod.

- 1) Takřka totožné škody vznikající všem cestujícím, jejichž náhrada může mít formu standardizované a okamžité pomoci nebo poskytnutí péče pro všechny dotčené osoby.
- 2) Individuální újma cestujícího, v závislosti na důvodu jeho cestování, jejíž

¹⁹² Dempsey, Johansson, str. 210.

¹⁹³ Tamtéž, str. 213, 214.

¹⁹⁴ SCHMID, Ronald in Giemulla/Schmid – Montreal Convention, Article 19 – 2.

náprava musí být posuzována případ od případu, pouze a posteriori a individuálně.¹⁹⁵ Van Dam tyto škody nazývá trefně jako *škody identické* (1) a *škody individuální* (2).¹⁹⁶ Podle Soudního dvora tak jedna škodní událost má za následek vznik dvou odlišných odpovědnostních režimů. Náhrada identických škod je regulována Nařízením 261 a náhrada individuálních Montrealskou úmluvou.¹⁹⁷

Z těchto bodů je vidět jistá naivita Soudního dvora, minimálně v „okamžitosti“ pomoci a péče poskytované podle Nařízení 261. Zatímco občerstvení a komunikační prostředky může dopravce nabízet přímo na letišti, náhrada ceny ubytování či finanční kompenzace se poskytují obvykle až na základě reklamace podané dopravci. Pro proplacení ubytování či dopravy mezi letištěm a hotelem je obvykle vyžadováno i přiložení příslušných účtenek či faktur. S ohledem na lhůty, ve kterých dopravci reklamace vyřizují, se doba nápravy může protáhnout na celé měsíce. Pokud by měl dopravce všechny povinnosti uložené Nařízením 261 plnit na místě, tedy na letišti, necht' čtenář uváží následující hypotetický příklad. Je zrušen zaoceánský let prováděný letadlem Airbus A380. Všem zhruba osmi stům pasažérům je nutno poskytnout finanční kompenzaci (600 eur) + přesměrování na let následujícího dne + ubytování na jednu noc v průměrné evropské metropoli (100 eur) + dopravu mezi letištěm a hotelem (90 eur) + občerstvení a komunikace (10 eur). Dopravce musí mít připraveno rezervních 640 tisíc eur (tedy asi 16 milionů korun) k vyplacení na letišti. To však působí docela nereálně. Jde sice o naprosto hrubá čísla, ale autor se v nich drží ještě poměrně při zemi.

Rozsudek IATA a ELFAA a v něm obsažené rozdělení na dva druhy škod, z nichž každý je regulován odlišným právním předpisem, je základním stavebním kamenem, ze kterého se vychází i v navazujících rozsudcích. Je tak provedeno důsledné oddělení režimu Montrealské úmluvy od režimu Nařízení 261. Z toho vyplývá i soulad mezi těmito prameny práva.

195 Bod 43, věc IATA a ELFAA.

196 Van Dam, str. 267 – 269.

197 Body 44 – 46, věc IATA a ELFAA.

6. 2. Kritika judikatury Soudního dvora, výhledy do budoucna

Dempsey a Johansson kritizují existenci Nařízení 261, a to zejména právě na základě judikatury Soudního dvora Evropské unie. Uplatňují důsledný výklad exkluzivní klauzule článku 29 Montrealské úmluvy, která „jakékoliv“ žaloby na náhradu škody z jakéhokoliv právního důvodu („podle této úmluvy nebo ze smlouvy nebo z porušení právní povinnosti anebo jinak“) připouští pouze v rozsahu úmluvy samotné. A právě rozdělení na dva druhy škod provedené v rozsudku IATA a ELFAA podle nich podporuje závěr, že v případě zpoždění Montrealská úmluva a Nařízení 261 upravují totéž a první z těchto pramenů práva má přednost. Současný přístup tak považují za odporující principu mezinárodní unifikace, což je přímo existenční cíl Montrealské úmluvy.¹⁹⁸

Lawson a Marland také spatřují rozpor mezi článkem 6 Nařízení 261 a článkem 29 MÚ. Sice připouští rozdělení škod na identické a individuální, avšak rozšíření aplikace článku 7 Nařízení 261 provedené rozsudkem Sturgeon i na případy rozsáhlých zpoždění už považují za výsostnou oblast Montrealské úmluvy. Kámen úrazu tak tkví v poskytování finanční náhrady škody za ztrátu času v případě zpoždění letu.¹⁹⁹ Podle autora je tento závěr částečně správný, ale částečně nedotažený, protože už náhrada výdajů za ubytování, za dopravu mezi letištěm a místem ubytování, za stravu či za komunikační prostředky může spadat do kategorie škody, na kterou se Montrealská úmluva v případě zpoždění vztahuje.²⁰⁰ Jde totiž o náklady nutně vynaložené v důsledku toho, že se dopravce nezachoval podle práva, že neplnil včas z přepravní smlouvy. A pokud připustíme náhradu těchto škod podle Montrealské úmluvy, tak exkluzivní klauzule (čl. 29 MÚ) jiný způsob této náhrady vylučuje.

V současné době čeká Soudní dvůr Evropské unie několik řízení o předběžné otázce, v nichž znovu bude muset obhájit svoji pozici ohledně slučitelnosti Montrealské úmluvy a Nařízení 261. Jde zejména o věci TUI a další, Nelson v. Lufthansa, Van de Ven. Ve věci *Nelson v. Lufthansa* jde o vztah finanční náhrady škody podle článku 7 Nařízení 261 a exkluzivní klauzule článku 29 Montrealské úmluvy v případě

198 Dempsey, Johansson, str. 219, 220.

199 Lawson, Marland, str. 105 – 108.

200 Totéž tvrdí i SCHMID, Ronald in Giumulla/Schmid – Montreal Convention, Article 19 – 2.

zpoždění s ohledem na rozsudek *Sturgeon*. Velmi podobná otázka byla vznesena i ve věci *Vand de Ven*, a tak není vyloučeno, že Soudní dvůr tyto věci spojí. Věc *TUI a další* je asi nejkomplexněji pojatým souborem otázek a zároveň řízením, za nímž stojí největší tlak leteckých dopravců. Na straně navrhovatelů se totiž sešly hned tři aerolinky a zároveň sdružení IATA. Otázky samotné pokrývají oblast od ověření platnosti a rozsahu rozsudku *Sturgeon*, přes slčitelnost Nařízení 261 s Montrealskou úmluvou, přes porušení zásady proporcionality a právní jistoty, až po časové účinky rozhodnutí ve věci samé, jakož i ve věci *Sturgeon*. Van Dam předjímá odpovědi Soudního dvora na každou z těchto otázek.²⁰¹ Rozsudek IATA a ELFAA spolu s rozsudkem *Sturgeon* budou podle něj potvrzeny v celém rozsahu. Zároveň spekuluje, jestli se soudci položenými otázkami neodmítnou zaobírat na základě doktríny *Wünsche*²⁰², podle které nelze v řízení o předběžné otázce přezkoumávat platnost rozsudku v jiném řízení o předběžné otázce.²⁰³ Je též možné, že Soudní dvůr v této věci bude ve svém odůvodnění pouze odkazovat na svou dřívější judikaturu, kterou se autor zabýval, a tím ji tak fakticky potvrzovat. Každopádně i autor dospěl k přesvědčení, že Soudní dvůr bude i nadále lpět na veškeré své dosavadní klíčové judikatuře vztahující se k Nařízení 261.

Autor vnímá jako problematické především působení jednotlivých judikátů Soudního dvora Evropské unie v jejich vzájemné souvislosti. I přes uznání faktu, že odepření nástupu na palubu a zrušení letu jsou škodní události, které Montrealská úmluva nepředjímá a tudíž nereguluje, nedokáže přijmout tezi o dvou druzích škod, z nichž škody identické všem cestujícím nespadají pod režim Montrealské úmluvy. Soudní dvůr ve věci *Walz* dovodil, že pojem „škoda“ v Montrealské úmluvě zahrnuje jak majetkovou, tak nemajetkovou složku. Tím spíše se úprava odpovědnosti za škodu v případě zpoždění podle článku 6 Nařízení 261 jeví nadbytečná a díky principu exkluzivity Montrealské úmluvy i vyloučená, protože jakákoliv taková škoda, ať již materiální (ubytování, strava, cena provedeného přesměrování přesahující cenu původní letenky) nebo imateriální (cena ztraceného volného času) je plně nahraditelná podle pravidel zmiňované úmluvy.

201 Van Dam, str. 263 – 271.

202 Podle rozsudku ve věci *Wünsche Handelsgesellschaft v. Spolková republika Německo*, C-69/85.

203 Van Dam, str. 271, 272.

7. Závěr

Letecká přeprava se v posledních desetiletích stala běžnou součástí životů lidí. Jako v jakémkoliv jiném druhu přepravy ale platí, že špatné věci se stávají a cestujícím z nich vznikají škody na majetku, těle či duši. Proto bývá právní vztah s dopravcem středem jejich zájmu, pokud k takovým škodám či újmám dojde. Tato práce se věnovala těm aspektům odpovědnostního vztahu mezi dopravcem a cestujícím, které se státy rozhodly mezinárodně unifikovat, ať již v měřítku globálním – Montrealskou úmluvou, či regionálním – Nařízením 261. Autor vyvozuje z práce následující závěry.

(1)

Úprava odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké přepravě obsahuje tradičně dvě základní východiska. Za prvé, dopravce odpovídá cestujícím za škodu ve více či méně přísném režimu odpovědnosti. Jedná se o režim subjektivní odpovědnosti za presumované zavinění, z něhož se dopravce vyvíňuje prokázáním exkulpačních důvodů, a o režim objektivní odpovědnosti s možností liberace, tedy prokázání právem předvídaných skutečností, které dopravce odpovědnosti zprošťují. Za druhé, výše odpovědnosti je omezena pevnými částkami, takzvanými odpovědnostními limity. Tyto limity však mohou být prolomeny prokázáním kvalifikovaného zavinění dopravce. Desetiletí vývoje úpravy odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké přepravě se dají pojmenovat jako boj za vyšší odpovědnostní limity a za přísnější režim odpovědnosti dopravce.

(2)

Montrealská úmluva je výsledkem vývoje takzvaného Varšavského systému a poměrně zdařilým a vyváženým způsobem v sobě kombinuje několik různě přísných odpovědnostních režimů pro případy smrti a zranění cestujících, poškození zapsaných a nezapsaných zavazadel, poškození nákladu a zpoždění cestujících, zavazadel a nákladu. Největší změnou oproti Varšavskému systému je zavedení dvoustupňového systému odpovědnosti za smrt a zranění cestujících. V prvním stupni, tedy do částky odpovědnostního limitu, dopravce odpovídá objektivně, přičemž liberačním důvodem je jen podíl poškozeného na vzniku škody. Ve druhém stupni, tedy nad tento limit,

odpovídá dopravce subjektivně, přičemž jeho zavinění je presumováno.

(3)

Judikaturu vážící se k Montrealské, jakož i k Varšavské úmluvě, můžeme označit jakkoliv, jen ne jako unifikovanou. Soudy při výkladu obou úmluv leckdy dospěly k přesně opačným závěrům. Autor se domnívá, že tyto rozdíly pramení z upřednostnění té či které metody výkladu. Jedná se především o výklad:

- Historický – v odůvodněních pak soudy vycházejí například z přípravných prací na úmluvě, případně i z klíčových judikátů v odvětví letecké dopravy.
- Teleologický – v rámci této metody autor našel dva nejčastější účely právní úpravy, které mohou působit i protichůdně. Těmito cíli jsou:
 - Mezinárodní unifikace – soudy vykládají úmluvu velice střízlivě a vycházejí při tom z charakteru specifických aviatických rizik, jelikož ta jsou prvotním důvodem mezinárodní unifikace úpravy odpovědnosti v letecké přepravě jako takové.
 - Ochrana práv cestujících – soudní výklad bývá poměrně velkoryse pojatý a je motivovaný snahou poskytnout cestujícím přístup ke spravedlnosti, který by jinak byl vyloučen či omezen preemptivním (exkluzivním) charakterem úmluvy před národním právem.

Nelze však obecně kteroukoliv z těchto metod označit za lepší či horší.

(4)

Hodnocení naplnění unifikačních cílů Montrealské úmluvy je dvousečné. Lze mluvit o silné unifikační síle v regionálním měřítku – na území Evropské unie. Koneckonců sama Evropská unie je smluvní stranou Montrealské úmluvy a její působnost rozšířila i na všechny letecké dopravce na svém území registrované. Rovněž působení Soudního dvora Evropské unie přispívá i ke sjednocování judikatury v rámci daného regionu, byť se jedná z hlediska časového působení o dlouhodobější proces. Naproti tomu v globálním měřítku zde vedle sebe paralelně působí Montrealská a Varšavská úmluva, doplňující protokoly k Varšavské úmluvě i ujednání v rámci IATA. Ne u všech států používajících dosud Varšavský systém se dá v dohledné době očekávat ochota přistoupit

k Montrealské úmluvě, a tak tento *status quo* patrně přetrvá.

(5)

Nařízení 261 reguluje odpovědnost dopravce vůči cestujícím z pohledu spotřebitelských rizik. Pokud lze vyzdvihnout jeden výrazný zájem cestujících v letecké přepravě, tak je to zájem na její rychlosti. Pokud letecký dopravce odmítá přepravu provést nebo pokud ji provádí pomalu, cestující to pociťují se značnou nelibostí, protože jsou tak připravováni o volný čas a zažívají potíže a nepohodlí. Nařízení 261 tak pro případy odmítnutí nástupu na palubu, zrušení a zpoždění letu stanoví leteckému dopravci povinnosti, jimiž má být o cestující postaráno.

(6)

Judikatura Soudního dvora Evropské unie vztahující se k Nařízení 261 výrazně posiluje práva cestujících tímto nařízením upravená. Dosud v žádném relevantním judikátu nebyl uveden výklad, ze kterého by měli letečtí dopravci prospěch. Ti proto hledají všechny možnosti, právní i právo obcházející, jak se břemena, které na ně Evropská unie klade, zprostit. Na jedné straně se snaží iniciováním nových řízení o předběžných otázkách Soudní dvůr přimět k tomu, aby některé své závěry přehodnotil a svůj neoblomný přístup zmírnil. Na druhé straně se vyhýbají plnění povinností vyplývajících z Nařízení 261, případně je plní polovičatě, se zpožděním, či až tehdy, pokud se jich cestující důrazně domáhá.

(7)

Autor ve svém zkoumání došel k závěru, že pokud jde o otázku zpoždění letu, tak ve světle souhrnu judikatury Soudního dvora Evropské unie je Nařízení 261 v rozporu s Montrealskou úmluvou, jež by před ním měla mít přednost. Ačkoliv není ve svém názoru osamocen, Soudní dvůr patrně i nadále bude razit svoji ústřední tezi o důsledném oddělení odpovědnosti dopravce podle Montrealské úmluvy a podle Nařízení 261, protože každý z těchto předpisů upravuje náhradu jiných, svojí povahou zcela odlišných škod.

Na úplný závěr by autor rád nabídl čtenáři krátkou úvahu vztahující se k Nařízení 261. Je provedena sérií otázek k zamyšlení. Tato úvaha by stejně tak mohla směřovat k legislativním orgánům Evropské unie.

Je postavení dopravce a cestujícího vyvážené? Je vůbec cestující ještě slabší smluvní stranou? Nevedou dané povinnosti ke zvyšování finančních nákladů leteckých dopravců? Nepromítají je náhodou dopravci do cen letenek? Je zájmem cestujících mít uměle zdražené letenky? Nevytváří se pro dopravce zbytečné bariéry pro vstup na trh leteckých společností? Dostávají cestující alespoň to, co skutečně chtějí, co jim skutečně pomáhá efektivně řešit jejich situaci? Opravdu trh a konkurenční prostředí nedokáží regulované problémy řešit samy a lépe? Nejsou férové ceny a dobrá pověst dopravce tou nejlepší zárukou spokojeného cestujícího? A co dobrovolné smluvní pojištění pro případ zrušení nebo zpoždění letu? A z hlediska právní regulace letecké přepravy, neslouží stejně dobře danému cíli například povinné zveřejňování statistik dochvilnosti dopravců? Zkrátka a dobře, nenastal čas udělat krok zpátky?

Seznam zkratk

Montrealská úmluva, MÚ	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsaná v Montrealu 28. května 1999
Varšavská úmluva, VÚ	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, sjednaná ve Varšavě 12. října 1929
Haagský protokol	Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, sjednaný 28. září 1955 v Haagu
Guadalajarská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu
Guatemalský protokol	Protokol doplňující Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě sjednanou ve Varšavě 12. října 1929 a doplněnou Protokolem sjednaným v Haagu dne 28. září 1955, podepsaný 8. března 1971 v Guatemale
Montrealský protokol č. 1/2/3/4	Dodatkový protokol č. 1/2/3/4 o změně Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsané ve Varšavě 12. října 1929
Nařízení 261	Nařízení Parlamentu a Rady (ES) 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů
SFEU	Smlouva o fungování Evropské unie
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
ICAO	International Civil Aviation Organization – Mezinárodní organizace pro civilní letectví
OZ	Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, v platném znění
nOZ, nový občanský zákoník	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném, avšak dosud neúčinném znění
ObchZ	Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, v platném znění
Listina	Usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky. Ústavní zákon č. 2/1991 Sb. ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.
Ústava	Ústava České republiky, ústavní zákon č. 1/1993 Sb., ve znění ústavního zákona č. 347/1997 Sb., 300/2000 Sb., 448/2001 Sb., 395/2001 Sb., 515/2002 Sb. a 319/2009 Sb.

Seznam použitých pramenů a literatury

Knihy

- ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*, 1. vydání, Praha: Lexis Nexis CZ, 2005
- FALDYNA, František a kol. *Obchodní zákoník s komentářem, II. díl*. Praha: CODEX, 2000, 698 s.
- GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 5. upravené vydání, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, 308 s.
- GIEMULLA, Elmar; SCHMID, Ronald (editors). *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, Nizozemsko: Kluwer Law International, 2011
- GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Second Edition, Hague: Kluwer Law International, 2000
- KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé*, 7. opravené a doplněné vydání, Brno: Doplněk a Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, 464 s.
- MILDE, Michael. *International Air Law and ICAO*. Eleven International Publishing, 2008, 351 s.
- ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*, 12. vydání, Praha: C. H. Beck, 2009, 1397 s.
- ŠVESTKA, Jiří; DVORČÁK, Jan a kolektiv. *Občanské právo hmotné II.*, 5. vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2009, 552 s.

Časopisecké články

- BALFOUR, John. *Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004*. *Air & Space Law*, Vol. XXXV/1, 2010, Kluwer Law International
- DEMPSEY, Paul Stephen; JOHANSSON, Svante. *Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage*. *Air & Space Law*, Vol. XXXV/3, 2010, Kluwer Law International
- ELIÁŠ, Karel. *Obsah, způsob a rozsah náhrady škody v soukromém právu* [online]. roč. 2007, č. 12. Dostupné v placené sekci na WWW: [http://pravniradce.ihned.cz/index.php?p=F00000_d&&article\[id\]=22647850](http://pravniradce.ihned.cz/index.php?p=F00000_d&&article[id]=22647850) [2012-03-08]

GOLDHIRSCH, Lawrence. *Definition of 'Accident': Revisiting Air France v. Saks*. Air & Space Law, Vol. XXVI/2, 2001, Kluwer Law International

LAWSON, Robert; MARLAND, Tim. *The Montreal Convention 1999 and the Decisions of the ECJ in the Cases of IATA and Sturgeon – in Harmony or Discord?* Air & Space Law, Vol. XXXV/1, 2010, Kluwer Law International

SERRAT, Josep M. Bech. *Re-routing under the Air Passenger's Rights Regulation*. Air & Space Law, Vol. XXXVI/6, 2011, Kluwer Law International

STEPPLER, Ulrich; MUENNIG, Mareike. *No Compensation for Long Delay in Spite of Sturgeon: Will This New Jurisprudence Prevail?*. Air & Space Law, Vol. XXXVI/4-5, 2011, Kluwer Law International

TOMPKINS, George N. *The 1999 Montreal Convention: Alive, Well and Growing*. Air & Space Law, Vol. XXXIV/6, 2009, Kluwer Law International

VAN DAM, Cees. *Air Passenger Rights after Sturgeon*. Air & Space Law, Vol. XXXVI/4-5, 2011, Kluwer Law International

Studie

BÍNA, Ladislav; ŠOUREK, David; ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*, Praha: Vysoká škola obchodní, 2007, 157 s.

CUNNINGHAM, McKay. *The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover For Mental Injuries?*. ExpresO [online]. Dostupné na WWW: http://works.bepress.com/mckay_cunningham/1/ [2012-04-19]

PAUKNEROVÁ, Monika. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*, Praha: Academia, 1985.

Steer Davies Gleave. *Evaluation of Regulation 261/2004*. [online] 2010. Dostupné na WWW: http://ec.europa.eu/transport/passengers/studies/doc/2010_02_evaluation_of_regulation_2612004.pdf [2012-04-19]

Judikatura

Soudní dvůr Evropské unie – případy, kde rozsudek byl již vyneseno

Wünsche Handelsgesellschaft v. Spolková republika Německo, C-69/85

The Queen, na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport, C-344/04

Emirates v. Schenkel, C-173/07

Sturgeon a další v. Condor, C-402/07, a Böck a Lepuschitz v. Air France, C-432/07

Wallentin-Hermann v. Alitalia, C-549/07

Walz v. Clickair, C-63/09

Soudní dvůr Evropské unie – případy, ve kterých dosud nebylo rozhodnuto

Kramme v. SAS, C-396/06 – vyřazeno z Úředního věstníku Evropské unie

Nelson v. Deutsche Lufthansa, C-581/10

TUI Travel a další v. Civil Aviation Authority, C-629/10

Air France v. Folkerts, C-11/11

McDonagh v. Ryanair, C-12/11

Finnair v. Timy Lassooy, C-22/11

Van de Ven v. KLM, C-315/11

Rodríguez Cachareiro a další v. Iberia, C-321/11

Schüsslbauer v. Iberia, C-436/11

Schauß v. TAP, C-437/11

Spojené státy americké

Air France v. Saks, 470 U. S. 392 (1985)

Hyosung v. Japan Airlines 624 F. Supp. 727 (D. C. N. Y., 1985)

Eastern Airlines v. Floyd, 499 U. S. 530 (1991)

Li v. Quraishi and UAL, 780 F. Supp. 117 (E. D. N. Y. 1992)

Pflug v. Egyptair, 961 F. 2nd 26 (2nd Cir. 1992)

El Al Israel v. Tseng, 525 U. S. 155 (1999)

Chubb & Son Inc. v. Asiana Airlines 214 F.3d 301 (2d Cir., 2000)

Carey v. United Airlines, 255 F.3rd 1044 (9th Cir. 2001)

Olympic Airways v. Husain, 540 U. S. 644 (2004)

Velká Británie

Morris v. KLM Royal Dutch Airlines, [2002] UHKL 7, [2002] QB 100

Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, [2005] UKHL 72

Stott v. Thomas Cook and Tony Hook v. British Airways, [2012] EWHA Civ 66

Austrálie

Povey v. Qantas Airways, [2005] HCA 33

Internet

www.bailii.org

www.calkoo.com

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

www.flightradar24.com/

www.google.cz

www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx

Senátní tisk 663/1931, 5. zasedání, III. volební období [online]. Dostupný na WWW:

www.senat.cz/zajimavosti/tisky/3vo/tisky/T0663_01.htm

<http://web.volny.cz/vyhledavani/slovník>

www.wikipedia.org/

Abstrakt

Tato práce se zabývá těmi otázkami regulace mezinárodní letecké přepravy, které jsou středem zájmu cestujících. Autor se zaměřuje na dva klíčové právní dokumenty, které zakládají různé režimy odpovědnosti leteckého dopravce. Prvním je Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, známá též jako Montrealská úmluva. Druhým je evropské nařízení č. 261/2004, známé jako nařízení o právech cestujících. Klíčovou otázkou je, zda jsou tyto odpovědnostní režimy zcela oddělené, anebo se překrývají.

Po úvodní kapitole následuje Kapitola 2 zabírající se historickým vývojem právní regulace na úseku odpovědnosti v letecké přepravě. Je zde popsán rozvoj takzvaného Varšavského systému a jsou představeny Montrealská úmluva a některá z nejdůležitějších evropských nařízení.

Následující kapitola se zaměřuje na teoretické aspekty odpovědnosti leteckého dopravce ve světle české občanskoprávní vědy. Tato zjištění jsou aplikována jak na případ Montrealské úmluvy, tak na nařízení č. 261/2004.

Ustanovení Montrealské úmluvy jsou zkoumána v Kapitole 4. Je pojednáváno o rozsahu platnosti, stejně jako o nejproblematictějších pojmech jako je „nehoda“ nebo „zranění“. Jsou představeny některé závěry soudů a je na nich předvedeno, jak může být umožněno nebo znemožněno poskytnutí odškodnění za různé druhy újem.

Případy týkající se nařízení 261/2004 byly několikrát předmětem jednání Soudního dvora Evropské unie. Tyto případy ukázaly hlavní slabiny nařízení – správné rozlišování mezi „zrušením“ a „zpožděním“ letu a rozsah „mimořádných okolností“. O těchto otázkách pojednává Kapitola 5.

Kapitola 6 analyzuje konflikt uvedených dvou právních předpisů. Tento konflikt pramení z konceptu zpoždění, jež je upravováno jimi oběma.

V poslední kapitole autor shrnuje předchozí poznatky a navzdory judikatuře Soudního dvora dochází k závěru, že skutečně existuje konflikt právních předpisů tam, kde by Montrealská úmluva měla mít přednost, pokud se týká otázky zpoždění.

Abstract

This thesis deals with those issues in regulation of international air carriage, which are in the centre of interest of passengers. Author focuses on two key legal instruments establishing different regimes of air carrier's liability. The first one is the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, also known as the Montreal Convention. The second is European regulation no. 261/2004, also known as the Air Passengers' Rights Regulation. The key question is whether these liability regimes are completely separate or they overlap.

After introductory chapter, Chapter 2 follows, dealing with historical development of legal regulation in the field of air carriage liability. Evolution of the so called Warsaw system is described and the Montreal Convention and some of the most important European regulations are presented.

Next chapter focuses on theoretical aspects of air carrier's liability in the light of Czech civil law jurisprudence. These findings are applied both to the Montreal Convention and to the regulation no. 261/2004.

Provisions of the Montreal Convention are examined in Chapter 4. Scope of application as well as the most problematic terms such as “accident” or “bodily injury” are discussed. Some well known courts' findings are presented to demonstrate how compensation of different kinds of injuries may be granted or refused.

Cases relevant to regulation 261/2004 were brought before the Court of Justice of the European Union several times. These cases showed the main regulation's weaknesses – the proper distinction between “cancellation” and “delay” of a flight and the scope of “extraordinary circumstances”. Such issues are discussed in Chapter 5.

Chapter 6 analyses conflict of the two legal documents presented before. The conflict stems from concept of delay, regulated by both of them.

In the last chapter, author summarises previous findings and despite the Court of Justice's adjudication comes to a conclusion that there really is conflict of statutes where the Montreal Convention ought to prevail as to question of delay.

Název práce v angličtině: Topical Issues of the Regulation of International Air Carriage

Klíčová slova: odpovědnost leteckého dopravce, práva cestujících v letecké dopravě

Keywords: air carriers' liability, passengers' rights in air transport