

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Matěj Benda

**Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké
přepravy**

Diplomová práce

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

Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu) : 12. 3. 2017

Prohlašuji, že předloženou diplomovou práci jsem vypracoval samostatně a že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny. Dále prohlašuji, že tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Matěj Benda

V Praze dne 12. 3. 2017

Děkuji paní Prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc., vedoucí mé diplomové práce, za cenné připomínky a účinnou pomoc při zpracování práce a perfektní komunikaci v průběhu jejího mentoringu. Zároveň děkuji za poskytnuté rady a praktické zkušenosti paní profesorky.

Také děkuji rodině a nejbližším přátelům za skvělých pět let studia na Právnické fakultě Univerzity Karlovy, které touto prací slavnostně uzavírám.

Obsah

Seznam použitých zkratké.....	1
Úvod.....	4
1 Charakteristika mezinárodní letecké dopravy.....	6
1.1 Historie mezinárodní letecké dopravy	6
1.2 Význam mezinárodní letecké dopravy a vymezení základních pojmů.....	7
1.2.1 Význam mezinárodní letecké dopravy.....	7
1.2.2 Vymezení základních pojmů	11
2 Přehled právní úpravy letecké dopravy	14
2.1 Základní charakteristika pramenů letecké dopravy	14
2.2 Prameny mezinárodního původu	14
2.2.1 Mezinárodní smlouvy	14
2.2.2 Mezinárodní obyčeje.....	16
2.3 Evropské právo	17
2.3.1 Primární právo EU.....	18
2.3.2 Sekundární právo EU.....	18
2.4 Vnitrostátní právní předpisy	19
2.4.1 Letecký zákon.....	20
2.4.2 Zákon o mezinárodním právu soukromém	21
2.4.3 Občanský zákoník.....	22
3 Nejvýznamnější prameny úpravy mezinárodní letecké dopravy.....	23
3.1 Varšavský systém	23
3.1.1 Varšavská úmluva.....	24
3.1.2 Haagský protokol.....	29
3.1.3 Guadalajarská úmluva.....	30
3.1.4 Montrealské ujednání.....	31
3.1.5 Guatemalský protokol.....	32
3.1.6 Montrealské protokoly	32
3.2 Montrealská úmluva.....	33
3.2.1 Působnost	33
3.2.2 Přepavní dokumenty	34
3.2.3 Odpovědnost dopravce.....	35
3.2.4 Procesní otázky.....	37
3.3 Sekundární právo EU	39
3.3.1 Nařízení č. 2027/97 ve znění Nařízení č. 889/2002.....	39
3.3.2 Nařízení č. 261/2004.....	40
3.3.3 Vztah evropské regulace k mezinárodním smlouvám	41

4	Práva evropských cestujících ve světle evropské úpravy mezinárodní letecké dopravy	43
4.1	Cíle evropské regulace ochrany práv cestujících	43
4.2	Charakteristika jednotlivých práv cestujících	44
4.2.1	Smrt, zranění, nebo jiné ublížení na zdraví	44
4.2.2	Zničení, ztráta, poškození a zpoždění zavazadla	46
4.2.3	Zpoždění letu	47
4.2.4	Zrušení letu	49
4.2.5	Odepření nástupu na palubu letadla	51
4.2.6	Změna třídy	52
4.3	Formulář EU pro stížnosti na letecké dopravce	53
4.4	Budoucnost evropské regulace mezinárodní letecké dopravy	54
5	Znalost práv z mezinárodní letecké dopravy z pohledu evropského cestujícího	56
5.1	Metodika a cíle průzkumu	56
5.2	Definování otázek průzkumu	56
5.3	Výsledky průzkumu	58
5.4	Zhodnocení průzkumu	68
	Závěr	69
	Seznam zdrojů	71
	Abstrakt	76
	Abstract	77
	Klíčová slova	78
	Key words	78
	Seznam příloh	79

Seznam použitých zkratek

AEA	Association of European Airlines (Asociace evropských leteckých společností)
AIP	Aeronautical Information Publication (Letecká informační příručka)
AP	Anglický překlad
CITEJA	Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (Mezinárodní technický výbor právních znalců leteckých)
ČR	Česká republika
ČSA	Československé aerolinie, resp. České aerolinie
ČSR	Československá socialistická republika
EHP	Evropský hospodářský prostor
EK	Evropská komise
ELFAA	European Low Fares Airline Association (Evropská asociace nízkonákladových leteckých společností)
EU	Evropská unie
Guadalajarská úmluva,	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké
GÚ	přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem
Guatemalský protokol	Protokol o změně Varšavské úmluvy
Haagský protokol,	Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých
HP	pravidel o mezinárodní letecké dopravě
Chicagská úmluva, ChÚ	Úmluva o mezinárodním civilním letectví
IATA	International Air Transport Association (Mezinárodní asociace leteckých dopravců)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)
Kjótský protokol	Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu
Letecký zákon, LZ	Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví
Montrealská úmluva, MÚ	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě
MPS	Mezinárodního právo soukromé
MSD	Mezinárodní soudní dvůr
N. l.	Našeho letopočtu

Nařízení č. 295/91	Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě
Nařízení č. 889/2002	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod
Nařízení č. 261/2004	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu a kterým se zrušuje Nařízení (EHS) č. 295/91
Nařízení č. 2111/2005	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 Směrnice 2004/36/ES
Nařízení č. 1107/2006	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. prosince 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě
Návrh nařízení	Návrh nařízení Evropského Parlamentu a Rady o změně Nařízení (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 Nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel
NOLD	Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002
OSN	Organizace spojených národů
Pařížská úmluva, PÚ	Úmluva o úpravě letectví
P. n. l.	Před naším letopočtem
Vídeňská úmluva	Vídeňská úmluva na ochranu ozonové vrstvy

Pařížská dohoda	Pařížská dohoda k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu
Rámcová úmluva	Rámcová úmluva OSN o změně klimatu
Rámcové nařízení	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe
SD EU	Soudní dvůr Evropské unie
SDR	Special Drawing Rights (Zvláštní práva čerpání)
SFEU	Smlouva o fungování Evropské unie
USD	United States Dollar (Americký dolar)
Varšavská úmluva, VÚ	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě
VÚZH	Varšavská úmluva změněná v Haagu
ZMPS	Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém

Úvod

Mezinárodní letecká doprava je v současné době nejdynamičtěji se rozvíjející oblastí dopravy vůbec. Každoroční nárůst počtu mezinárodních letů vede zákonodárce napříč světovým společenstvím k její postupné regulaci již od začátku 20. století. Tato diplomová práce se zabývá komplexní úpravou regulace mezinárodní letecké dopravy v kontextu mezinárodního a evropského práva, kterému dává větší důraz zejména z důvodu blízkosti evropské regulace ke spotřebiteli, který uzavírá smlouvu s leteckým dopravcem provozujícím své služby nejen na území Evropské unie, ale také vně její hranice.

Cílem této práce není povšechní vyčerpání otázky mezinárodní letecké dopravy. Nezaměřuje se detailně na jednotlivá práva cestujících plynoucí ze všech mezinárodních smluv, taktéž se nezaměřuje na úpravu mezinárodní nákladní letecké dopravy, přepravy poštovních zásilek a dalších navazujících institutů. Základním cílem této práce je informování čtenářů o jejich nárocích při vymezení nejdůležitějších práv evropského cestujícího plynoucích z právní úpravy mezinárodní letecké dopravy. Sekundárním cílem je zjištění stavu povědomí cílové skupiny – studentů vysokých škol – o jejich právech souvisejících s mezinárodní leteckou dopravou.

Práce je rozdělena do pěti částí, které se průřezově dotýkají nejdůležitějších informací, které by si měl čtenář z problematiky odnést. První část rozebírá historický vývoj a soudobý význam mezinárodní letecké dopravy a vymezuje základní pojmy, se kterými se čtenář v průběhu práce setká. Druhá část práce se komplexně věnuje právní úpravě letecké dopravy z pohledu mezinárodního, evropského i českého práva. Část následující dále čtenáře systematicky informuje o nejdůležitějších mezinárodních smlouvách, které se předmětné problematiky týkají a právní úpravě letecké dopravy v sekundárním právu EU.

Jelikož řada cestujících nezná svá práva, která pro ně plynou z mezinárodních smluv a sekundárního práva EU, rozhodl se autor věnovat čtvrtou část vyčerpání škodných událostí, se kterými se cestující mohou během cestování setkat, a uceleně je informovat o jejich právech. Poslední část této práce se věnuje analýze průzkumu mezi studenty ze zemí Visegrádské skupiny, mezi nimiž autor předmětný průzkum zaměřený na základní znalost práv cestujících provedl.

V průběhu zpracování této práce autor aplikoval zejména metodu deskripce a komparace historického a současného stavu úpravy, analýzu a syntézu jednotlivých aspektů předmětu práce a v neposlední řadě metodu distančního dotazování ke zjištění vlastních poznatků a jejich následné analýze.

Při zpracování této práce autor čerpal zejména z právních předpisů, odborné literatury, dokumentace dostupné na portálech Evropské unie, judikatury, vlastního průzkumu a v neposlední řadě z online zdrojů, které byly v průběhu zpracování k dispozici.

1 Charakteristika mezinárodní letecké dopravy

1.1 Historie mezinárodní letecké dopravy

Létání lidstvo fascinuje již po tisíce let, důkazem tohoto faktu je báje o čínském císaři Šunovi, který se měl ve druhém tisíciletí p. n. l. odít peřím a uletět z hořící sýpky. Druhou, známější bájí, je příběh o Daidalovi a Ikarovi datovaný tisíc let po čínském zázraku.¹ Prvním historicky doloženým létajícím předmětem vytvořeným člověkem pak byl čínský létající drak.²

Vůbec prvním myšlenkovým průkopníkem létání se v 16. stol. stal Leonardo da Vinci. Než se však člověk postupně propracoval ke konstrukci funkčního letadla, přišel na myšlenku létání v horkovzdušném balonu, který úspěšně zkonstruovali a dne 21. 11. 1783 otestovali bratři Montgolfierové.³ Fakticky prvními zdokumentovanými letci v letadle podobném těm dnešním byli bratři Wrightové, kteří prvně vzlétli dne 17. 12. 1903.⁴

Létání v průběhu 20. století postupně nabývalo na dynamičnosti. Lidé začali konstruovat větší a výkonnější letadla, která zejména v průběhu 1. a 2. světové války přispěla k obecně známým a nechvalným následkům. Druhá polovina 20. století se pro civilní letectví stala klíčovou. První národní leteckou společností se v roce 1909 stala nizozemská KLM,⁵ která v roce 2004 provedla fúzi s Air France a v dnešní době tak pod názvem společnosti Air France KLM představuje jednu z největších leteckých společností na světě.

Československo v průběhu 20. století jakožto jeden z průmyslově nejvyspělejších států světa nebylo o moc pozadu. V roce 1920 byla zprovozněna první veřejná letecká doprava, pro české letectví byl pak přínosem zejména ministerský výnos ze dne 6. 10. 1923, kterým byl zřízen státní podnik Československé aerolinie, jehož letec Kamil Brabenec již 23 dní po zřízení prvních státních aerolinií poprvé pilotoval civilní letoun na trase Praha – Bratislava. Vedle státního dopravce byla v roce 1927 založena za účelem mezinárodní letecké dopravy také Československá letecká společnost a.s., která byla součástí Škodových závodů. Dalším významným datem pro československé civilní letectví bylo 24. 3. 1929, kdy se vláda rozhodla

¹ BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHILA, Z., *Letecká doprava II*, Praha, Vysoká škola obchodní, 2007, s. 7.

² *Základy letecké dopravy*, s. 4 [online]. [cit. 2017-02-06]. Dostupné z:

https://www.fd.cvut.cz/personal/hajekada/data/ZLD_historie.ppt

³ Tamtéž, s. 7.

⁴ BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHILA, Z., *Letecká doprava II*, s. 8.

⁵ Tamtéž, s. 9.

vybudovat na tzv. Ruzyňské pláni samostatné civilní letiště pro Prahu, z něhož byl o osm let později zahájen stálý provoz do zhruba 20 evropských měst.⁶

Československo se zkraje 20. století připojilo k prvním mezinárodním smlouvám regulujícím mezinárodní leteckou dopravu a rovněž po 2. světové válce bylo stranou multilaterálních smluv regulujících leteckou dopravu stále důkladněji. Historii a vývoji těchto mezinárodních pramenů se autor bude dále věnovat v třetí části této práce.

1.2 Význam mezinárodní letecké dopravy a vymezení základních pojmů

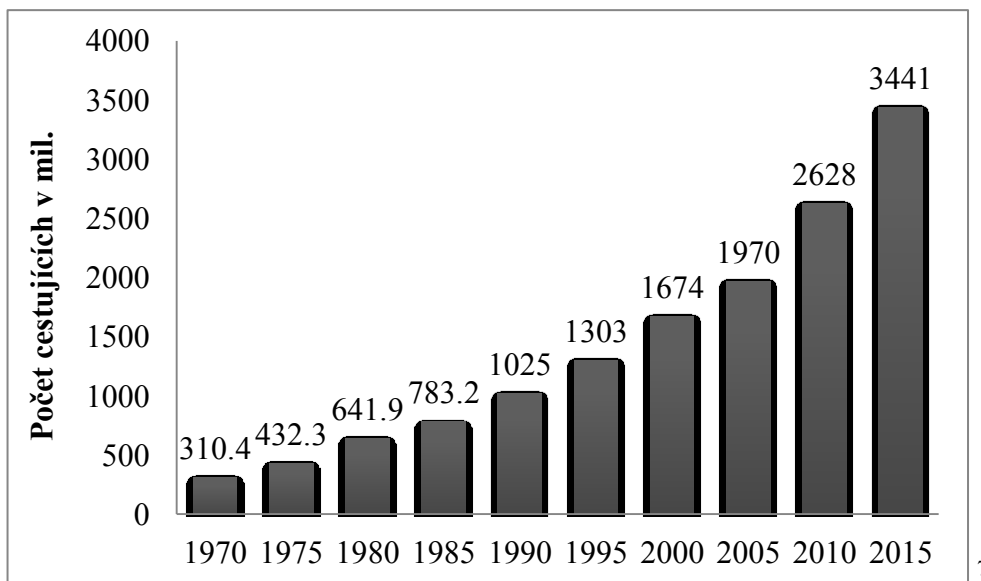
Dopravě 21. století jednoznačně dominuje, co do významu a převážných výhod, doprava letecká. Lidstvo si ale uvědomuje nejen stránku ekonomickou, která při úvahách o mezinárodní letecké dopravě dominuje, ale i environmentální. Autor v této kapitole nabídne dva vztahy člověka a letecké dopravy, které mají na úvahy o letecké dopravě, jejím rozvoji a budoucnosti největší dopad – ekonomický a environmentální. V druhé části pak definuje základní pojmy předmětu této práce, které jsou v celém jejím průběhu užívány a jejichž vymezení bude pro čtenáře klíčové.

1.2.1 Význam mezinárodní letecké dopravy

Víc než sto let po vzletu prvního letadla se letecká doprava změnila k nepoznání a bezpochyby patří mezi nejvýznamnější prostředky přepravy osob a zboží, které současné lidstvo zná. Z pohledu časové náročnosti a množství přepravovaných osob se mezinárodní letecké dopravě nemůže vyrovnat žádný z prostředků hromadné přepravy cestujících.

Dle údajů Světové banky čerpajících z dat ICAO byl nárůst cestujících v posledních 45 letech skoro 1 109%. Z 310,4 milionu cestujících přepravených v roce 1970, jich v roce 2015 bylo na 3,4 miliardy. Níže autor pro přehlednost dynamiky nárůstu mezinárodní letecké dopravy doplňuje údaje v pětiletých intervalech v přehledném grafu, v němž jsou počty cestujících zaneseny v řádech milionů.

⁶ PRUŠA, J., Svět letecké dopravy, Praha, Galileo CEE Service ČR, 2007, s. 27.



Otázku hromadné přepravy zboží ponechává autor stranou, ač je zřejmé, že letecká doprava v této kategorii ještě nemůže plnohodnotně konkurovat lodní, vlakové či kamionové přepravě zboží. I přes to bylo v roce 2015 letecky přepraveno na 52 milionů metrických tun zboží v hodnotě 53 miliard USD⁸ a nelze opominout rovněž význam letecké přepravy poštovních zásilek.

S počtem narůstajícího množství přepravovaných osob a zboží roste důležitost letecké dopravy z pohledu světové ekonomiky. Letecký průmysl na světě zaměstnává na 62,7 milionů osob,⁹ jedná se tak o nezanedbatelné číslo, které má ve svém důsledku vliv na světovou ekonomiku jako takovou. S ohledem na neustále narůstající počet přepravených osob a tím i rostoucí množství zaměstnanců leteckého průmyslu, vyvstává riziko ohrožení světové ekonomiky během přírodních katastrof, politických krizí či změnách cen pohonných hmot. Ani jeden z těchto faktorů nemohou letečtí dopravci nijak ovlivnit, jak bylo vidno například během erupce islandské sopky Eyjafjallajökull, při níž byla mezinárodní letecká doprava ochromena, a ekonomické následky nastoupily takřka okamžitě.¹⁰

⁷ Civil Aviation Statistics of the World and ICAO staff estimates [online]. [cit. 2017-02-06]. Dostupné z: http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2015&name_desc=false&start=1970&view=chart

⁸ Statistics and facts about Air Transportation [online]. [cit. 2017-02-07]. Dostupné z: <https://www.statista.com/topics/1707/air-transportation/>

⁹ Tamtéž. [cit. 2017-02-07].

¹⁰ Dle údajů IATA byla situace nejkritičtější ve dnech 18. – 19. 4. 2010, kdy bylo zrušeno na 19 000 letů, což představovalo zhruba 30% přepravní kapacity ve sledovaném období v objemu 418 milionů USD denně.

Významný dopad na leteckou dopravu měly také například teroristické útoky ve Spojených státech amerických v roce 2001 či rozšíření nemoci SARS v jihovýchodní a severovýchodní Asii.¹¹ Rostoucí význam má pro leteckou dopravu současnosti i rozvoj nízkonákladové dopravy, která silně konkuruje tradičním leteckým dopravcům a pro cestující představuje nejlevnější alternativu cestování dnešní doby. Trend tlaku na snížení cen letenek i za cenu omezení komfortu cestujících je v současné době také důvodem neustále se zvyšujícího počtu přepravených osob.

Význam letecké dopravy však dle autora nemůže být jen černobíle interpretován z pohledu cestovního ruchu, migrace osob či patrného vlivu na ekonomickou situaci. Ohled musí být brán zejména na ekologický dopad letecké dopravy, který je sice leteckými společnostmi a výrobci letadel marginalizován, ekologická stopa každého cestujícího či zboží je již nesmazatelná a s narůstajícím množstvím letů nemůže být do budoucna opomíjena.

Vliv letecké dopravy na životní prostředí spatřujeme hned na několika jeho složkách:

- Vzduch, který je znečišťován zejména kyslíčnými uhlíky, síry, dusíku, čpavkem, organickými bifenoly a dioxiny, mechanickými částicemi a dalšími prvky vzniklými při spalování pohonných hmot.¹²
- Voda (povrchová i podzemní) a půda, které jsou znečišťovány používáním hasících pěn a směsí na odmrazování letadel a leteckých drah, doplňováním pohonných hmot nebo čištěním letadel.¹³

Vedle přímého znečištění výše uvedených složek životního prostředí letecká doprava přispívá i ke znečištění prostředí hlukem, zejména pak v oblastech v bezprostředním okolí letišť. Postupná modernizace letadel a stále striktnější právní úprava finančně motivující letecké společnosti ke snižování emisí hluku vedou v průběhu času ke stálému snižování znečištění životního prostředí tímto činitelem. Brán ohled musí být také na narůstající množství odpadů produkovaných letištními budovami, resp. cestujícími a personálem, který odpad v těchto budovách produkuje. V této oblasti autor vyzdvihuje důslednost vedení

Viz The impact of Eyjafjallajökull's volcanic ash plume [online]. [cit. 2017-02-07]. Dostupné z:

<https://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Volcanic-Ash-Plume-May2010.pdf>

¹¹ Dle údajů AEA se tak v roce 2001 předpokládaly ekonomické ztráty evropských leteckých společností až do výše 3,7 miliard EUR, dalším důsledkem těchto událostí byl i zánik zhruba 20 000 pracovních míst. Viz BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z., *Letecká doprava II*, s. 12.

¹² PRUŠA, J., *Svět letecké dopravy*, s. 66.

¹³ Tamtéž.

většiny letišť, na kterých kdy byl, neboť drtivá většina z nich splňuje minimální standardy ekologického odpadového hospodářství a poměrně důkladně dbá na třídění odpadů.

Nejvýznamnější negativní vliv letecké dopravy na životní prostředí je spatřován ve znečištění ovzduší, proto se na něj autor krátce zaměří. Světové společenství se již léta společnými silami snaží postupně snižovat emise skleníkových plynů, a to ve všech oblastech ekonomiky. Letecký průmysl je jedním z výrazných činitelů, který negativně přispívá k postupnému zvyšování skleníkových plynů v ovzduší a následnému globálnímu oteplování či škodlivému vlivu na lidské zdraví. Zdroje uvádí 2% až 3%, kterými se letecký průmysl podílí na světové produkci skleníkových plynů.¹⁴ Nutno podotknout, že v této oblasti dochází k postupnému zpřísňování maximálních limitů, které při spalování pohonných hmot mohou letadla vyprodukovat. Mezi nejvýznamnější výfukové plyny mající přímý účinek na životní prostředí řadíme oxidy dusíku, uhlovodíky, oxid uhelnatý, oxid siřičitý a aldehydy.¹⁵ Následky vypuštění nejen uvedených plynů, ale i dalších pevných částic vedou, jak již bylo výše uvedeno, k přímému ohrožení životního prostředí a lidského zdraví.

Mezinárodní společenství již od osmdesátých let pocítuje nutnou potřebu bojovat se změnou klimatu, proto byla v roce 1985 přijata Vídeňská úmluva, která reagovala na potřebu chránit lidské zdraví a životní prostředí před lidskou činností způsobující změnu ozonové vrstvy. Konkrétní závazky k provedení Vídeňské úmluvy byly v roce 1987 stanoveny Montrealským protokolem o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu. Ten mj. stanovil cíle a realizaci omezení a vyloučení téměř 100 látek, které poškozují ozonovou vrstvu, z nichž je celá řada produkována i v letecké dopravě.

Dalším významným počinem bylo přijetí Rámcové úmluvy, která byla výsledkem Konference OSN o životním prostředí a rozvoji uspořádané v roce 1992 v Rio de Janeiru. Stanovila tak základní rámec pro budoucí vyjednávání o konkrétních opatřeních bojujících se změnou klimatu. K provedení Rámcové úmluvy byl v roce 1997 přijat Kjótský protokol, kterým se signatáři zavázali snížit do roku 2012 emise skleníkových plynů minimálně o 5,2% oproti stavu z roku 1990. V kontextu letecké dopravy se smluvní strany zavázaly usilovat o omezení nebo snížení emisí skleníkových plynů, na něž se nevztahoval Montrealský protokol o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu, pocházejících ze spalování paliv

¹⁴ Některé zdroje uvádí 2%. Viz PRUŠA, J., Svět letecké dopravy, s. 67. Další zdroje uvádí až 3%. Viz Environmentální aspekty letecké dopravy [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: <http://projekt150.havvel.cz/node/124>

¹⁵ Tamtéž.

v letecké a námořní dopravě.¹⁶ Pro úplnost mezinárodněprávní úpravy boje proti změnám klimatu dále autor doplňuje, že v roce 2015 byla podepsána smluvními státy Rámcové úmluvy Pařížská dohoda o změně klimatu, která se oproti Kjótskému protokolu nevztahuje pouze na vyspělé státy, ale rovněž na státy rozvojové. Uvedené mezinárodní smlouvy stanovily seznam dosud známých látek majících negativní vliv na životní prostředí a další konkrétní opatření s cílem redukovat škodlivé látky, které způsobují změny klimatu. Závazky platí pro všechny oblasti, ve kterých jsou vybrané látky produkovány, a jsou tak aplikovány i v leteckém průmyslu.

Jak bylo výše nastíněno, význam mezinárodní letecké dopravy může být výrazně pozitivní stejně tak jako negativní. Letecký průmysl jako odvětví ekonomiky má znatelný vliv nejen na člověka, ale na celou planetu. Je tak v zájmu mezinárodního společenství najít správné prostředky k dosažení trvale udržitelného rozvoje. Ač tento aspekt není předmětem této práce, autor vycítil potřebu i na něj alespoň v krátkosti poukázat.

1.2.2 Vymezení základních pojmů

1.2.2.1 Doprava

Pojem doprava je definován „jako činnost spjatá s cílevědomým přemístováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.“¹⁷

Dopravu tak, vycházejíc z uvedené definice, můžeme dělit na dopravu osob a hmotných předmětů. Osobami v dopravě se rozumí výhradně osoby fyzické. Hmotnými předměty jsou v dopravě hmotné movité věci. V rámci obchodního styku, kdy dochází k přepravě obchodovatelných věcí, můžeme dále hovořit o zboží. Zbožím jsou produkty ocenitelné v penězích, které jsou schopny být předmětem obchodní transakce.¹⁸

Dopravu můžeme dále dělit na dopravu vnitrostátní a mezinárodní dle vymezení prostorového, pravidelnou a nepravidelnou na základě její četnosti, nebo také podle typu použitého dopravního prostředku na silniční (motorovou a nemotorovou¹⁹), železniční, vodní (říční či námořní) a leteckou, o které bude podrobněji pojednáno dále.

¹⁶ Čl. 2 odst. 2 Kjótského protokolu.

¹⁷ PERNICA, P., Doprava a zasilatelství, Praha, ASPI Publishing, 2001, s. 27.

¹⁸ Srov. Rozsudek Evropského soudního dvora ve věci Komise v. Itálie, ze dne 10. 12. 1968, C-7/68.

¹⁹ Nemotorovou silniční dopravou rozumí autor např. dopravu cyklistickou, při níž mohou být rovněž přepravovány osoby (rikša) a zboží (kurýrní služby).

1.2.2.2 Dopravní právo

Dopravním právem se rozumí soubor právních norem upravujících vznik, změnu a zánik právních vztahů souvisejících s dopravou. Práva a povinnosti osob ve všech výše uvedených oblastech dopravy tak můžeme subsumovat pod tento obor práva. Dopravní právo jako takové má dle názoru autora jak aspekty veřejnoprávní, tak i soukromoprávní.

Velká část dopravního práva má zajisté povahu práva veřejného, jelikož v něm vystupuje jako jeden z právních subjektů orgán veřejné moci, který autoritativně rozhoduje o subjektivních právech a povinnostech osob, a to na základě zákona a v jeho mezích.²⁰ V oblasti veřejného práva zasahuje dopravní právo zejména do práva správního a dále svými některými aspekty do práva trestního, finančního či práva životního prostředí.

Soukromoprávní aspekty dopravního práva, v nichž proti sobě vystupují smluvní strany s rovným postavením, a o případném sporu rozhoduje orgán veřejné moci, spatřujeme například typicky v případě uzavírání smluv o přepravě osob a zboží, zasílatelství apod. Můžeme tak říci, že v oblasti soukromého práva zasahuje dopravní právo do práva občanského, obchodního a v případě právních vztahů s mezinárodním prvkem do mezinárodního práva soukromého a obchodního.

1.2.2.3 Letecká doprava

Letecká doprava je typ dopravy, při níž dochází k přepravě osob a zboží v atmosféře nad zemským povrchem, a to specifickým dopravním prostředkem – letadlem. Tím se rozumí „zařízení způsobilé létat v atmosféře nezávisle na zemském povrchu, nést na palubě osoby, nebo jiný náklad, schopné bezpečného vzletu a přistání a alespoň částečně říditelné.“²¹

Vzhledem k hlavním výhodám letecké dopravy – možnosti přepravy osob a zboží na velké vzdálenosti v krátkém časovém horizontu, směřuje její podstata k mezinárodnímu využití. Obecně lze ale leteckou dopravu rozdělit na vnitrostátní a mezinárodní, ač první zmíněná kategorie nemá až tak velký význam. Tato práce se bude dále zaměřovat právě na frekventovanější mezinárodní leteckou dopravu, která může být definována jako doprava, jejíž letecká trať vede přes vzdušný prostor cizího státu, případně na území státu odlišného od státu vzletu končí.²²

²⁰ Autor při klasifikaci práva aplikuje tzv. organickou teorii. Viz GERLOCH, A., Teorie práva, 6. aktualiz. vyd., Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013, s. 116 - 117.

²¹ BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z., Letecká doprava II, s. 19.

²² PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, Praha, Nakladatelství Československé akademie věd, 1963, s. 227.

1.2.2.4 Letecké právo

Letecké právo může být charakterizováno jako soubor právních norem upravujících vznik, změnu a zánik právních vztahů souvisejících s leteckou dopravou. Letecké právo je upraveno jak vnitrostátními předpisy (v České republice např. letecký zákon), tak i prameny mezinárodního práva, a to zejména mezinárodními smlouvami, které jsou s ohledem na charakter mezinárodní letecké dopravy zásadní i pro úpravu vnitrostátní, která z důvodů postupné unifikace mezinárodního leteckého práva přebírá základní principy, které jsou součástí mezinárodních smluv.²³

V následující kapitole se autor komplexně zaměří a dále rozvede právní úpravu letecké dopravy, a to jak z pohledu vnitrostátní právní úpravy, tak z pohledu mezinárodního práva.

²³ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., Civilní letectví ve světle práva, Praha, LexisNexis CZ, 2005, s. 10.

2 Přehled právní úpravy letecké dopravy

2.1 Základní charakteristika pramenů letecké dopravy

Právní úpravu letecké dopravy představují v obecné rovině právní normativní akty, právní obyčej a normativní smlouvy. V oblasti anglosaského práva pak k výše uvedeným pramenům práva dále přibývají soudní nebo správní precedenty.²⁴ Současná regulace letecké dopravy je součástí mezinárodního, evropského i českého práva. Konkrétnímu vymezení základních pramenů se bude autor věnovat v následujících kapitolách.²⁵

2.2 Prameny mezinárodního původu

Základními prameny mezinárodního práva v oblasti letecké dopravy jsou mezinárodní smlouvy a mezinárodní obyčej. V souvislosti s vědeckotechnickým pokrokem však vyvstala potřeba rychlejších a častějších změn zejména v oblasti mezinárodního letového provozu, a to prostřednictvím standardů a doporučení v této oblasti. Z tohoto důvodu některé mezinárodní organizace nabyly pravomoc vypracovávat a přijímat technické a administrativní nástroje, které však autor nepovažuje za základní prameny mezinárodního leteckého práva, proto se jim dále nebude hlouběji věnovat.²⁶

2.2.1 Mezinárodní smlouvy

Mezinárodní smlouvy představují základní pramen mezinárodního leteckého práva. Jedná se o dvoustranné či vícestranné dohody mezi subjekty mezinárodního práva, kterými jsou zejména suverénní státy a mezinárodní vládní organizace. Mezinárodní smlouvy jsou v praxi nazývány různě – úmluvy, dohody, ujednání či protokoly – přičemž název nemá žádný vliv na platnost či závaznost konkrétní smlouvy.

Drtivá většina mezinárodních smluv bývá mnohostranná, a o těchto bude autor i dále pojednávat v dalších kapitolách. Dvoustranné mezinárodní smlouvy většinou představují mezivládní letecké dohody, které obsahují konkrétní závazky mezi dvěma smluvními státy.²⁷

²⁴ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 25.

²⁵ Pro úplnost této kapitoly autor poukazuje na obsáhlejší vymezení konkrétních pramenů právní úpravy letecké dopravy, mezi něž bývají řazeny mezinárodní smlouvy, vnitrostátní právní akty, přepravní zvyklosti, smluvní ujednání, akty mezinárodních organizací a judikatura. Viz HORNÍK, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, 2/2002, s. 18. Dostupné na vyžádání z: <http://csdp-info.cz/bulletin/>

²⁶ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 25.

²⁷ Tamtéž, s. 25 - 26.

Potřeba unifikace a koordinace mezinárodní letecké dopravy vyvstala po jejím rozvoji po první světové válce, kdy právní úprava letecké dopravy byla součástí vnitrostátních právních úprav jednotlivých států, které byla nejednotné a do budoucna by tak představovaly zpomalení rozvoje mezinárodní letecké dopravy.²⁸

První významnou mezinárodní smlouvou v této oblasti byla tzv. Pařížská úmluva ze 13. 10. 1919, která byla vyhlášena v československé Sbírce zákonů a nařízení pod č. 35/1924 a nabyla pro Československo platnosti k 1. 1. 1924. Ta deklarovala úplnou a výlučnou svrchovanost států a jejich kolonií nad vzdušným prostorem a teritoriálními vodami.²⁹

Hlavním účelem Pařížské úmluvy bylo stanovení zásad a pravidel vedoucích k zamezení sporů motivované přáním podporovat „rozvoj mezinárodní letecké dopravy k účelům mírumilovným.“³⁰ Za doklad tohoto ustanovení můžeme považovat zejména zákaz přepravy třaskavin, zbraní a válečného střeliva v rámci mezinárodního letectví.³¹ Součástí smlouvy byla i deklarace států umožnit v době míru přelety letadel jiných smluvních států bez rozdílu státní příslušnosti.³²

Významným počinem bylo také zřízení Mezinárodní komise pro letectví jako přidružené organizaci Společnosti národů, jejíž pravomoci spočívaly v přijímání a ukládání návrhů smluvním státům na změny Pařížské úmluvy a provádění úkolů stanovených úmluvou. Funkce byla zejména administrativní, koordinační, informační a poradenská.^{33, 34}

Ač nelze zpochybňovat význam Pařížské úmluvy, počet smluvních států nebyl vyčerpávající.³⁵ Meziválečný vývoj s sebou nesl rozvoj prací na nejrůznějších úpravách mezinárodní letecké dopravy. Za zmínku stojí zejména vliv CITEJA, jehož práce směřovala k vypracovávání návrhů mezinárodních smluv, z nichž nejvýznamnější byla Varšavská úmluva z roku 1929, o které bude autor pojednávat v další kapitole.³⁶

²⁸ PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 230.

²⁹ Čl. 1 PÚ.

³⁰ Preambule PÚ.

³¹ Čl. 26 PÚ.

³² Čl. 2 PÚ.

³³ Čl. 34 PÚ.

³⁴ Mezinárodní komise pro letectví (International Commission for Air Navigation) již dnes sice neexistuje, nicméně byla první mezinárodní organizací působící v oblasti civilního letectví.

³⁵ Do roku 1940 ratifikovalo PÚ 37 smluvních států. Viz The postal history of ICAO [online]. [cit. 2017-02-11]. Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/1919_the_paris_convention.htm

³⁶ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 13.

V roce 1944 se v Chicagu uspořádala mezinárodní konference, na které byla schválena tzv. Chicagská úmluva ze dne 7. 12. 1944, která nahradila dosud platnou Pařížskou úmluvu. Československo ji podepsalo dne 18. 4. 1945 ve Washingtonu a ve Sbírce nařízení a zákonů vyšla pod č. 147/1947. Dne 4. 4. 1947 po ratifikaci 26. smluvního státu nabyla Chicagská úmluva platnosti a dodnes ji můžeme řadit k mezinárodním smlouvám s nejvyšším počtem smluvních států, jelikož k ní přistoupilo na 191 států.³⁷

Podobně jako Pařížská úmluva stojí Chicagská úmluva na principu úplné a výlučné svrchovanosti států nad svým vzdušným prostorem.³⁸ Vedle úpravy pravidelných a nepravidelných letů civilních letadel, jejich registrace, státní příslušnosti či požadavků na posádky letadel dala ve své druhé části právní základ vzniku ICAO, jejíž cílem je „*rozvíjeti zásady a techniku mezinárodního létání a podporovati plánování a rozvoj mezinárodní letecké dopravy.*“³⁹

Hlavním účelem ICAO je „*dosažení co možno nejvyššího stupně jednotnosti v úpravách, normách, řízeních a organizaci, týkajících se letadel, personálu, leteckých tratí a pomocných služeb, všude tam, kde tato jednotnost usnadní a zdokonalí létání.*“⁴⁰ K tomu je ICAO oprávněna měnit dle potřeby mezinárodní normy a doporučované předpisy týkající se např. leteckých pravidel, způsobilosti letadel k letu či celních řízení.

2.2.2 Mezinárodní obyčej

Vedle mezinárodních smluv patří obyčej k dvěma základním pramenům mezinárodního práva. V minulosti stály vedle výše uvedených také obecné zásady právní, které jsou však naukou dnešní doby považovány za pomocné prameny mezinárodního práva spolu se soudními rozhodnutími a učením znalců.^{41, 42}

Mezinárodní obyčej jako pramen práva musí splňovat dva základní prvky – materiální a subjektivní. Materiálním prvkem se rozumí ustálená praxe, nabude-li obecnosti (*usus generalis*), subjektivním prvkem pak obecné povědomí o nezbytnosti této praxe

³⁷ Seznam smluvních států [online]. [cit. 2017-02-11]. Dostupné z:

http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/chicago_en.pdf

³⁸ Čl. 1 ChÚ.

³⁹ Čl. 44 ChÚ.

⁴⁰ Čl. 37 ChÚ.

⁴¹ ČEPELKA, Č., ŠTURMA, P., Mezinárodní právo veřejné, Praha, Eurolex Bohemia, 2003, s. 124.

⁴² V této souvislosti autor poukazuje na čl. 38 odst. 1 Statutu MSD, který obsahuje výčet pramenů práva, které jsou podkladem k rozhodování MSD. Patří mezi ně mezinárodní smlouvy, mezinárodní obyčej, obecné zásady právní a učení nejkvalifikovanějších znalců práva.

(*opinio necessitatis generalis*). Spojení těchto prvků je důvodem závaznosti takto vzniklého mezinárodněprávního obyčeje, který nese označení „*common law of nations*“.⁴³

V oblasti mezinárodní dopravy často dochází k paralelní existenci mezinárodního obyčeje a jeho promítnutí do konkrétní mezinárodní smlouvy. Konkrétním příkladem tak může být princip suverenity nad vzdušným prostorem, který je jednak součástí čl. 1 Chicagské úmluvy, nicméně z uvedeného ustanovení plyne obecná závaznost a uznání nejen ve vztazích mezi smluvními státy, ale také vůči státům nesmluvním.

Dalšími významnými obyčeji v mezinárodním leteckém právu jsou například zachování pravomoci státu nad letadly zapsanými v jeho leteckém rejstříku, a to i na území za jeho hranicemi či povinnost států pomoci všem letadlům, která se ocitla v tísni včetně umožnění vletu do vzdušného prostoru cizího státu.⁴⁴

2.3 Evropské právo

Evropské právo má v systému práva zvláštní postavení, neboť na rozdíl od mezinárodních organizací, které mají pouze koordinační charakter, vztah mezi EU a členskými státy má povahu subordinační.⁴⁵ Členské státy svým přistoupením k EU přenesly výkon části svých svrchovaných pravomocí na EU jako nadnárodní subjekt, který jako základní nástroj své nadřízenosti vytvořil systém unijního práva.⁴⁶

Právo EU je tvořeno primárním a sekundárním právem, přičemž součástí primárního práva jsou mezinárodní smlouvy uzavírané mezi členskými státy v základních otázkách a smlouvy mezi EU a třetími státy,⁴⁷ kdežto sekundární právo je tvořeno normami vytvořenými orgány EU na základě zmocnění obsaženého v primárním právu EU, čili nařízeními, směrnici a rozhodnutími a dále také právně nezávaznými doporučeními a stanovisky.⁴⁸

Nemalý význam má v evropském právu rovněž judikatura SD EU, která v oblasti právní úpravy letecké dopravy definovala vztah evropských norem k mezinárodním smlouvám, o čemž bude pojednáno v kapitole třetí.

⁴³ ČEPELKA, Č., ŠTURMA, P., *Mezinárodní právo veřejné*, s. 125 – 126.

⁴⁴ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 26.

⁴⁵ Subordinací rozumějme vztah nadřízenosti a podřízenosti.

⁴⁶ TOMÁŠEK, M., TÝČ, V., MALENOVSKÝ, J., *Právo Evropské unie*, Praha, Leges, 2013, s. 55.

⁴⁷ GERLOCH, A., *Teorie práva*, s. 122.

⁴⁸ TOMÁŠEK, M., TÝČ, V., MALENOVSKÝ, J., *Právo Evropské unie*, s. 56.

2.3.1 Primární právo EU

Doprava spadá do sdílené pravomoci členských států a EU.⁴⁹ Společná dopravní politika je dále upravena v hlavě VI. SFEU, jejíž čl. 100 odst. 2 leteckou a námořní dopravu z ustanovení předmětné hlavy vyjímá a umožňuje Evropskému parlamentu a Radě po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů přijmout řádným legislativním postupem vhodné právní předpisy pro dopravu námořní a leteckou.⁵⁰

Zmíněné ustanovení čl. 100 odst. 2 SFEU se stalo právním základem iniciativy *Jednotné evropské nebe* zahájené v roce 1999. Jejím základním cílem je zlepšení výkonnosti řízení letového provozu a letových navigačních služeb prostřednictvím integrace evropského vzdušného prostoru. Do roku 2035 se předpokládá až ztrojnásobení kapacity vzdušného prostoru, snížení nákladů na řízení letového prostoru na polovinu, desetinásobné zvýšení bezpečnosti a omezení dopadu letecké dopravy na životní prostředí až o 10 %.⁵¹

Zejména v oblasti snížení negativního vlivu letecké dopravy na životní prostředí je autor skeptický, neboť s ohledem na potřebné investice může v mezinárodním měřítku dojít ke zhoršení konkurence schopnosti evropských leteckých dopravců. Bude tak zajímavé sledovat úspěšnost snah představitelů EU na mezinárodním poli při prosazování přísnějších limitů emisí skleníkových plynů v letecké dopravě.

2.3.2 Sekundární právo EU

Evropská právní úprava letecké dopravy je zejména součástí sekundárního práva EU, a to nařízení a směrnic. V této oblasti jsou legislativní výsledky EU nadmíru pozitivní, a to primárně z pohledu evropského cestujícího jakožto spotřebitele. Jelikož je letecká doprava globálním fenoménem dnešní doby, je velmi žádoucí danou oblast ošetřit tak, aby mezi

⁴⁹ Čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU.

⁵⁰ Z čl. 100 tak vyplývá, že opatření pro silniční, železniční a vnitrozemskou vodní dopravu jsou přijímána na základě čl. 91 SFEU a aplikují se pro ni i následující ustanovení hlavy VI. SFEU, kdežto opatření pro leteckou a námořní dopravu jsou přijímána na základě čl. 100 odst. 2 SFEU, a to řádným legislativním postupem dle čl. 294 SFEU. Princip zákazu diskriminace a další zásady dopravní politiky mohou být v rámci sekundární legislativy EU pro leteckou a námořní dopravu stanoveny samostatně a mohou i nemusí následovat zásady, které jsou součástí jednotlivých ustanovení zakládacích smluv. I přes to obecná ustanovení těchto smluv musí být sekundární legislativou v oblasti letecké a námořní dopravy respektována a jsou jim podřízena. Viz SYLLOVÁ, J., Lisabonská smlouva: komentář, Praha, C. H. Beck, 2010, s. 432 - 433.

⁵¹ Letecká doprava: Jednotné evropské nebe [online]. [cit. 2017-02-11]. Dostupné z: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.9.html

vnitrostátními právními úpravami členských států nevznikaly rozdíly a postupně došlo k harmonizaci a ještě lépe unifikaci právní úpravy tohoto odvětví.

Velký posun pro leteckou dopravu znamenal desetiletý proces zahájený přijetím *Jednotného evropského aktu* v roce 1986 a dokončením vnitřního trhu. Přijetím několika souborů, tzv. „balíčků“, na úrovni EU došlo k přeměně navzájem oddělených vnitrostátních leteckých trhů členských států v jednotný konkurenceschopný trh evropské letecké dopravy. Přijetí prvního a druhého balíčku z let 1987 a 1990 mělo za následek postupné rozvolňování pravidel pro ceny a kapacity.⁵² Třetí liberalizační balíček z roku 1992 zavedl jednotnou licenci pro jednotlivé dopravce a umožnil dopravcům přístup na letecké trasy v rámci EU.⁵³ Proces liberalizace dále pokračoval v roce 2004 vytvořením již výše zmíněného *Jednotného evropského nebe*, které má za úkol odstranit bariéry v rámci vzdušného prostoru EU.

V neposlední řadě je potřeba zmínit sekundární legislativu přijatou od roku 2002 zaměřenou na bezpečnost, regulaci letištních poplatků, ochranu před nekalým soutěžním jednáním při poskytování služeb ze zemí mimo EU a práva cestujících a jejich ochranu. O posledním uvedeném – právech cestujících a jejich ochraně – je věnována čtvrtá část této práce.

2.4 Vnitrostátní právní předpisy

Oblast letecké dopravy v současnosti podléhá z velké části právní úpravě, která je součástí mezinárodního a evropského práva. Vnitrostátní právní předpisy postupnou internacionalizací letecké dopravy ztrácí na významu. Předpokladem jejich aplikace tak bude zejména případ, který není upraven mezinárodní smlouvou či normou evropského práva, a to obzvláště v oblasti vnitrostátní letecké dopravy. Dalším případem aplikace vnitrostátní právní úpravy bude situace v oblasti mezinárodní letecké dopravy, kdy jsou vnitrostátní právní

⁵² Letecká doprava: Tržní pravidla [online]. [cit. 2017-02-11]. Dostupné z:

http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.7.html

⁵³ Třetí balíček, jehož součástí byla Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům, Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství a Nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby, byl nahrazen Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, a to z pragmatických důvodů. S ohledem na potřebné změny v třetím balíčku bylo pro evropského zákonodárce výhodnější sjednotit úpravu do jediného nařízení a promítnout v něm všechny požadované změny. Viz Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 [online]. [cit. 2017-02-11]. Dostupné z:

<http://www.caa.cz/predpisy/narizeni-evropskeho-parlamentu-a-rady-es-c-1008-2008>

předpisy aplikovány na základě výslovného zmocnění mezinárodní smlouvou či na základě použití kolizních norem. Tři základní české právní předpisy, které se v oblasti letecké dopravy mohou aplikovat, jsou letecký zákon, zákon o mezinárodním právu soukromém a občanský zákoník.

2.4.1 Letecký zákon

Letecký zákon představuje základní právní předpis upravující oblast českého civilního letectví. Vzhledem k faktu, že je Česká republika smluvní stranou Chicagské úmluvy, plyne část jeho ustanovení právě z této mezinárodní smlouvy, kterou přizpůsobuje českým podmínkám. Letecký zákon zmocňuje Ministerstvo dopravy k vydání prováděcího předpisu, kterým je v současné době vyhláška Ministerstva dopravy č. 108/1997 Sb., kterou se provádí letecký zákon.

Vedle zmíněné vyhlášky Ministerstvo dopravy dále vydává výnosy, jimiž se vydávají předpisy řady „L“, kterými se na české podmínky aplikují standardy a doporučení ICAO, které jsou součástí příloh Chicagské úmluvy. O přijetí výnosů, které jsou registrovány, je informováno ve Sbírce zákonů. Právní normy, které jsou pro zahraniční letecké společnosti nejdůležitější, jsou uvedeny v AIP, kterou vydává Řízení letového provozu ČR v rámci Letové informační služby.⁵⁴

Letecký zákon mimo jiné ve svém § 3 zřizuje Úřad pro civilní letectví, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Jeho hlavním úkolem je provádění dozoru v oblasti civilního letectví na základě rámcového nařízení.⁵⁵ Úřad dohlíží na plnění povinností:

- Leteckých dopravců týkajících se náhrad a pomoci cestujícím v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu podle Nařízení č. 261/2004 a vyřizuje stížnosti na porušování těchto povinností.⁵⁶
- Provozovatelů letišť a leteckých dopravců týkajících se dodržování práv osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace podle Nařízení č. 1107/2006.
- Leteckých dopravců týkajících se informování cestujících v letecké dopravě podle Nařízení č. 2111/2005.^{57, 58}

⁵⁴ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 29.

⁵⁵ § 3 ods. 5 LZ.

⁵⁶ § 3 odst. 7 LZ.

⁵⁷ § 3 odst. 8 LZ.

2.4.2 Zákon o mezinárodním právu soukromém

Mezinárodní právo soukromé je souborem „*zvláštních právních norem, které jsou určeny výlučně pro úpravu soukromoprávních poměrů s mezinárodním prvkem.*“⁵⁹ Základním pramenem české úpravy MPS je ZMPS.

Základními metodami úpravy soukromoprávních poměrů s mezinárodním prvkem jsou metody kolizní a přímá.⁶⁰ Kolizní metoda se užije v případě, kdy má konkrétní soukromoprávní poměr vztah ke dvěma či více státům, resp. jejich právním řádům, čímž dojde k jejich kolizi. Dochází zde k aplikaci kolizní normy, která řeší, podle kterého právního řádu se bude daný poměr řídit. Kolizní normy věcně neupravují práva a povinnosti subjektů právního poměru, ale stanovují kritéria, podle nichž se určí právní řád státu, dle něhož se má daný poměr řídit. Vzhledem k úspěšnosti unifikace právní úpravy mezinárodní letecké dopravy dochází k upozadění kolizních norem, které dále nemají valného významu. Omezují se na ty otázky, které se doposud nepodařilo unifikovat anebo tam, kde se unifikace prozatím nejeví jako nejvhodnější metoda regulace.⁶¹

Právní poměry vznikající v oblasti mezinárodní letecké dopravy jsou upraveny zejména přímými normami, které bez odkazu na právní řád některého státu stanoví práva a povinnosti subjektů právního poměru s mezinárodním prvkem. Představiteli přímých norem jsou mezinárodní smlouvy, které mezi sebou státy uzavírají a dle předepsaných pravidel obsažených v jejich ústavních předpisech se stávají součástí právních řádů smluvních států.⁶²

Součástí MPS v širším smyslu jsou i normy civilního procesního práva, které upravují řízení o soukromoprávních poměrech s mezinárodním prvkem.⁶³ V této práci se autor bude věnovat normám přímým, které jsou pro mezinárodní leteckou dopravu nejdůležitější.

⁵⁸ Výjimku v oblasti dozoru Úřadu pro civilní letectví podle § 3 odst. 8 představují provozovatelé cestovních kancelářů a cestovních agentur. Na plnění jejich povinností plynoucích z Nařízení č. 1107/2006 a Nařízení č. 2111/2005 dohlíží obecní živnostenský úřad. Viz § 3 odst. 9 LZ.

⁵⁹ KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K., Mezinárodní právo soukromé, 8. vydání, Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015, s. 27.

⁶⁰ Tamtéž, s. 39.

⁶¹ PAUKNEROVÁ, M., Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, 1. vyd., Praha, Academia, 1985, s. 42.

⁶² KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K., Mezinárodní právo soukromé, s. 29.

⁶³ PAUKNEROVÁ, M., Evropské mezinárodní právo soukromé, 2. vyd., Praha, C. H. Beck, 2013, s. 6.

2.4.3 Občanský zákoník

Právní úpravu letecké dopravy v občanském zákoníku nenajdeme. Základní ustanovení přepravy osob a věcí jsou obsažena v jeho § 2550 a násl. a mohou tak být aplikována ve všech druzích přepravy osob a věcí v případě, kdy je za rozhodné právo označen český právní řád, a to na základě volby práva či takového určení kolizní normou.

Závazky ze smluv o přepravě mají dispozitivní charakter, je tak na stranách smlouvy, aby si konkrétní práva a povinnosti plynoucí ze smlouvy o přepravě ujednaly. Zákon jen rámcově upravuje přepravu osob, přičemž konkrétnější úpravu najdeme v podzákonných normách, které jsou označeny jako přepravní řády. Na základě těchto řádů vznikají přepravní podmínky,⁶⁴ které jsou pro cestující důležitou součástí smluv o přepravě. V oblasti přepravy věcí pak zákonodárce v důsledku rekodifikace soukromého práva přestal rozlišovat podnikatelskou přepravu zboží a přepravu věcí, při níž nejsou účastníci smlouvy podnikateli. Patříčnou úpravu podobně jako u přepravy osob najdeme v přepravních řádech.⁶⁵

⁶⁴ Občanský zákoník: komentář., Praha, Wolters Kluwer ČR, 2014, s. 44.

⁶⁵ Tamtéž, s. 61.

3 Nejvýznamnější prameny úpravy mezinárodní letecké dopravy

Součástí této části práce bude vymezení nejdůležitějších pramenů regulace letecké dopravy v oblasti mezinárodního a evropského práva. Zajisté nebude vyčerpán veškerý výčet pramenů, autor však vybral ty nejvýznamnější.

Jak již bylo uvedeno v kapitole 2.2.1., mezinárodní smlouvy jsou základním pramenem právní úpravy mezinárodní letecké dopravy. Potřeba stanovit základní regulaci v této oblasti dopravy vyvstala již na počátku 20. století. V průběhu jeho druhé poloviny pozorujeme tendence evropských států integrovat se za účelem udržení míru na starém kontinentu. Tyto snahy vyústily ve vznik nadnárodního společenství dnes označeného jako EU.

Zejména sekundární právo EU je v oblasti právní úpravy letecké dopravy poměrně vyčerpávající, co do výčtu práv cestujících a jim korespondujícím povinnostem leteckých dopravců. Nejen z těchto důvodů o nich v potřebné míře pojednává poslední část této kapitoly, na kterou dále navazuje kapitola následující, která je zaměřena na konkrétní práva cestujících obsažená v nařízeních EU.

3.1 Varšavský systém

Varšavským systémem označujeme soubor mezinárodních smluv, který tvoří Varšavskou úmluvu a na ni navazující protokoly a úmluvy, které ji v průběhu 20. století upravovaly a doplňovaly. Systém těchto smluv se vyznačuje svou kogentností a nekomplexností.⁶⁶ Ač můžeme VÚ označit za právní úpravu poměrně nadčasovou, vyvstaly v souvislosti s prudkým rozvojem mezinárodní letecké dopravy potřeby její úpravy. Vzhledem k počtu ratifikujících států jednotlivých protokolů, ujednání a úmluv je však zřejmé, že samotná VÚ patří mezi nejuznávanější mezinárodní smlouvy, které jsou akceptovány většinou států světa, na rozdíl od zmíněných navazujících dokumentů.^{67, 68}

⁶⁶ Kogentní z důvodu výlučné závaznosti jeho ustanovení pro smluvní strany přepravní smlouvy, které, jak bude pojednáno dále, nemohou vyloučit účinky ustanovení VÚ, pokud tak není výslovně připuštěno. Nekomplexnost můžeme pozorovat hlavně z toho důvodu, že je v něm upravena pouze část problematiky související s mezinárodní přepravou cestujících a věcí. Neupravuje – li tak VÚ některou z otázek mezinárodní přepravy, nastoupí vnitrostátní právní úprava, případně smluvní ujednání stran. Viz HORNÍK, J., Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy, *Právní rozhledy* 7/2002, s. 312.

⁶⁷ HORNÍK, J., *K pramenům právní úpravy letecké přepravy*, s. 18.

⁶⁸ Dosud má Varšavská úmluva 152 smluvních států. Viz Seznam smluvních států [online]. [cit. 2017-02-14]. Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/wc-hp_en.pdf

3.1.1 Varšavská úmluva

VÚ byla sjednána 12. 10. 1929 během II. mezinárodní konference o soukromém právu leteckém a v platnost vstoupila 13. 2. 1933. Součástí československého právního řádu se stala vyhlášením ve Sbírce zákonů a nařízení pod č. 15/1935, přičemž platnosti nabyla k 15. 2. 1935. Před jejím přijetím neexistovala jednotná úprava soukromoprávního charakteru upravující právní poměry v mezinárodní letecké dopravě. Na tvorbě určitých pravidel se sice ve 20. letech 20. století podílel právní výbor IATA, jejich efektivita však byla limitována, navíc podléhala rozdílné interpretaci v závislosti na jurisdikci.⁶⁹

Ustanovení VÚ neunifikují právní úpravu mezinárodní letecké dopravy vyčerpávajícím způsobem, celá řada otázek je přenechána vnitrostátním právním řádům aplikovatelných podle kolizních norem. Hlavní úlohou VÚ bylo sjednocení úpravy dopravních dokumentů včetně stanovení významu těchto dokumentů a stanovení jednotné hmotněprávní úpravy odpovědnosti dopravce za škody způsobené cestujícím, na jejich zavazadlech a na zboží v mezinárodní letecké dopravě. V procesní rovině úmluva vymezuje výlučnou příslušnost soudů pro řešení sporů z odpovědnosti dopravců.⁷⁰

3.1.1.1 Působnost

VÚ vymezuje svou působnost pozitivně i negativně. Vztahuje se na veškerou mezinárodní dopravu⁷¹ osob, zavazadel a zboží provozovanou letadlem,⁷² a to za úplatu či

⁶⁹ BARTSCH, R., I., C., *International Aviation Law: A Practical Guide*, Burlington, Ashgate Pub., 2012, s. 23 [online]. [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://site.ebrary.com/lib/cuni/reader.action?docID=10620907>

⁷⁰ PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., *Studie z mezinárodního práva*, s. 232-233.

⁷¹ Mezinárodní dopravou se dle čl. 1 odst. 2 VÚ rozumí každá doprava, při které podle ujednání stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení dopravy nebo k překládání či nikoliv, buď na území dvou smluvních států, nebo na území pouze jednoho z nich, je-li stanovena zastávka na území, jež je podrobena svrchované moci jiného státu, ač není smluvní stranou VÚ. Za mezinárodní dopravu se tak ve smyslu VÚ nepovažuje pouhý přelet letadla nad územím cizího státu bez přistání na jeho území či přistání na území státu, který není smluvní stranou VÚ. Naopak za mezinárodní dopravu se považuje smluvní úmysl doletět na území cizího státu, který je smluvní stranou VÚ, i když k němu fakticky nedošlo a letadlo tak např. z technických důvodů nebo při havárii přistálo na území státu, kde startovalo. Viz PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., *Studie z mezinárodního práva*, s. 234 – 235.

⁷² VÚ počítá s letadlem jako s jediným možným dopravním prostředkem mezinárodní dopravy. Pokud by mělo dojít ke zrušení letu a poskytnutí náhradní přepravy cestujících prostřednictvím jiného druhu dopravy, nelze VÚ aplikovat. Viz PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., *Studie z mezinárodního práva*, s. 235.

bezplatně, je-li prováděna letadlem dopravního leteckého podniku,⁷³ včetně dopravy provozované státem nebo jinými právníckými osobami veřejného práva za stanovených podmínek.⁷⁴ Naopak se nevztahuje na dopravu provozovanou na základě mezinárodních smluv o přepravě poštovních zásilek,⁷⁵ ty části kombinované dopravy prováděné jiným dopravním prostředkem než letadlem,⁷⁶ mezinárodní leteckou dopravu prováděnou leteckými podniky při prvních pokusech za účelem zřízení pravidelných leteckých linií, ani na dopravu uskutečněnou za mimořádných okolností mimo rámec normální činnosti leteckého provozu.⁷⁷

3.1.1.2 Dopravní dokumenty

Jak již bylo uvedeno výše, významnou úlohou VÚ bylo sjednocení formy a náležitostí dopravních dokumentů, mezi které řadí:

- a) jízdenku při přepravě cestujících,⁷⁸
- b) průvodku při přepravě zavazadel,⁷⁹ a
- c) nákladní letecký list při přepravě zboží.⁸⁰

⁷³ Čl. 1 odst. 1 VÚ.

⁷⁴ Čl. 2 odst. 1 VÚ.

⁷⁵ Čl. 2 odst. 2 VÚ.

⁷⁶ Čl. 31 odst. 1 VÚ.

⁷⁷ Čl. 34 VÚ.

⁷⁸ Jízdenka, jejíž označení bylo Haagským protokolem změněno na letenku, musí obsahovat místo a dobu vydání, místa odletu a určení, stanovené zastávky, jméno a adresu dopravce (resp. název a sídlo v případě právníckých osob) a upozornění o režimu odpovědnosti stanoveném VÚ. Viz čl. 3 odst. 1 VÚ.

⁷⁹ Průvodka bývá spolu s jízdenkou (resp. letenkou) součástí jednoho dokumentu. Dopravce je povinen průvodku vydat pro zavazadla vyjma drobných osobních předmětů, a to ve dvou vyhotoveních, z nichž jedno případně cestujícímu a druhé dopravci. Musí obsahovat místo a dobu vydání, místa odletu a určení, jméno a adresu dopravce (resp. název a sídlo v případě právníckých osob), číslo jízdenky (resp. letenky), upozornění o vydání zavazadla držiteli průvodky, počet a váhu zavazadel, částku udané ceny, do které je dopravce odpovědný za poškození zavazadla (čl. 22 odst. 2 VÚ za tuto částku označuje 250 franků za kilogram, která v případě zvláštního zájmu odesílatele a zaplacení vyššího poplatku může být vyšší) a upozornění o režimu odpovědnosti stanoveném VÚ. Viz čl. 4 odst. 2, odst. 3 VÚ.

⁸⁰ Nákladní letecký list musí být vystaven ve třech vyhotoveních, z nichž jedno případně odesílateli, druhé dopravci a třetí příjemci. Vedle náležitostí stanovených pro přepravu zavazadel obsahuje nákladní letecký list další specifika jako je např. zjevný stav zboží či povaha zboží. Jak již bylo uvedeno, tato práce se na přepravu zboží nezaměřuje, proto o ní dále nebude pojednáváno, a to i přes úpravy a doplnění, kterými požadavky na nákladní letecký list prošly díky změnám VÚ. Viz čl. 6 odst. 1, odst. 2, čl. 8 VÚ.

Jak je uvedeno v poznámkách, VÚ stanovuje řadu formálních náležitostí, které dopravní dokumenty musí obsahovat. Jejich nedostatek, nesprávnost či případná ztráta jízdenky a průvodky nemá vliv na existenci či platnost smlouvy o přepravě, pro kterou budou i přes to platit ustanovení VÚ. V případě přepravy cestujících a zavazadel, kdy letecký dopravce nevydá jízdenku či průvodku, případně průvodka neobsahuje stanovené obligatorní údaje, zaniká dopravci oprávnění dovolávat se těch ustanovení VÚ, která omezují nebo vylučují jeho odpovědnost.⁸¹ V otázce formy dokumentů je nutno podotknout, že se nejedná o cenné papíry, ale doklady legitimačního charakteru, které prokazují, že byla uzavřena přepravní smlouva obsahující specifické náležitosti, která spadá do režimu odpovědnosti podle VÚ.⁸²

3.1.1.3 Odpovědnost dopravce

Vedle zavedení základních pravidel pro stanovení formálních náležitostí dopravních dokumentů VÚ zavádí hmotněprávní úpravu odpovědnosti dopravce za škody způsobené cestujícím, na jejich zavazadlech a na zboží v mezinárodní letecké dopravě. Předpokladem založení odpovědnosti dopravce je vznik některé ze škodných událostí předpokládaných VÚ. Jsou jimi:

- a) smrt, zranění či utrpení jiného poškození na těle cestujícího,⁸³
- b) zničení, ztráta nebo poškození zapsaných zavazadel nebo zboží,⁸⁴ nebo
- c) zpoždění při přepravě cestujících, zavazadel nebo zboží.⁸⁵

Pokud tak dojde k některé z uvedených škodných událostí, zakládá se odpovědnost dopravce za škodu touto událostí způsobenou vyjma okolnosti, kdy dopravce prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá možná opatření vedoucí k zabránění vzniku škody.⁸⁶ Jak je vidno z ustanovení čl. 20 VÚ, důkazní břemeno možné exkulpace⁸⁷ leží na straně dopravce. K výkladu pojmu *veškerá nutná opatření* VÚ mlčí. Když bychom ho vykládali

⁸¹ Čl. 3 odst. 2, čl. 4 odst. 4 VÚ.

⁸² PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 238.

⁸³ Čl. 17 VÚ.

⁸⁴ Čl. 18 odst. 1 VÚ.

⁸⁵ Čl. 19 VÚ.

⁸⁶ Čl. 20 odst. 1 VÚ.

⁸⁷ Exkulpací dopravce se rozumí jeho vyvinění se ze subjektivní odpovědnosti za způsobenou škodu prokázáním toho, že učinil veškerá nutná opatření, aby škodě zabránil.

doslovně, k exkulpacii dopravce by tak mohlo dojít jen v případě vyšší moci.⁸⁸ Je tak potřeba brát výklad tohoto ustanovení jako požadavek k učinění přiměřených, normálních a pečlivých opatření spatřovaných v normální organizaci provozu, pečlivém výběru zaměstnanců a jejich stálém dohledu, důkladné kontrole všech zařízení apod.^{89, 90}

Odpovědnost dopravce může být zkrácena či vyloučena prokázáním zaviněného jednání poškozeného či jeho přispění ke způsobené škodě.⁹¹ Další omezení odpovědnosti dopravce můžeme spatřovat ve stanovení limitů, do kterých je odpovědný za následek škodné události. Tyto limity jsou uváděny ve francouzských francích, při čemž hodnota francouzského franku je vyjádřena 65,5 miligramy zlata o ryzosti 900/1000. V zaokrouhlených číslech tak mohlo dojít k přepočtu na jakoukoli státní měnu.⁹² VÚ neřeší otázku jak se má převod na státní měny provádět a který okamžik je pro převod rozhodující pro stanovení měnového kurzu. V praxi států tak docházelo ke značným odchýlkám, a to zejména v případě stanovení okamžiku převodu, přičemž některé státy za něj považovaly den vzniku škody a jiné den vynesení soudního rozhodnutí. Jasno v dané otázce vnesl až Haagský protokol, který za rozhodný den stanovil den rozsudku.⁹³

Odpovědnost dopravce je limitována částkou:

- a) 125 000 franků při přepravě cestujících,⁹⁴
- b) 250 franků za kilogram při přepravě zapsaných zavazadel a zboží,⁹⁵ a
- c) 5 000 franků za předměty, jež si cestující opatruje sám.⁹⁶

⁸⁸ Tu můžeme vymezit jako „určitou mimořádnou událost, která objektivně nemohla být odvrácena a jejíž škodlivé následky nemohly být zamezeny ani vynaložením nejzazšího úsilí, které bylo možno s ohledem na konkrétní situaci požadovat.“ Viz PAUKNEROVÁ, M., Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, s. 20-21.

⁸⁹ PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 268.

⁹⁰ Za konkrétní případ těchto opatření je považováno poučení cestujících posádkou letadla při turbulencích. Viz JONES, O., The Warsaw Convention, Travel Law Journal, 3/1995, s. 85.

⁹¹ Čl. 21 VÚ.

⁹² Čl. 22 odst. 4 VÚ.

⁹³ PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 255.

⁹⁴ Tento limit může být smluvně navýšen. Viz čl. 22 odst. 1 VÚ.

⁹⁵ Tento limit může být v případě zvláštního zájmu odesílatele a zaplacení vyššího poplatku vyšší. Viz čl. 22 odst. 2 VÚ.

⁹⁶ Čl. 22 odst. 3 VÚ.

Uvedené částky představují maximální rozsah odpovědnosti dopravce, je tak povinností cestujícího prokázat skutečnou výši škody. Jestliže výše škody nepřesahuje uvedené hranice, hradí dopravce škodu skutečnou.⁹⁷

Naopak zkrácení, vyloučení či limitace odpovědnosti se dopravce nemůže dovolat v případě, kdy škodu způsobil on či jeho zaměstnanec při výkonu své služby ve zlém úmyslu nebo ze zavinění, které je podle právního řádu soudu, který o věci rozhoduje, kladeno na roveň zlému úmyslu.⁹⁸

3.1.1.4 Soudní příslušnost

Vymáhání nároků plynoucích z dopravcovy odpovědnosti lze zahájit podáním žaloby u soudu na území některého ze smluvních států VÚ, a to v promlčecí lhůtě 2 let ode dne příletu do místa určení, nebo ode dne, kdy letadlo mělo přiletět, nebo od zastavení dopravy.⁹⁹ Volba soudu, u kterého může být podána žaloba, náleží žalobci, přičemž ten určí volbu jednu ze čtyř možností:

- a) soud dopravcova bydliště,
- b) soud hlavního sídla dopravcova provozu,
- c) soud místa, kde má dopravce závod, v němž byla uzavřena přepravní smlouva, anebo
- d) soud místa určení.^{100, 101}

Důležitým je také ustanovení čl. 32, které pod sankcí neplatnosti zakazuje ujednání učiněná před vznikem škodné události mezi cestujícím a dopravcem, která se odchyľují od VÚ určením právního řádu, kterého má být užito nebo změnou pravidel o soudní příslušnosti.

⁹⁷ PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 247.

⁹⁸ Čl. 25 VÚ.

⁹⁹ Čl. 29 VÚ. Způsob výpočtu lhůty se může u jednotlivých právních řádů smluvních států lišit. Obecně dle dikce čl. 29 odst. 2 je způsob výpočtu lhůty stanoven právním řádem státu, u jehož soudu byla podána žaloba.

¹⁰⁰ Čl. 28 odst. 1 VÚ.

¹⁰¹ Z obecného pohledu se může zdát, že rozhodování o nárocích cestujících nemůže splnit minima předvídatelnosti soudních rozhodnutí v daných věcech s ohledem na množství právních řádů, podle kterých může být díky připuštění čtyř variant volby práva rozhodováno. Dá se očekávat, že rozhodování soudu ve vyspělých státech zaručí cestujícím příznivější výsledek, co do výše nároků plynoucích z odpovědnosti dopravce, na rozdíl od rozhodování soudů rozvojových zemí. Díky VÚ jasně stanoveným pravidlům je i přes to možno předpokládat alespoň pravděpodobný výsledek vymáhání nároků cestujících při škodných událostech předpokládaných touto mezinárodní smlouvou. Viz JONES, O., The Warsaw Convention, 3/1995, s. 85.

3.1.2 Haagský protokol

První velkou změnou Varšavské úmluvy bylo přijetí Haagského protokolu,¹⁰² který byl sjednán 28. 9. 1955 a platnosti a účinnosti nabyl 1. 8. 1963.¹⁰³ Součástí právního řádu ČSR se stala vyhláškou č. 15/1966 Sb.¹⁰⁴ Po 25 letech od podepsání VÚ se rozsah mezinárodní letecké dopravy zvýšil až 240 krát, rovněž stoupal počet jejich smluvních států. Hlavní slabiny původní úmluvy byly spatřovány v nízkých limitech odpovědnosti leteckých dopravců zejména v otázce způsobení smrti, zranění či utrpení jiného poškození na těle cestujících či přílišné formalizaci dopravních dokumentů.¹⁰⁵ Cílem HP bylo zjednodušení formálních náležitostí dopravních dokumentů, upravení některých definic a zvýšení limitů dopravní odpovědnosti.¹⁰⁶

Problémem, se kterým se vyjednávání o podobě změn VÚ potýkalo, byly zejména rozdíly požadavků na zvýšení limitů odpovědnosti leteckých dopravců, kdy USA prosazovaly ztrojnásobení dosavadních limitů, kdežto země s nižší hospodářskou úrovní byly silně proti.¹⁰⁷ Kompromisem všeobecně podporovaným^{108, 109} tak bylo zdvojnásobení některých limitů.

¹⁰² VÚ a HP tvoří a jsou vykládány jako jediný dokument označovaný společně jako VÚZH. Viz. čl. 19 HP.

¹⁰³ HP se stal platným splněním podmínky dané čl. 22 HP, kdy došlo k jeho ratifikaci 30. smluvním státem a uplynutí 90 dnů od uložení 30. ratifikační listiny.

¹⁰⁴ Vyhláška ministra zahraničních věcí o Protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929.

¹⁰⁵ MANKIEWICZ, H., R., Hague Protocol to Amend the Warsaw Convention, *The American Journal of Comparative Law*, Vol. 5, No. 1 (Winter, 1956), s. 78 – 79 [online]. [cit. 2017-02-16]. Dostupné z: https://www.jstor.org/stable/838140?seq=2#page_scan_tab_contents

¹⁰⁶ HORNÍK, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, s. 18.

¹⁰⁷ PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, s. 253.

¹⁰⁸ USA tuto změnu považovaly za nedostatečnou, proto HP sice podepsaly už v roce 1956, ale ratifikovaly až 15. 9. 2003. To byl jeden ze stěžejních momentů, kdy došlo k odklonu od jednoho z hlavních cílů VÚ – celosvětově unifikovat právní úpravu mezinárodní letecké dopravy. Pokud tak došlo k letu mezi státem, který byl smluvní stranou HP a USA, které jím nebyly, podléhal tento let právní úpravě zastaralé původní VÚ. Viz MCKAY, J., The Refinement of the Warsaw System: Why the 1999 Montreal Convention Represents the Best Hope for Uniformity [notes], *Case Western Reserve Journal of International Law*, Vol. 34, Issue 1 (Fall 2002), s. 82 [online]. [cit. 2017-02-19]. Dostupné z:

http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/cwrint34&div=9&start_page=73&collection=journals&set_as_cursor=0&men_tab=srchresults

¹⁰⁹ K dnešnímu dni je smluvní stranou 137 států. Viz Seznam smluvních států [online]. [cit. 2017-02-16].

Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf

HP tak přinesl do Varšavského systému zejména tyto významné změny:

1. Formální a obsahové změny dopravních dokumentů

HP přejmenoval jízdenku na letenku a upravil minimální náležitosti, které musí letenka a průvodka obsahovat. Postačí, když je na nich uvedeno označení místa odletu a určení, stanovené zastávky a upozornění o režimu odpovědnosti stanoveném VÚ. Naopak nemusí obsahovat např. místo a dobu vydání či jméno a adresu dopravce.¹¹⁰

2. Změna některých limitů odpovědnosti dopravce

Zdvojnásobení finančního limitu odpovědnosti dopravce při přepravě cestujících z 125 000 na 250 000 franků. Limity při přepravě zapsaných zavazadel, zboží a předmětů, jež si cestující opatruje sám, zůstávají nezměněny.¹¹¹

3. Zavedení nároku na náhradu nákladů řízení nad rámec finančního limitu

Zavádí se ustanovení, kterým je dána pravomoc soudu, aby dle svého právního řádu přiznal částečně či zcela náhradu nákladů řízení vynaložených žalobcem i nad rámec stanovených limitů.¹¹²

3.1.3 Guadalajarská úmluva

Další změny do Varšavského systému přinesla Guadalajarská úmluva, která byla sjednána 18. 9. 1961 a platnosti a účinnosti nabyla 1. 5. 1964. Součástí právního řádu ČSR se stala vyhláškou č. 27/1968 Sb. Cílem GÚ bylo upravení vztahů VÚ neupravených nebo nejasných, přičemž hlavní prioritou se stalo vymezení pojmu dopravce.¹¹³ K dnešnímu dni GÚ ratifikovalo 86 států.¹¹⁴

GÚ zavádí do systému¹¹⁵ rozlišení mezi smluvním a skutečným dopravcem. Smluvním dopravcem je osoba, která jako podnikatel uzavírá smlouvu o přepravě s cestujícím nebo zasílatelem nebo s osobou jednajícím jménem cestujícího nebo zasílatele. Skutečným

¹¹⁰ Srov. čl. 3, čl. 4 HP a čl. 3, čl. 4 VÚ.

¹¹¹ Srov. čl. 11 HP a čl. 22 VÚ.

¹¹² Výjimku představuje případ, kdy výše přiznané náhrady škody, nepočítaje v ní náklady řízení, nepřesahuje částku, kterou dopravce nabídl písemně žalobci do šesti měsíců ode dne škodné události, anebo před zahájením řízení, došlo-li k němu později. Srov. čl. 11 HP a čl. 22 VÚ.

¹¹³ HORNÍK, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, s. 19.

¹¹⁴ Seznam smluvních států [online]. [cit. 2017-02-17]. Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf

¹¹⁵ GÚ se aplikuje jak na VÚ tak na VÚZH podle toho, kterou z nich se řídí smlouva o přepravě. Viz čl. 1 písm. a) GÚ. Důvodem je dvojitý režim, který zapříčinil nižší počet států, které přijaly HP. V této části autor používá označení VÚZH, jsou tím však myšleny jak VÚ tak VÚZH.

dopravcem je pak osoba rozdílná od smluvního dopravce, která na základě jeho zmocnění provádí celou nebo část přepravy.¹¹⁶ VÚZH upravuje pouze situaci, kdy je přeprava prováděna několika dopravci a ti jsou odpovědní pouze za tu část přepravy, která byla provedena pod jejich dozorem. V takovém případě smí cestující uplatňovat své nároky jen proti tomu z dopravců, který provedl přepravu, během níž došlo ke škodné události, nepřevzme-li první z dopravců odpovědnost za celou cestu.¹¹⁷ Naopak GÚ zavádí společnou odpovědnost smluvního a skutečného dopravce, přičemž smluvní dopravce nese odpovědnost za celou přepravu a skutečný dopravce za tu část přepravy, kterou skutečně provedl.¹¹⁸

Žalobce má právo volby domáhat se svých nároků žalobou jak vůči smluvnímu dopravci, tak proti skutečnému dopravci, případně vůči oběma společně nebo zvlášť. Je-li žaloba podána jen proti některému z nich, má tento žalovaný dopravce právo žádat druhého, aby se připojil k soudnímu řízení.¹¹⁹

GÚ také rozšířila aplikovatelnost VÚZH i na tzv. charterové lety,¹²⁰ jejichž rozvoj můžeme vyzorovat spolu s rozvojem agenturního cestování, kdy si cestovní kanceláře pronajímají letadla pro přepravu svých klientů do turistických destinací a stávají se tak smluvním dopravcem, kdežto letecký dopravce poskytující letadlo, jeho posádku a vybavení, je dopravcem skutečným.

3.1.4 Montrealské ujednání

V souvislosti s nespokojeností USA po neúspěchu při vyjednávání nad revizí VÚ v Haagu, došlo pod hrozbou výpovědi VÚ ke sjednání Montrealského ujednání. Nejednalo se však o typickou mezinárodní smlouvu, ale o dohodu mezi leteckými dopravci sdruženými v IATA.¹²¹

Montrealské ujednání je založeno na extenzivním výkladu čl. 22 odst. 1 VÚ umožňující cestujícímu uzavřít s dopravcem zvláštní dohodu o vyšším limitu odškodnění. V souvislosti s tímto byl zvýšen finanční limit odpovědnosti dopravce na 75 000 USD resp. 58 000 USD.¹²² Dopravci se navíc vzdali práva, jež jim umožňuje zprostit se odpovědnosti, pokud prokáží, že učinili veškerá možná opatření k zabránění vzniku škody dle čl. 20 odst. 1

¹¹⁶ Čl. 1 písm. b), písm. c) GÚ.

¹¹⁷ Čl. 30 odst. 1, odst. 2 VÚZH.

¹¹⁸ Čl. 2 GÚ.

¹¹⁹ Čl. 7 GÚ.

¹²⁰ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 146.

¹²¹ Tamtéž, s. 146 – 147.

¹²² U první z uvedených částek jsou její součástí i právní výlohy, kdežto u druhé uvedené tomu tak není.

VÚ. Aby došlo k praktickému provedení Montrealského ujednání, zavedly USA dále vnitrostátní předpis, který vyžaduje přistoupení těch dopravců, kteří provozují letecké linky přistávající na jejich území, a proto tak v roce 1970 učinily i ČSA.¹²³

3.1.5 Guatemalský protokol

Snahy USA dále navyšovat limity odpovědnosti dopravců dále pokračovaly, a proto byl 8. 3. 1971 sjednán Guatemalský protokol,¹²⁴ který zaváděl absolutní odpovědnost leteckých dopravců za škodu způsobenou usmrcením či zraněním cestujících¹²⁵ a zvýšil limit odpovědnosti leteckých dopravců za škodu na 1 500 000 franků (zhruba 100 000 USD).^{126, 127} Toto řešení se však ukázalo jako příliš radikální a dodnes nevstoupilo v platnost pro nedostatečný počet ratifikujících států.¹²⁸

3.1.6 Montrealské protokoly

V důsledku neustále kolísajícího kurzu zlata se v roce 1975 konala montrealská konference, jejíž hlavním cílem bylo přejít od franku, jehož hodnota byla vyjádřena zlatým obsahem, k jiné jednotce, která by natolik nepodléhala kurzovním výkyvům.¹²⁹ Vedle závěrečného aktu byly na montrealské konferenci přijaty 4 dodatkové protokoly.¹³⁰

První tři protokoly upravují přechod VÚ, VÚZH a VÚZH změnou Guatemalským protokolem na novou měnovou a účetní jednotku SDR užívanou v rámci aktivit Mezinárodního měnového fondu a některých dalších transakcí v soukromém sektoru. Hodnota

¹²³ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 147.

¹²⁴ HORNÍK, J., *K pramenům právní úpravy letecké přepravy*, s. 19.

¹²⁵ Výjimku z absolutní odpovědnosti dopravce představuje jeho možná obrana při zaviněném jednání poškozeného či jeho přispění ke způsobené škodě. Viz HICKEY, J., W., *Breaking the Limit - Liability for Wilful Misconduct Under the Guatemala Protocol*, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 42, Issue 3 (Summer 1976), s. 604 [online]. [cit. 2017-02-17]. Dostupné z:

http://www.heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/jalc42&div=37&start_page=603&collection=journals&set_as_cursor=0&men_tab=srchresults

¹²⁶ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 147.

¹²⁷ HORNÍK, J., *Omezit či neomezit odpovědnost dopravců vůči cestujícím? Toť otázka* [online]. [cit. 2017-02-17]. Dostupné z: <http://www.flying-revue.cz/omezit-ci-neomezit>

¹²⁸ *Seznam smluvních států* [online]. [cit. 2017-02-17]. Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf

¹²⁹ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 147.

¹³⁰ *Dodatkový protokol č. 1 o změně VÚ, Dodatkový protokol č. 2 o změně VÚZH, Dodatkový protokol č. 3 o změně VÚZH změně Guatemalským protokolem a Dodatkový protokol č. 4 o změně VÚZH.*

SDR vychází z hodnoty tzv. koše klíčových světových měn.¹³¹ Čtvrtý protokol revidoval Varšavský systém, a to zejména přizpůsobením dopravních dokumentů automatizaci obsluhy letecké dopravy a zvýšením limitů odpovědnosti dopravce. Do současné doby nabyly účinnosti první, druhý a čtvrtý dodatkový protokol, naopak u třetího dodatkového protokolu doposud nebyl překonán ratifikační limit, své účinnosti tak zatím nemohl nabýt.¹³²

3.2 Montrealská úmluva

Následkem roztržitého Varšavského systému způsobené odmítnutím ratifikovat protokoly a úmluvy upravující VÚ všemi jejími smluvními státy došlo k závažnému narušení jejího cíle – unifikovat mezinárodní leteckou dopravu. Vystala tak potřeba sjednotit pravidla tak, aby byla uznána co nejvyšším počtem států světa.¹³³ Montrealská úmluva tento cíl splnila, jelikož ji postupně přijala většina států světa.¹³⁴ MÚ byla přijata 28. 5. 1999 a v platnost i pro Českou republiku, která ji vyhlásila ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 123/2003, vstoupila 4. 11. 2003. I přes to však nelze považovat mezinárodní leteckou dopravu za unifikovanou do té doby, kdy se všechny smluvní státy VÚ nestanou smluvními státy MÚ.¹³⁵

MÚ vychází z VÚ, dodržuje její strukturu a snaží se s výjimkou modernizace vybrané terminologie zachovat i její původní jazyk. MÚ přebírá některá ustanovení 4. Dodatkového protokolu z Montrealu, Guatemalského protokolu a téměř celou GÚ.

3.2.1 Působnost

Podobně jako VÚ i MÚ vymezuje svou působnost pozitivně i negativně. Vztahuje se na veškerou mezinárodní přepravu^{136, 137} osob, zavazadel a nákladu¹³⁸, prováděnou letadlem,

¹³¹ Do koše klíčových světových měn do roku 1999 patřil Americký dolar, Japonský jen, Britská libra, Německá marka a Francouzský frank. V roce 1999 byly poslední dvě zmíněné nahrazeny Eurem. V říjnu 2016 se součástí koše stalo i Čínské renminbi. Viz Evolution of the SDR: Paper Gold or Paper Tiger? [online]. [cit. 2017-02-17]. Dostupné z: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/history/2001/ch18.pdf>

¹³² HORNÍK, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, s. 19.

¹³³ BARTSCH, R., I., C., International Aviation Law: A Practical Guide, s. 24 – 25.

¹³⁴ K dnešnímu dni byla MÚ přijata 123 státy. Viz seznam smluvních států [online]. [cit. 2017-02-17]. Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

¹³⁵ HORNÍK, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, s. 19.

¹³⁶ MÚ používá místo pojmu doprava užívaného VÚ pojem přeprava. Mezinárodní přepravou se rozumí jakákoli přeprava při níž podle dohody smluvních stran místo odletu a místo určení buď na území dvou smluvních stran MÚ, nebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu i tehdy, není-li tento stát smluvní stranou MÚ. Viz čl. 1 odst. 2 MÚ.

a to za úplaty či bezplatně, je-li provozována podniky a organizacemi zabývajícími se leteckou přepravou,¹³⁹ včetně přepravy provozované státem nebo za stanovených podmínek právníkou osobou zřízenou na základě zákona.¹⁴⁰ Naopak se nevztahuje na vnitrostátní přepravu bez dohodnuté zastávky na území jiného státu,¹⁴¹ přepravu poštovních zásilek,¹⁴² ty části kombinované dopravy prováděné jiným dopravním prostředkem než letadlem¹⁴³ a ve vybraných ustanoveních¹⁴⁴ na přepravu prováděnou za mimořádných okolností.¹⁴⁵

V souvislosti s rozvojem letecké dopravy již bylo oproti VÚ vypuštěno ustanovení o vyloučení aplikace MÚ na přepravu prováděnou leteckými podniky při prvních pokusech za účelem zřízení pravidelných leteckých linií.

3.2.2 Přepravní dokumenty

Ustanovení o přepravních dokumentech prošla ve srovnání s VÚ celou řadou změn. Jízdenka¹⁴⁶ a průvodka pro zavazadlo byly nahrazeny pojmem přepravní dokument.¹⁴⁷ Ten může být vydán jak v individuální tak v hromadné formě a musí obsahovat alespoň informaci o místech odletu a určení a případně alespoň o jedné zastávce, je-li v rámci vnitrostátní dopravy dohodnuta jedna nebo několik zastávek na území cizího státu.¹⁴⁸ Místo přepravního dokumentu může být cestujícímu vydán jiný prostředek,¹⁴⁹ v němž jsou obsaženy povinné

¹³⁷ Jedná-li se o obousměrný let ze smluvního do nesmluvního státu, bude se přeprava řídit MÚ, pokud však dojde pouze k jednosměrnému letu ze smluvního do nesmluvního státu, bude se přeprava řídit VÚZH, jsou-li dotčené státy jejími smluvními stranami. Viz POLÁČEK, B., Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I, Praha, Wolters Kluwer, 2016, s. 212-213.

¹³⁸ Další terminologickou změnou je nahrazení pojmu zboží pojmem náklad.

¹³⁹ Čl. 1 odst. 1 MÚ.

¹⁴⁰ Čl. 2 odst. 1 MÚ.

¹⁴¹ Čl. 1 odst. 2 MÚ.

¹⁴² Čl. 2 odst. 3 MÚ.

¹⁴³ Čl. 38 odst. 1 MÚ.

¹⁴⁴ Jedná se o ustanovení čl. 3, čl. 4, čl. 5, čl. 7 a čl. 8 MÚ.

¹⁴⁵ Čl. 51 MÚ

¹⁴⁶ Resp. letenka ve smyslu VÚZH.

¹⁴⁷ Nákladem a nákladním leteckým listem upravených ve čl. 4 a násl. MÚ se autor nebude zabývat.

¹⁴⁸ Čl. 3 odst. 1 MÚ.

¹⁴⁹ Jiným prostředkem může být typicky čárový či QR kód, z nichž informace v nich obsažené nejsou znatelné. Viz HORNÍK, J., Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 3/2000, s. 267.

informace. I přes to musí dopravce vydat písemné potvrzení o informacích v daném prostředku obsažených.¹⁵⁰

Dále má dopravce vůči cestujícímu povinnost vydat mu zavazadlový lístek pro každý kus zapsaného zavazadla¹⁵¹ a písemně mu oznámit upozornění na možné omezení dopravcovy odpovědnosti za usmrcení či zranění osob, zničení, ztrátu nebo poškození zavazadel a za zpoždění, aplikuje-li se MÚ.¹⁵²

Nesplní-li dopravce některou z povinností uvedených výše, existence ani platnost přepravní smlouvy není ovlivněna včetně platnosti ustanovení MÚ o omezení jeho odpovědnosti.¹⁵³ V této oblasti byla VÚ mnohem striktnější, neboť za nesplnění základních povinností odejíkala dopravci oprávnění dovolávat se ustanovení VÚ omezující či vylučující jeho odpovědnost.

3.2.3 Odpovědnost dopravce

Hmotněprávní úprava odpovědnosti dopravce nabyla v MÚ oproti VÚ poměrně značných změn. Tou základní je striktní rozdělení odpovědnosti dopravce na společné ustanovení o odpovědnosti za škody způsobené cestujícím a na jejich zavazadlech a oddělenou úpravu odpovědnosti při poškození nákladu. Vymezení škodných událostí je však v MÚ stejné jako ve VÚ. Jsou jimi:

- a) smrt nebo zranění cestujícího,¹⁵⁴
- b) zničení, ztráta nebo poškození zapsaných zavazadel¹⁵⁵ nebo přepravovaného nákladu¹⁵⁶, anebo
- c) zpoždění.¹⁵⁷

Koncepce odpovědnosti dopravce je MÚ zpřísněna. Oproti VÚ, která byla postavena na předpokládané odpovědnosti dopravce za způsobené škody, zavádí v případě usmrcení nebo zranění cestujících koncept absolutní odpovědnosti¹⁵⁸ do částky 113 100 SDR¹⁵⁹ (před

¹⁵⁰ Čl. 3 odst. 2 MÚ.

¹⁵¹ Čl. 3 odst. 3 MÚ.

¹⁵² Čl. 3 odst. 4 MÚ.

¹⁵³ Čl. 3 odst. 5 MÚ.

¹⁵⁴ Čl. 17 odst. 1 MÚ.

¹⁵⁵ Čl. 17 odst. 2 MÚ.

¹⁵⁶ Čl. 18 odst. 1 MÚ. Nákladem se dále autor nebude zabývat.

¹⁵⁷ Čl. 19 MÚ.

¹⁵⁸ Jedinou výjimku představuje ust. čl. 20 MÚ. Pokud z důvodu usmrcení či zranění cestujícího žádá náhradu škody osoba od cestujícího odlišná a dopravce prokáže, že škoda byla způsobena z nedbalosti, protiprávního činu

revizí¹⁶⁰ 100 000 SDR).¹⁶¹ Nad tuto částku se dopravce může exkullovat v případě, kdy prokáže, že ke škodě nedošlo výlučně jeho nedbalostí, protiprávním činem nebo opomenutím, případně v případě, kdy ke škodě došlo výlučně nedbalostí, protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.¹⁶² Důkazní břemeno leží i zde na straně dopravce.

Odpovědnost dopravce je dále limitována v případě škodných událostí, jejichž následkem je zničení, ztráta nebo poškození zapsaných zavazadel a zpoždění cestujících a jejich zavazadel. V případě způsobení škody na zavazadlech včetně jejich zpoždění činí limit 1 131 SDR^{163,164} (před revizí 1 000 SDR). Dojde-li ke zpoždění cestujících, odpovědnostní limit činí 4 694 SDR¹⁶⁵ (před revizí 4 150 SDR). Limitů se však dopravce nemůže dovolat, jestliže ke škodě dojde jeho jednáním nebo opomenutím učiněným úmyslně se záměrem způsobit cestujícímu škodu, případně i z nedbalosti. Totéž platí pro jednání či opomenutí jeho zaměstnanců a agentů.¹⁶⁶ MÚ naopak nebrání, aby si dopravce s cestujícím ujednali vyšší limity odpovědnosti, případně nestanovili žádné.¹⁶⁷ Neplatná budou však ujednání, která dopravce odpovědnosti zbavují či stanovují její nižší limity.¹⁶⁸

Mimo to dává MÚ pravomoc soudu, aby dle svého právního řádu přiznal částečně či zcela náhradu nákladů řízení vynaložených žalobcem, včetně úroků, i nad rámec stanovených limitů.¹⁶⁹

či opomenutí cestujícího, může se své odpovědnosti zprostit, a to zcela nebo s částí, v závislosti na míře takového jednání cestujícího.

¹⁵⁹ Montrealskými protokoly zavedená SDR byla MÚ rovněž přijata.

¹⁶⁰ K revizi došlo v souladu s čl. 24 odst. 2 MÚ v roce 2009 a došlo tím k navýšení limitů o 13,1%. Viz Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o změně limitů odpovědnosti stanovených MÚ [online]. [cit. 2017-02-24]. Dostupné z: www.mvcr.cz/soubor/sb020-10m-pdf.aspx

¹⁶¹ Čl. 21 odst. 1 MÚ.

¹⁶² Čl. 21 odst. 2 MÚ.

¹⁶³ Čl. 22 odst. 2 MÚ.

¹⁶⁴ Tento limit může být v případě zvláštního zájmu cestujícího na dodání v místě určení a zaplacení příslušného poplatku vyšší. Dopravce pak odpovídá do částky udané v příslušném prohlášení s výjimkou situace, kdy prokáže, že udaná částka je vyšší než skutečný zájem cestujícího. Viz čl. 22 odst. 2 MÚ.

¹⁶⁵ Čl. 22 odst. 1 MÚ.

¹⁶⁶ Čl. 22 odst. 5 MÚ.

¹⁶⁷ Čl. 25 MÚ.

¹⁶⁸ Čl. 26 MÚ.

¹⁶⁹ Výjimku představuje případ, kdy výše přiznané náhrady škody, nepočítaje v ní náklady řízení, nepřesahuje částku, kterou dopravce nabídl písemně žalobci do šesti měsíců ode dne škodné události, anebo před zahájením řízení, došlo-li k němu později. Viz čl. 22 odst. 6 MÚ.

Dopravce se své odpovědnosti může zprostit pouze v případě zpoždění cestujících nebo jejich zavazadel, jestliže prokáže, že:

- a) on sám, jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách takto učinit, anebo
- b) škodu způsobil nebo k ní přispěl z nedbalosti, protiprávního činu nebo opomenutí sám cestující.¹⁷⁰

MÚ zcela nově zavádí povinnost dopravce, vyžadují-li to vnitrostátní předpisy, poskytnout v případě leteckých nehod, jejichž následkem byla smrt nebo zranění cestujících, oprávněným osobám peněžní zálohu k uspokojení jejich okamžitých ekonomických potřeb. Záloha se stává součástí v budoucnu vyplacené náhrady škody, přičemž její výše se od celkového nároku odečte a zbytek vyplatí oprávněnému.¹⁷¹

3.2.4 Procesní otázky

Přípustnost žaloby na náhradu škody, která vznikla podle MÚ, smlouvy mezi cestujícím a dopravcem či z porušení dopravních povinností nastupuje pouze v souladu s podmínkami a limity odpovědnosti stanovených MÚ.¹⁷² Stanovuje se také prioritita kompenzačního charakteru nároků vzniklých následkem škodné události, naopak veškeré represivní, exemplární či jiné nároky jsou nevymahatelné.¹⁷³

Je-li žalován zaměstnanec nebo agent dopravce a prokáže, že jednal v rámci svých pracovních povinností, má právo využívat stejných podmínek a limitů jako dopravce. Náhrada škody vymáhaná po dopravci a jeho zaměstnancích a agentech pak nesmí překročit MÚ stanovené limity. To však neplatí, prokáže-li se, že škodu způsobil jednání či opomenutí zaměstnance nebo agenta učiněné s úmyslem způsobit škodu či nedbalostně s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde.¹⁷⁴

¹⁷⁰ Dopravce se zprostit odpovědnosti zcela nebo z části v té míře, v jaké jednání či opomenutí cestujícího vedlo ke způsobení škody. Viz čl. 20 MÚ.

¹⁷¹ Čl. 28 MÚ.

¹⁷² V zásadě obdobnou úpravu čl. 29 MÚ bychom našli v čl. 24 VÚZH. MÚ převzala exkluzivitu svého uplatnění v případě žaloby na náhradu škody. Tato přednost byla také vyslovena Nejvyšším soudem USA ve věci *El Al Israel Airlines Ltd. v. Tseng* v případě přednostní aplikace VÚ v žalobě na náhradu škody za tělesné újmy cestujících v mezinárodní letecké přepravě. Viz POLÁČEK, B., Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I, s. 218.

¹⁷³ Čl. 29 MÚ.

¹⁷⁴ Čl. 30 MÚ.

Dojde-li k poškození či zpoždění zavazadla cestujícího, je podkladem pro přípustnost žaloby na náhradu škody včasné oznámení reklamace, která má obligatorně písemnou formu a v uvedených lhůtách musí být předána či zaslána dopravci. Reklamace při poškození zavazadla musí být učiněna neprodleně, jakmile cestující poškození zjistí, nebo do 7 dnů ode dne převzetí zapsaného zavazadla. V případě zpoždění zavazadla musí být reklamace učiněna do 21 dnů, kdy bylo zavazadlo předáno cestujícímu k dispozici. Nevznese-li cestující v promlčecích lhůtách reklamaci, jeho žalobní nárok odpadá s výjimkou případu, kdy by se dopravce dopustil podvodu.¹⁷⁵

Volba soudu, u kterého může být podána žaloba, náleží žalobci, přičemž ten určí volbou jednu ze čtyř možností, které jsou stejné jako v případě VÚ. MÚ navíc v případě žaloby na náhradu škody způsobené usmrcením nebo zraněním cestujícího přidává pátou jurisdikci, kterou je území smluvní strany, kde měl cestující v době nehody své hlavní a trvalé bydliště,¹⁷⁶ za splnění podmínky, že:

- a) dopravce provádí leteckou dopravu cestujícího z místa jeho hlavního a trvalého bydliště nebo na něj, a to svým letadlem nebo letadlem jiného dopravce podle obchodní smlouvy,¹⁷⁷ anebo
- b) dopravce uskutečňuje leteckou přepravu cestujících v provozních prostorách pronajatých nebo vlastněných jím samým nebo jiným dopravcem, se kterým uzavřel obchodní smlouvu.^{178, 179}

Žaloba musí být podána ve dvouleté promlčecí lhůtě ode dne příletu na místo určení nebo ode dne, kdy letadlo mělo doletět, nebo ode dne zastavení dopravy. Počátek běhu lhůty se určuje dle právního řádu soudu, který o věci rozhoduje.¹⁸⁰

¹⁷⁵ Čl. 31 MÚ.

¹⁷⁶ Hlavním a trvalým bydlištěm se rozumí trvalé bydliště cestujícího v době nehody bez ohledu na jeho státní příslušnost. Viz čl. 33 odst. 3 písm. b) MÚ.

¹⁷⁷ Obchodní smlouvou se rozumí smlouva odlišná od smlouvy o zastoupení sjednaná mezi dopravci a týkající se zajištění jejich společných služeb pro leteckou přepravu cestujících. Viz čl. 33 odst. 3 písm. a) MÚ.

¹⁷⁸ Čl. 33 odst. 2 MÚ.

¹⁷⁹ Pojem uskutečňování či provádění letecké přepravy může být chápán i širěji, a to i zahrnutím provozních prostor, ze kterých jsou provozovány webové stránky, na nichž jsou letenky nabízeny online či call centra, přes která se letenky rovněž mohou nabízet. Viz DE LEON, M., P., WERNER, E., *The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 66, 2001, s. 1163 [online]. [cit. 2017-02-19]. Dostupné z:

<http://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1588&context=jalc>

¹⁸⁰ Čl. 35 MÚ.

Důležité je také závěrem zmínit ustanovení čl. 37, které oproti úpravě VÚ v MÚ přibylo, o právu regresu osoby odpovědné za škodu vůči jakékoli jiné osobě. Bude tak na iniciativě leteckých dopravců, jejich zaměstnanců a agentů domáhat se po třetích osobách finančních kompenzací, dojde-li ke škodné události i přičiněním těchto osob.

3.3 Sekundární právo EU

Jak již bylo pojednáno v kapitole 2.3.2., sekundární právo EU má v oblasti regulace mezinárodní letecké dopravy své významné postavení. Nejvýznamnější formou evropské právní úpravy letecké dopravy jsou nařízení, která mají přímý účinek a bezprostředně zavazují všechny subjekty bez potřeby transformace do právních předpisů členských států EU.¹⁸¹ O nejdůležitějších z nich – Nařízení č. 2027/97 ve znění Nařízení č. 889/2002 a Nařízení č. 261/2004 je pojednáno v obecné rovině níže. Rozboru konkrétních práv a povinností plynoucích pro evropského cestujícího a leteckého dopravce je věnována kapitola čtvrtá.

3.3.1 Nařízení č. 2027/97 ve znění Nařízení č. 889/2002

V průběhu devadesátých let docházelo na půdě národních parlamentů členských států EU k postupnému zvyšování limitů odpovědnosti leteckých dopravců, jelikož s hospodářským a sociálním pokrokem docházelo ke stále intenzivnějšímu názoru, že limity stanovené VÚZH nejsou dostatečné. Členské státy tak činily samostatně, a proto docházelo ke stanovení rozdílných podmínek přepravy na vnitřním leteckém trhu.¹⁸² Evropský zákonodárce proto začal jednat s cílem sjednotit standardy ochrany a pravidla odškodňování cestujících jak při mezinárodní letecké dopravě, tak při letecké dopravě na vnitřním trhu. Výsledkem bylo přijetí Nařízení č. 2027/97.¹⁸³

Jelikož členské státy EU přistoupily k MÚ, vyvstala zde potřeba původní Nařízení č. 2027/97 novelizovat a provést jím příslušná ustanovení MÚ, pokud šlo o leteckou přepravu cestujících a jejich zavazadel, a doplnit jej určitými ustanoveními. Stalo se tak Nařízením č. 889/2002.^{184, 185} NOLD tedy v zásadě provádí MÚ, tím pádem je odpovědnost dopravce

¹⁸¹ BOGUSZAK, J., ČAPEK, J., GERLOCH, A., Teorie práva, 2. přeprac. vyd., Praha, ASPI, 2004, s. 62.

¹⁸² POLÁČEK, B., Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I, s. 178 – 179.

¹⁸³ Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod je dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A31997R2027>

¹⁸⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod je dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R0889&from=CS>

Společenství,¹⁸⁶ pokud jde o cestující a jejich zavazadla, založena právě jejími ustanoveními.¹⁸⁷ Významnými doplněními však jsou:

1. Aplikace ustanovení MÚ na vnitrostátní leteckou dopravu jednotlivých členských států.¹⁸⁸
2. Zavedení tarifu, který je cestujícímu sdělen na požádání, pro stanovení dodatečné částky zvláštního zájmu cestujícího na doručení jeho zavazadel na místo určení.¹⁸⁹
3. Zavedení minimální zálohy k uspokojení bezprostředních ekonomických potřeb oprávněných fyzických osob ve výši 16 000 SDR za 1 cestujícího v případě letecké nehody, jejíž následkem byla jeho smrt, a to nejpozději do 15 dnů po zjištění totožnosti oprávněné osoby.¹⁹⁰
4. Zavedení informační povinnosti dopravců upravující jejich odpovědnost za cestující a jejich zavazadla při prodeji služeb letecké dopravy.¹⁹¹

3.3.2 Nařízení č. 261/2004

Historicky první evropskou právní úpravou regulace letecké dopravy bylo Nařízení č. 295/91.¹⁹² Upravovalo systém náhrad za odepření nástupu na palubu letadla v pravidelné letecké dopravě v případě tzv. overbookingu.¹⁹³ V souvislosti s jeho omezenou působností bylo nutné chránit práva cestujících mnohem efektivněji nejen v případě odepření nástupu do

¹⁸⁵ Autor bude dále pracovat s Nařízením č. 2027/97 ve znění Nařízení č. 889/2002 pod souhrnným označením „NOLD“. Odkazuje-li tak na některé ustanovení NOLD, je tím myšleno ustanovení původního nařízení ve znění jeho novely.

¹⁸⁶ Leteckým dopravcem společenství se dle čl. 2 NOLD rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem.

¹⁸⁷ Čl. 3 NOLD.

¹⁸⁸ Čl. 1 NOLD.

¹⁸⁹ Zavedením tarifu v Čl. 3a NOLD byl rozšířen čl. 22 odst. 2 MÚ.

¹⁹⁰ Srov. čl. 5 NOLD a čl. 28 MÚ.

¹⁹¹ Dopravce má povinnost zpřístupnit na všech prodejních místech, internetu či při prodeji po telefonu souhrn hlavních ustanovení o jeho odpovědnosti vůči cestujícím a jejich zavazadlům včetně její případné limitace, lhůtách pro vyplnění žádosti o náhradu škody a možnosti učinění zvláštního prohlášení o zavazadlech. Viz. čl. 6 NOLD.

¹⁹² Nařízení č. 295/91 je dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991R0295&qid=1488721262514&from=EN>

¹⁹³ Overbooking je případ, kdy je v letadle platně rezervováno a potvrzeno více míst, než je skutečně k dispozici. Viz čl. 1 Nařízení č. 295/91.

letadla, ale také v případech zpoždění či zrušení letů,¹⁹⁴ k čemuž došlo vydáním Nařízením č. 261/2004,¹⁹⁵ které Nařízení č. 295/91 zrušilo.¹⁹⁶

Nařízení č. 261/2004 se vztahuje na pravidelnou i nepravidelnou¹⁹⁷ leteckou dopravu prováděnou z letiště umístěného na území členského státu Společenství nebo prováděnou z letiště umístěného na území třetího státu na letiště umístěné na území členského státu pokud cestujícím nebyla poskytnuta náhrada, odškodnění a pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.¹⁹⁸

Leteckému dopravci je na základě čl. 14 Nařízením uložena povinnost informovat cestující o jejich právech, a to čitelným a viditelným oznámením. V případě nevidomých a zrakově postižených cestujících je pak nutno užít jiné vhodné prostředky. Dojde-li ke zrušení letu, má letecký dopravce povinnost předat cestujícím písemné oznámení, které stanoví v souladu s Nařízením pravidla pro náhradu škody a pomoc poskytovanou na základě Nařízením.

Odpovědnost dopravce nesmí být nijak smluvně omezena a není možno se jí jakkoli zprostit ve smyslu minima stanoveného Nařízením. Pokud by k modifikaci odpovědnosti i přes to došlo, má cestující oprávnění uskutečnit nezbytné úkony u příslušného soudu či jiných orgánů za účelem získání dodatečné náhrady, kterou Nařízením garantuje.¹⁹⁹ O jednotlivých náhradách a dalších nárocích cestujících je pojednáno v další kapitole.

K prosazování Nařízením jsou členské státy povinny určit subjekt, který za kontrolu dodržování povinností dopravců bude odpovědný a v případě potřeby přijme nezbytná opatření k zajištění dodržování práv cestujících.²⁰⁰ V České republice je tímto subjektem Úřad pro civilní letectví.

3.3.3 Vztah evropské regulace k mezinárodním smlouvám

Přijetím Nařízením č. 261/2004, které mimo jiné upravuje významné zpoždění letů, došlo ke vzniku potenciální kolize mezi zmíněným Nařízením a MÚ, která také upravuje

¹⁹⁴ HORNÍK, J., Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, Právní rozhledy, 15/2004, s. 570.

¹⁹⁵ Nařízením č. 261/2004 je dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0261&from=CS>

¹⁹⁶ Čl. 18 Nařízením č. 261/2004.

¹⁹⁷ HORNÍK, J., Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, s. 571.

¹⁹⁸ Čl. 3 odst. 1 Nařízením č. 261/2004.

¹⁹⁹ Čl. 15 Nařízením č. 261/2004.

²⁰⁰ Čl. 16 Nařízením č. 261/2004.

nároky cestujících při zpoždění letů. Při střetu práva EU a mezinárodních smluv se uplatňuje ustanovení čl. 216 odst. 2 SFEU, které říká, že „*dohody uzavřené Unii jsou závazné pro orgány Unie i pro členské státy.*“²⁰¹

Z hlediska hierarchie právních pramenů stojí mezinárodní smlouvy mezi právem primárním a sekundárním. Jejich konkrétní závaznost a případné kolize tak řeší SD EU dle čl. 218 odst. 11 SFEU.²⁰²

Ve věci nesouladu Nařízení č. 261/2004 rozhodoval SD EU v tzv. rozsudku IATA a ELFAA, v němž se jednalo mj. o způsob, jakým Spojené království provedlo Nařízení č. 261/2004. Podle judikatury SD EU mají většinou mezinárodní smlouvy aplikační přednost před sekundárním právem EU, nicméně v této věci došel soud k závěru, že ustanovení čl. 5 až 7 Nařízení č. 261/2004 nejsou s čl. 19, 22 a 29 MÚ neslučitelná. MÚ se totiž omezuje na úpravu podmínek, za jejichž splnění mohou cestující podat žalobu na náhradu škody způsobené zpožděním letu z titulu individualizované nápravy k získání náhrady škody. Pomoc poskytovaná cestujícím na základě Nařízení č. 261/2004 v případě významného zpoždění letu pak představuje standardizované a okamžité opatření k nápravě způsobené škody. Tato opatření nepatří k těm, u nichž MÚ stanovuje podmínky výkonu a nemohou tak být neslučitelná s MÚ.²⁰³ Lze tak říci, že Nařízení č. 261/2004 MÚ pouze doplňuje a rozšiřuje cestujícím možnosti, jak uplatňovat svá práva vůči leteckým dopravcům.

²⁰¹ POLÁČEK, B., Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I, s. 221.

²⁰² SYLLOVÁ, J., Lisabonská smlouva: komentář, s. 216.

²⁰³ POLÁČEK, B., Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I, s. 222.

4 Práva evropských cestujících ve světle evropské úpravy mezinárodní letecké dopravy

Právní úprava regulace mezinárodní letecké dopravy je v současné době v oblasti ochrany cestujících a jejich zavazadel víc než dostačující. V předchozích kapitolách autor přehledně rozebral nejdůležitější právní instrumenty zakotvující odpovědnost leteckých dopravců a nároky cestujících, které plynou ze škodných událostí, které se při jejich přepravě mohou stát.

Současná právní úprava, která se v jednotlivých případech škodných událostí může aplikovat, je z pohledu evropského cestujícího trojí. Nejdůležitějším pramenem je Montrealská úmluva, která je na evropské úrovni provedena a doplněna NOLD. Ve vztahu ke státům, které MÚ neratifikovaly, však zůstává v platnosti Varšavská úmluva změněná v Haagu ve znění dalších doplňujících mezinárodních smluv, které vytváří nepřehledný Varšavský systém. Doplněním palety práv evropských cestujících je pak Nařízení č. 261/2004.

V této části se autor zaměří na konkrétní práva evropských cestujících, která nastupují jako následek některé z předpokládaných škodných událostí za situace, kdy je aplikována MÚ či některý z pramenů evropského sekundárního práva, neboť předpokládá, že Varšavský systém v budoucnu bude hrát stále menší roli v souvislosti s rostoucím počtem smluvních států MÚ. Za evropského cestujícího autor nepovažuje jen občany EU případně EHP, ale všechny cestující, kteří mohou aplikace jak MÚ, tak předpisů sekundárního práva EU využít.²⁰⁴ V závěru této kapitoly bude dán prostor také možné budoucnosti evropské regulace letecké dopravy, která je stejně jako její předmět velmi dynamická a její změny budou v průběhu času potřeba.

4.1 Cíle evropské regulace ochrany práv cestujících

Jak již bylo řečeno v předchozích kapitolách, vzhledem k dynamizaci letecké dopravy v průběhu 20. století a tím i narůstajícímu počtu škodných událostí vyvstala potřeba chránit cestující a stanovit tak leteckým dopravcům jasná pravidla, podle kterých se musí řídit. Cílem evropského zákonodárce je vytvoření *Jednotného evropského nebe*. Tato iniciativa zahájená v roce 1999 má postupně vytvořit konkurenci schopný vnitřní letecký trh s ohledem na ekonomický vývoj a ochranu životního prostředí, na kterou je kladen stále větší důraz. Do

²⁰⁴ Jak bylo řešeno v předchozích kapitolách, působnost MÚ a evropských nařízeních je vázána na smluvní, respektive členské státy, ne státní občanství.

roku 2035 bychom tak měli být svědky zcela harmonizované a ještě lépe unifikované právní úpravy regulace mezinárodní letecké dopravy.

4.2 Charakteristika jednotlivých práv cestujících

Současná právní úprava předpokládá se škodnými událostmi, které mohou mít na cestujícího velmi negativní vliv, ať už se jedná o jeho osobu či jeho zavazadlo. Jednotlivá oprávnění cestujících dožadovat se kompenzace způsobené škody tak nastupují v případě níže vyjmenovaných škodných událostí. Jsou jimi:

- a) smrt, zranění, nebo jiné ublížení na zdraví cestujících,
- b) zničení, ztráta, poškození a zpoždění zavazadel,
- c) zpoždění letu,
- d) zrušení letu,
- e) odepření nástupu na palubu letadla, a popřípadě
- f) změna třídy.

Autor se v této části nebude zaměřovat na informace týkající se působnosti či procesních otázek stanovených jak MÚ, tak sekundárním právem EU. Pojedná pouze o komplexních informací pro čtenáře, kteří jsou cestujícími a potřebují mít alespoň základní povědomí o tom, na co mají nárok.

4.2.1 Smrt, zranění, nebo jiné ublížení na zdraví²⁰⁵

Dojde-li na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoli operací při nastupování či vystupování z něj k nehodě, jejíž následkem je smrt či zranění cestujících, je dopravce absolutně odpovědný za škody nepřesahující částku 113 100 SDR, což je zhruba 144 553 EUR.^{206, 207} Za škody přesahující tuto hranici dopravce neodpovídá, jestliže prokáže,

²⁰⁵ Práva cestujících domáhat se náhrady škody, dojde-li ke smrti, zranění, nebo jinému ublížení na zdraví jsou komplexně upravena MÚ a NOLD. Z tohoto důvodu se autor rozhodl pojmout práva cestujících plynoucí z obou pramenů dohromady. Podobně tak stanovují v rámci své informační povinnosti i dva největší čeští letečtí dopravci, a to České aerolinie a Travel Service. Viz:

1. Upozornění na omezení odpovědnosti Českých aerolinií [online]. [cit. 2017-02-24]. Dostupné z:

http://www.csa.cz/cs/portal/info-and-services/travel-information/conditions_of_carriage/liability_notice.pdf

2. Přepravní podmínky Travel Service a Smart Wings pro cestující a zavazadla v letecké dopravě [online].

[cit. 2017-02-24]. Dostupné z: <http://www.travelservice.aero/attachments/1/conditions-of-carriage-2014-12-16-cs.pdf>

²⁰⁶ Přepočtení SDR dle MÚ byl proveden k 23. 2. 2017. 1 SDR = 1.278100 EUR. Viz SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days [online]. [cit. 2017-02-23]. Dostupné z:

http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx

že ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí, protiprávním činem či opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů či k ní došlo výlučně jednáním či opomenutím třetí strany.²⁰⁸ Pokud však dopravce neunese důkazní břemeno, odpovídá i za škodu převyšující 113 100 SDR.

Nehledě na stanovené limity smluvním stranám nic nebrání v tom, aby si stanovily vyšší limity odpovědnosti v rámci přepravní smlouvy, případně nestanovily limity žádné.²⁰⁹ Rovněž dopravci nebrání nic k tomu, aby odmítl uzavřít jakoukoli přepravní smlouvu či se vzdal jakékoli obrany stanovené MÚ.²¹⁰ Naopak ustanovení přepravní smlouvy zbavující či omezující dopravcovu odpovědnost jsou neplatná.²¹¹ Důležité je také zmínit, že v případě soudního sporu má cestující jako žalobce právo žádat nad rámec MÚ stanovených limitů částečně či zcela náhradu nákladů řízení, dovoluje-li to právní řád soudu, u kterého je daný spor veden.²¹²

Dojde-li k usmrcení či zranění cestujících a vyžaduje-li to vnitrostátní právo, je dopravce povinen poskytnout oprávněným osobám neprodleně zálohu k uspokojení jejich okamžitých ekonomických potřeb.²¹³ Ohledně výše těchto záloh MÚ mlčí. Vodítka evropskému cestujícímu přináší NOLD, které stanoví minimální zálohu v případě smrti cestujícího ve výši 16 000 SDR, což je zhruba 20 450 EUR,²¹⁴ které je dopravce cestujícímu povinen poskytnout nejpozději do 15 dnů po zjištění totožnosti osoby oprávněné k náhradě škody.²¹⁵ Ani NOLD však nestanoví výši zálohy poskytnuté v případě zranění cestujících, bude tak na stranách přepravní smlouvy, aby si tuto výši ujednaly smluvně.

²⁰⁷ Srov. čl. 17 odst. 1 a čl. 21 odst. 1 MÚ.

²⁰⁸ Čl. 21 odst. 2 MÚ.

²⁰⁹ Čl. 25 MÚ.

²¹⁰ Čl. 27 MÚ.

²¹¹ Zbývá ustanovení smlouvy však zůstávají i nadále platná. Viz čl. 26 MÚ.

²¹² I zde platí určité výjimky, o kterých se autor zmínil výše. Viz čl. 22 odst. 6 MÚ.

²¹³ Čl. 28 MÚ.

²¹⁴ Přepočítání SDR dle MÚ byl proveden k 23. 2. 2017. 1 SDR = 1.278100 EUR. Viz SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days [online]. [cit. 2017-02-23]. Dostupné z: http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx

²¹⁵ Srov. čl. 5 Nařízení č. 2027/97 a čl. 1 odst. 7 Nařízení č. 889/2002.

4.2.2 Zničení, ztráta, poškození a zpoždění zavazadla²¹⁶

Dojde-li ke zničení, ztrátě či poškození zavazadla cestujícího,²¹⁷ ať už na palubě letadla nebo kdykoli v průběhu doby, při níž bylo zapsané zavazadlo pod kontrolou dopravce, je dopravce odpovědný za škodu do částky 1 131 SDR na cestujícího, což je zhruba 1 445 EUR.^{218, 219} Do této částky je dopravce rovněž odpovědný, dojde-li ke zpoždění zavazadla s výjimkou případu, kdy prokáže, že učinil veškerá přiměřená preventivní opatření nebo bylo nemožné takováto opatření učinit.²²⁰ Cestující má však v případě zvláštní oblíbené věci²²¹ právo učinit před odbavením prohlášení o zvláštním zájmu na dodání zavazadla v místě určení a zaplatit příplatek, který je stanoven tarifem pro dodatečné náklady na přepravu a pojištění daných zavazadel.²²² Dojde-li ke škodné události na tomto zavazadle, ať už se jedná o jeho poškození, ztrátu či zpoždění, je dopravce odpovědný zaplatit náhradu škody do výše udané částky, neprokáže-li, že tato částka byla vyšší než skutečný zájem cestujícího na dodání zavazadla do místa určení.²²³ Vedle zvláštního příplatku je také z logiky věci možné, jak poukazují i sami letečtí dopravci, připojistit si zavazadlo u komerční pojišťovny.²²⁴

Pozor by si cestující měli dát i na případné vady, nedostatečnou kvalitu či nedokonalost zavazadla. Pokud by došlo k jeho poškození či zničení, může dojít ke zproštění či omezení odpovědnosti dopravce.²²⁵ Autor tak cestujícím doporučuje zavazadla před odletem řádně zdokumentovat, a to např. vyfocením, budou tak mít vyšší jistotu v případném sporu s dopravcem.

²¹⁶ Práva cestujících domáhat se náhrady škody, dojde-li ke zničení, ztrátě, poškození či zpoždění zavazadla jsou komplexně upravena MÚ a NOLD. Z tohoto důvodu se autor rozhodl pojmout práva cestujících plynoucí z obou pramenů dohromady. Viz pozn. pod čarou č. 203.

²¹⁷ Rozumějme zapsaného i nezapsaného. Srov. čl. 17 odst. 2 a čl. 17 odst. 4 MÚ.

²¹⁸ Přepočít SDR dle MÚ byl proveden k 23. 2. 2017. 1 SDR = 1.278100 EUR. Viz SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days [online]. [cit. 2017-02-23]. Dostupné z: http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx

²¹⁹ Srov. čl. 17 odst. 2 a čl. 22 odst. 2 MÚ.

²²⁰ Čl. 19 MÚ.

²²¹ Hodnota věci přesahuje odpovědnostní limit 1 131 SDR.

²²² Tento tarif musí být cestujícím sdělen na požádání. Viz čl. 3a NOLD.

²²³ Čl. 22 odst. 2 MÚ.

²²⁴ Viz informační leták ČSA [online]. [cit. 2017-02-25]. Dostupné z: http://www.csa.cz/cs/portal/info-and-services/travel-information/conditions_of_carriage/vyssi_prohlasena_hodnota.pdf

²²⁵ Čl. 17 odst. 2 MÚ.

Dojde-li k poškození zavazadla, je cestující povinen písemně oznámit reklamaci,²²⁶ a to neprodleně, případně do sedmi dnů ode dne převzetí. Neučiní-li tak, ztrácí žalobní nárok vůči dopravci vyjma případu, kdy by se tento dopustil podvodu. Neoznámení poškození zavazadla při jeho převzetí je přímým důkazem toho, že byla věc předána v dobrém stavu, bez jakýchkoli poškození. Při zpoždění zavazadla je lhůta pro oznámení reklamace prodloužena na 21 dnů ode dne, kdy bylo zavazadlo předáno příjemci k dispozici.²²⁷ Jestliže dojde ke ztrátě zavazadla a dopravce tuto ztrátu uzná, případně toto zavazadlo nedojde do 21 dnů od předpokládaného dojití do místa určení, má cestující všechna práva plynoucí mu z přepravní smlouvy.²²⁸

Stejně jako v případě vymáhání náhrady škody způsobené na zdraví cestujícího, má cestující i zde v případě soudního sporu, jehož předmětem je vymáhání náhrady škody způsobené na jeho zavazadlech, právo žádat nad rámec MÚ stanovených limitů částečně či zcela náhradu nákladů řízení, dovoluje-li to právní řád soudu, u kterého je daný spor veden.²²⁹

4.2.3 Zpoždění letu

Právní úprava nároků cestujících v případě zpoždění letu je dvojitá. Cestující mají možnost vymáhat náhradu škody po leteckých dopravcích aplikací MÚ, resp. NOLD, které ji provádí do právního řádu EU a částečně doplňuje nebo, z pohledu autora zajímavější, efektivnější a jasnější formou vymáhání náhrady škody, užitím Nařízení č. 261/2004. Jak již autor uvedl v kapitole 3.3.3., SD EU se k možnému rozporu MÚ a Nařízení č. 261/2004 vyjádřil v tzv. rozsudku IATA a ELFAA, kde rozhodl, že ustanovení čl. 5 až 7 Nařízení č. 261/2004 nejsou s čl. 19, 22 a 29 MÚ neslučitelná.²³⁰

4.2.3.1 Montrealská úmluva a NOLD

Režim MÚ stanoví odpovědnost dopravce za zpoždění cestujících ve svém čl. 19 s výjimkou případu, kdy dojde ke zpoždění i přes veškerá preventivní opatření dopravce, jeho zaměstnanců a agentů, která po nich lze spravedlivě požadovat či za situace, kdy nebylo

²²⁶ Vedle označení pojmu „reklamace“ užívá NOLD označení „stížnost“. Viz čl. 1 odst. 10 Nařízení č. 889/2002, resp. Příloha NOLD.

²²⁷ Čl. 31 MÚ.

²²⁸ Čl. 17 odst. 3 MÚ.

²²⁹ Čl. 22 odst. 6 MÚ.

²³⁰ Srov. Rozsudek SD EU ve věci *The Queen* na žádost IATA a ELFAA, ze dne 10. 1. 2006, C-344/04.

v jejich silách škodu způsobenou zpožděním odvrátit. Odpovědnost dopravce je v této situaci limitována částkou 4 694 SDR, což je zhruba 6 000 €. ^{231, 232}

4.2.3.2 Nařízení č. 261/2004²³³

V případě aplikace alternativního, jak vyslovil SD EU, standardizovaného a okamžitého opatření k nápravě způsobené škody, tedy Nařízení č. 261/2004, o kterém v obecné rovině bylo pojednáno v kapitole 3.3.2. a následující části se jej budou rovněž týkat, má cestující na rozdíl od obecné úpravy obsažené v MÚ a NOLD jasně stanový klíč, v jakých situacích má nárok na náležitou pomoc či náhradu škody, dojde-li k významnému zpoždění či zrušení letu, odepření nástupu na palubu letadla a změně třídy. Autor pokládá předmětnou právní úpravu za významný počin evropského zákonodárce.

Nařízení ukládá leteckému dopravci povinnost poskytnout náležitou péči a pomoc cestujícím, jestliže je let zpožděn nejméně:

- a) o 2 hodiny a více v případě letů do vzdálenosti 1 500 km,
- b) o 3 hodiny a více v případě letů ve vzdálenosti nad 1 500 km v rámci Společenství,
- c) o 3 hodiny a více v případě letů mimo Společenství ve vzdálenosti od 1 500 km do 3 500 km, anebo
- d) o 4 hodiny a více v případě všech ostatních letů.²³⁴

V těchto případech se zakládá právo cestujícího na poskytnutí bezplatné pomoci v podobě:

- a) stravy a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době,²³⁵
- b) uskutečnění 2 telefonních hovorů, podání 2 zpráv telexem, faxem či elektronickou poštou,²³⁶
- c) přepravy mezi letištěm a ubytováním, jestliže očekávaný čas odletu je alespoň o den později než čas původní,²³⁷ případně

²³¹ Čl. 22 odst. 1 MÚ.

²³² Přepočítání SDR dle MÚ byl proveden k 23. 2. 2017. 1 SDR = 1.278100 EUR. Viz SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days [online]. [cit. 2017-02-23]. Dostupné z: http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx

²³³ V kapitolách 4.2.3. až 4.2.6. bude autor užívat pouze zkráceného označení „Nařízení“.

²³⁴ Čl. 6 odst. 1 Nařízení.

²³⁵ Srov. čl. 6 odst. 1 písm. i) a čl. 9 odst. 1 písm. a) Nařízení.

²³⁶ Srov. čl. 6 odst. 1 písm. i) a čl. 9 odst. 2 Nařízení.

²³⁷ Srov. čl. 6 odst. 1 písm. ii) a čl. 9 odst. 1 písm. c) Nařízení.

- d) náhrady ceny letenky za část neuskutečněné cesty nebo za část již uskutečněné cesty, jestliže let již nadále pozbyl svého účelu vztahujícího se k cestovnímu plánu cestujícího, a to případně spolu s co nejdřívějším zpátečním letem do místa odletu, a to za předpokladu, že zpoždění trvá alespoň 5 hodin.²³⁸

Pomoc a péče o cestující může být omezena či odmítnuta, jestliže by její poskytnutí způsobilo další zpoždění.²³⁹ V tomto nenápadném ustanovení však autor vidí poměrně významnou mezeru, kterou celá řada dopravců může zneužívat. Je tak na snaze zajistit alespoň minimální standard ochrany cestujících, jakým může být například bezplatné poskytnutí vody nebo toalet, na což evropský zákonodárce myslí v připravované novele.²⁴⁰

Dojde-li ke zpoždění letu, nemá cestující nárok na náhradu škody v penězích. Návrh nařízení, o němž bude v obecných rysech pojednáno dále, však v této oblasti přichází se zavedením peněžitých nároků cestujících v případě zpoždění:

- a) o 5 hodin a více v případě letů uvnitř Společenství,
- b) o 5 hodin a více v případě letů do / ze třetích zemí do vzdálenosti 3 500 km,
- c) o 9 hodin a více v případě letů do / ze třetích zemí ve vzdálenosti od 3 500 km do 6 000 km, anebo
- d) o 12 hodin a více v případě letů do / ze třetích zemí ve vzdálenosti nad 6 000 km.²⁴¹

Návrh změny čl. 6 Nařízení také mj. počítá s možným uplatněním nároků náhrady škody způsobené zpožděním, informuje-li dopravce cestující o změnách času odletu a příletu méně než 15 dní před odletem. Počítá také s možnou exkulpací dopravce, prokáže-li, že zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi a že mu nebylo možno zabránit i přes přijetí veškerých přiměřených opatření.

4.2.4 Zrušení letu

Zrušení letu má na cestující daleko negativnější dopad než jeho zpoždění, a proto zde evropská úprava zohledňuje i vyšší nároky na pomoc a péči a na patřičnou náhradu škody, než tomu bylo v případě zpoždění letu. Nařízení ukládá leteckému dopravci povinnost poskytnout náležitou péči a pomoc cestujícímu, jestliže dojde ke zrušení jeho letu, a to v podobě:

²³⁸ Srov. čl. 6 odst. 1 písm. iii) a čl. 8 odst. 1 písm. a) Nařízení.

²³⁹ Odst. 18 Preambule Nařízení.

²⁴⁰ Srov. čl. 6 Nařízení a návrh čl. 6 odst. 5 Návrhu nařízení [online]. [cit. 2017-02-27]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013PC0130&from=CS>

²⁴¹ Tamtéž, srov. čl. 6 Nařízení a návrh čl. 6 Návrhu nařízení.

- a) práva na proplacení výdajů nebo na přesměrování, přičemž cestujícímu je dáno na výběr mezi:
- I. náhradou ceny letenky za část neuskutečněné cesty nebo za část již uskutečněné cesty, jestliže let již nadále pozbyl svého účelu vztahujícího se k cestovnímu plánu cestujícího, a to případně spolu s co nejdřívějším zpátečním letem do místa odletu,²⁴² nebo
 - II. přesměrováním za srovnatelných podmínek a při nejbližší příležitosti na jeho cílové místo určení,²⁴³ anebo
 - III. přesměrováním za srovnatelných podmínek na jeho cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.²⁴⁴
- b) stravy a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době,²⁴⁵
- c) uskutečnění 2 telefonních hovorů, podání 2 zpráv telexem, faxem či elektronickou poštou,²⁴⁶
- d) zajištění ubytování v hotelu a přepravy mezi letištěm a hotelem, je-li pobyt na jednu či více nocí nezbytný, a to v případě přesměrování za předpokladu, že čas nového odletu je stanoven alespoň na následující den po plánovaném odletu zrušeného letu,²⁴⁷

Vedle pomoci a péče ukládá Nařízení dopravci poskytnout cestujícímu náhradu škody, jestliže:

- a) není o zrušení letu informován alespoň 2 týdny před jeho odletem,
- b) není o zrušení letu informován ve lhůtě od 14 do 7 dnů před jeho odletem a není mu nabídnuto přesměrování umožňující odlet max. 2 hodiny před původním časem letu a přílet do místa určení max. 4 hodiny po původním času letu, anebo
- c) není o zrušení letu informován ve lhůtě kratší 7 dnů před jeho odletem a není mu nabídnuto přesměrování umožňující odlet max. 1 hodinu před původním časem letu a přílet do místa určení max. 2 hodiny po původním času letu.²⁴⁸

²⁴² Srov. čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. a) Nařízení.

²⁴³ Srov. čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) Nařízení.

²⁴⁴ Srov. čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. c) Nařízení.

²⁴⁵ Srov. čl. 5 odst. 1 písm. b) a čl. 9 odst. 1 písm. a) Nařízení.

²⁴⁶ Srov. čl. 5 odst. 1 písm. b) a čl. 9 odst. 2 Nařízení.

²⁴⁷ Srov. čl. 5 odst. 1 písm. b) a čl. 9 odst. 1 písm. b), písm. c) Nařízení.

²⁴⁸ Čl. 5 písm. c) Nařízení.

Náhrada škody je přiznána při splnění výše uvedených podmínek vyjma situace, kdy dopravce prokáže, že ke zrušení letu došlo v důsledku mimořádných okolností,²⁴⁹ kterým nebylo možno zabránit i přes přijetí veškerých přiměřených opatření.²⁵⁰ Cestující má nárok na:

- a) 250 € u všech letů do vzdálenosti 1 500 km,
- b) 400 € u všech letů uvnitř Společenství ve vzdálenosti nad 1 500 km,
- c) 400 € u všech letů mimo Společenství ve vzdálenosti od 1 500 km do 3 500 km,
- d) 600 € u všech ve vzdálenosti nad 3 500 km.²⁵¹

Uvedená finanční kompenzace může být dopravcem zkrácena o 50% v případě, kdy je cestujícímu nabídnuto přesměrování, jak bylo uvedeno výše, na jeho cílové místo určení, pokud přesměrovaný let nepřekročí plánovaný přílet:

- a) o 2 hodiny u všech letů do vzdálenosti 1 500 km,
- b) o 3 hodiny u všech letů uvnitř Společenství ve vzdálenosti nad 1 500 km,
- c) o 3 hodiny u všech letů mimo Společenství ve vzdálenosti od 1 500 km do 3 500 km,
- d) o 4 hodiny u všech letů ve vzdálenosti nad 3 500 km.²⁵²

4.2.5 Odepření nástupu na palubu letadla

V kapitole 3.3.2. bylo zmíněno Nařízení č. 295/91, které jako první regulovalo situaci, kdy letecký dopravce prodá více letenek, než má fakticky míst v letadle, jelikož je zde vždy předpoklad, že někteří cestující nakonec k letu nedorazí. Nařízení č. 261/2004 vzhledem k potřebě chránit tuto nepříjemnou situaci rozšířilo paletu práv cestujících, jelikož dochází mnohdy k velmi podobné situaci, jako při zpoždění či zrušení letu. Výsledek je pro

²⁴⁹ Mimořádnými okolnostmi se dle odst. 14 preambule Nařízení rozumí zejména případy politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním letu či bezpečnostních rizik. S ohledem na rozsudek SD EU ve věci *Wallentin-Hermann v. Alitalia* mají být vykládány spíše restriktivně. Jedna z demonstrativně uvedených situací nemusí být nutně brána jako mimořádná okolnost, je nutné, aby měla přímou vazbu na bezpečí konkrétního letu. Viz PRASSL, J., *Reforming Air Passenger Rights in the European Union*, *Air & Space Law*, Vol. 39, No. 1, 2014, s. 74 [online]. [cit. 2017-02-28]. Dostupné z: <http://sfx.is.cuni.cz/sfxlcl3?genre=article&atitle=Reforming%20Air%20Passenger%20Rights%20in%20the%20European%20Union.&title=Air%20%26%20Space%20Law&issn=09273379&isbn=&volume=39&issue=1&date=20140201&aulast=PRASSL,%20Jeremias&page=59&pages=59-81&sid=EBSCO:Academic%20Search%20Ultimate:94074669&svc.fulltext=yes>

²⁵⁰ Čl. 5 odst. 3 Nařízení.

²⁵¹ Srov. čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 Nařízení.

²⁵² Čl. 7 odst. 2 Nařízení.

cestujícího skoro stejný, jelikož se na místo určení buď nedopraví, případně dopraví, ale s významným zpožděním.

Pokud letecký dopravce očekává odepření nástupu některých cestujících na palubu, nemůže ze své vůle náhodnou volbou vybrat ty, které z letu vyřadí. Nejprve musí vyzvat dobrovolníky, kteří by odstoupili od své rezervace, a to za náhradu na základě podmínek, které si mezi sebou dopravce a cestující ujednají. Vedle takto dohodnuté náhrady má dobrovolník dále právo na:

- a) náhradu ceny letenky za část neuskutečněné cesty nebo za část již uskutečněné cesty, jestliže let již nadále pozbyl svého účelu vztahujícího se k cestovnímu plánu cestujícího, a to případně spolu s co nejdřívějším zpátečním letem do místa odletu,²⁵³ nebo
- b) přesměrování za srovnatelných podmínek a při nejbližší příležitosti na jeho cílové místo určení,²⁵⁴ anebo
- c) přesměrování za srovnatelných podmínek na jeho cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.²⁵⁵

Nepřihlásí-li se dostatečný počet dobrovolníků, nastupuje právo dopravce odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli.²⁵⁶ Pokud tak učiní, cestující mají stejná práva jako v případě zrušení letu, tj. právo na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení, právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování dle čl. 8 Nařízení a právo na poskytnutí péče dle čl. 9 Nařízení.

4.2.6 Změna třídy

Vedle odepření nástupu na palubu letadla může být cestujícím proti jejich vůli změněna třída, a to dle názoru autora ze stejných důvodů jako při odepření nástupu na palubu letadla – dopravce zkrátka nabídne více míst v konkrétní části letadla, než jich fakticky má.

Pokud dopravce přemístí cestujícího do vyšší třídy, než pro kterou si zakoupil letenku, nesmí požadovat jakékoli dodatečné platby.²⁵⁷ Naopak v případě přemístění cestujícího ze třídy lepší do třídy horší je dopravce povinen k náhradě:

- a) 30 % ceny letenky u všech letů do vzdálenosti 1 500 km,

²⁵³ Srov. čl. 4 odst. 1 a čl. 8 odst. 1 písm. a) Nařízení.

²⁵⁴ Srov. čl. 4 odst. 1 a čl. 8 odst. 1 písm. b) Nařízení.

²⁵⁵ Srov. čl. 4 odst. 1 a čl. 8 odst. 1 písm. c) Nařízení.

²⁵⁶ Čl. 4 odst. 2 Nařízení.

²⁵⁷ Čl. 10 odst. 1 Nařízení.

- b) 50 % ceny letenky u všech letů ve Společenství ve vzdálenosti nad 1 500 km, vyjma letů mezi členskými státy na evropském kontinentu a francouzskými zámořskými departmenty,
- c) 50 % ceny letenky u všech letů mimo Společenství ve vzdálenosti od 1 500 km do 3 500 km,
- d) 75 % ceny všech letů ve vzdálenosti nad 3 500 km včetně letů mezi členskými státy na evropském kontinentu a francouzskými zámořskými departmenty.²⁵⁸

4.3 Formulář EU pro stížnosti na letecké dopravce

Ulehčením pro mimosoudní vymáhání nároků cestujících plynoucí z Nařízení č. 261/2004 je volně dostupný formulář EU pro stížnosti na letecké dopravce.²⁵⁹ Tento formulář má cestujícím pomoci v případě podání stížnosti na letecké dopravce z důvodu odepření nástupu na palubu, změny třídy na nižší kategorii a zrušení nebo významného zpoždění letu. Je dostupný jak v českém, tak i v anglickém jazyce, přičemž v případě, kdy cestující nezíská od leteckého dopravce do šesti týdnů od data přijetí stížnosti, je oprávněn obrátit se se stejnou stížností na vnitrostátní orgán, který je zodpovědný za prosazování Nařízení.²⁶⁰ V České republice se jedná o Úřad pro civilní letectví. Tyto orgány však mnohdy nedisponují donucovacími pravomocemi ve vztahu k leteckým dopravcům, proto bude další možností, jak se domoci svých práv, obrátit se na soud.²⁶¹

Formulář je dle názoru autora zbytečně dlouhý a vyžaduje informace, které nejsou zcela relevantní k vymáhání nároků. Letečtí dopravci proto často zveřejňují na svých webových stránkách o mnoho kratší online formuláře, přes které si cestující mohou nárokovat škodu. Problémem však může být fakt, že zasláním formuláře nedojde k jeho automatickému uložení v počítači poškozeného. Autor tak doporučuje provést alespoň tzv. „print screen“ monitoru.

²⁵⁸ Čl. 10 odst. 2 Nařízení.

²⁵⁹ Formulář EU pro stížnosti [online]. [cit. 2017-28-02]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_cs.pdf

²⁶⁰ Odst. 2 pokynů formuláře.

²⁶¹ Viz upozornění pokynů formuláře.

4.4 Budoucnost evropské regulace mezinárodní letecké dopravy

Dynamika letecké dopravy přiměla Evropskou komisi vypracovat Návrh nařízení, kterým by novelizovala v současné době platná a výše zmíněná NOLD a Nařízení č. 261/2004. Hlavními důvody, které EK ve svém vysvětlení²⁶² zmínila, jsou:

- a) nekalé praktiky leteckých dopravců,
- b) snížení kvality služeb poskytovaných cestujícím,
- c) odlišný výklad mezer a nedostatků ve stávajícím Nařízení č. 261/2004,
- d) nejednotné prosazování Nařízení č. 261/2004 ve členských státech, a v neposlední řadě
- e) obtížné vymáhání práv cestujících v případě porušení právních předpisů leteckými dopravci.

Cílem Návrhu nařízení, který je v současné době v legislativním procesu,²⁶³ je posílit postavení cestujících a garantovat jim adekvátní právní jistotu při vymáhání svých nároků. Jeho schválením by mělo dojít k:

- a) lepšímu prosazování práv cestujících,
- b) zvýšení úlohy vnitrostátních subjektů odpovědných za kontrolu a prosazování legislativy upravující leteckou dopravu Společenství,
- c) zavedení postupu podávání stížností s jasně stanovenými lhůtami,
- d) aplikaci nových ustanovení pro případy odepření nástupu na palubu letadla, zmeškání navazujícího letu a výrazného zpoždění,
- e) vytvoření neuzavřeného seznamu mimořádných okolností zprošťující letecké dopravce odpovědnost,
- f) aktualizaci limitů odpovědnosti NOLD, které byly revizí příslušných limitů MÚ dne 30. 12. 2009 zvýšeny o 13,1%,²⁶⁴
- g) uložení povinnosti odpovídajícím způsobem a včas informovat cestující o jejich právech, a

²⁶² Viz Vysvětlující prohlášení k Návrhu nařízení [online]. [cit. 2017-02-23]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013PC0130&from=CS>

²⁶³ Jelikož se tato práce zaměřuje hlavně na aktuální otázky regulace mezinárodní letecké dopravy, autor nebude dále pojednávat o možné budoucnosti regulace, neboť není jisté, jak bude vypadat její finální schválená podoba. I přes to v předchozích částech vzal tento Návrh nařízení částečně v potaz, neboť zejména v případě zpoždění letu přináší významné změny do Nařízení č. 261/2004.

²⁶⁴ Viz Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o změně limitů odpovědnosti stanovených MÚ [online]. [cit. 2017-02-24]. Dostupné z: www.mvcr.cz/soubor/sb020-10m-pdf.aspx

h) zavedení nové úpravy přepravy hudebních nástrojů.

5 Znalost práv z mezinárodní letecké dopravy z pohledu evropského cestujícího

5.1 Metodika a cíle průzkumu

Autor práce provedl v únoru 2017 průzkum o znalosti práv cestujících plynoucích z právní úpravy mezinárodní letecké dopravy. Na vzorku 56 osob byl proveden průzkum dotazníkovým šetřením za účelem zjištění povědomí pravidelně cestujících studentů ze zemí Visegrádské skupiny, se kterými je autor v kontaktu.²⁶⁵

Základními podmínkami bylo dosažení věku 18 let, občanství EU a studium na některé z univerzit v České republice, Maďarsku, Polsku a Slovensku. Další hlediska zohledňována nebyla. Průzkum byl proveden prostřednictvím online dotazníku, v němž respondenti odpovídali na šest dotazů, které měly charakter uzavřených otázek typu ano / ne doplněných 4 otevřenými otázkami, kde se respondenti mohli vyjadřovat dle své úvahy.

Cílem průzkumu nebylo zjištění kompletních sociologických dat, výstupy slouží autorovi ke zjištění právního povědomí kolegů a případných rozdílů ve znalosti předmětu průzkumu ve čtyřech zemích, ve kterých byl prováděn.

5.2 Definování otázek průzkumu

Stanovení otázek průzkumu bylo součástí autorových úvah v průběhu přípravy celé této práce. Nakonec se autor rozhodl zaměřit na znalost práv cestujících garantovaných Nařízením č. 261/2004, v případě odepření nástupu na palubu letadla, zrušení či zpoždění letu, a Montrealskou úmluvou, v případě zničení, ztracení či poškození zavazadel, jelikož se dle jeho názoru jedná o nejčastější případy škodných událostí, za něž nese letecký dopravce odpovědnost.

Dotazy týkající se škodných událostí, které měly negativní vliv na lidské zdraví respondentů, byly záměrně vynechány s ohledem na charakter jisté míry citlivosti těchto informací. Další potenciální dotazy pak byly autorem vynechány z důvodu omezeného prostoru pro vypracování náročnější formy průzkumu. Z důvodu mezinárodního charakteru průzkumu byly dotazy zahraničním studentům přeloženy do anglického jazyka.

²⁶⁵ Dotazník tvoří Přílohu č. 1 této práce. Jelikož bylo na otázky odpovídáno jak v českém, tak i v anglickém jazyce, rozhodl se autor odpovědi sloučit do jediného souboru, aby byl výstup co nejpřehlednější. Proto je část odpovědí v českém jazyce a část odpovědí v anglickém jazyce.

Otázky byly stanoveny následovně:

1. Stalo se Vám někdy, že Vám bylo odepřeno nastoupit na palubu letadla, let se zrušil či došlo k jeho zpoždění?²⁶⁶
2. Pokud ano, byl/a jste leteckým dopravcem, resp. jeho zaměstnanci informován/a o svých právech plynoucích z Nařízení č. 261/2004?²⁶⁷
3. Víte o svém nároku na finanční kompenzaci až do výše 600 € v případě odepření nástupu na palubu letadla, zrušení letu či jeho zpoždění podle Nařízení č. 261/2004?²⁶⁸
4. Odkud jste se o svých nárocích z předchozí otázky dozvěděl/a?²⁶⁹
5. Žádal/a jste leteckého dopravce o odškodnění a byl/a jste odškodněn/a?²⁷⁰
6. Stalo se Vám někdy, že Vám bylo zničeno, ztraceno či poškozeno zavazadlo?²⁷¹
7. Pokud ano, byl/a jste leteckým dopravcem, resp. jeho zaměstnanci informován/a o svých právech plynoucích z Montrealské úmluvy?²⁷²
8. Víte o svém nároku na finanční kompenzaci v případě, že Vám bylo zničeno, ztraceno či poškozeno zavazadlo až do výše zhruba 1 445 €?^{273, 274, 275}
9. Odkud jste se o svých nárocích z předchozí otázky dozvěděl/a?²⁷⁶
10. Žádal/a jste leteckého dopravce o odškodnění a byl/a jste odškodněn/a?²⁷⁷

²⁶⁶ AP: Has it happened to you that you were denied boarding the plane, the flight was cancelled or there was a delay?

²⁶⁷ AP: If yes, have you been informed by the air carrier or its employees about your rights arising from Regulation No. 261/2004?

²⁶⁸ AP: Do you know that you are entitled to financial compensation up to 600 € in case of boarding denial, flight cancellation or its delay in accordance with Regulation No. 261/2004?

²⁶⁹ AP: Where did you learn about your rights from the previous question?

²⁷⁰ AP: Have you asked the air carrier for the compensation and have you been successfully compensated?

²⁷¹ AP: Has it happened to you that your baggage was destroyed, lost or damaged?

²⁷² AP: If yes, have you been informed by the air carrier or its employees about your rights arising from the Montreal Convention?

²⁷³ Částka byla přepočtena z 1 131 SDR určených v revidovaném znění MÚ. Viz čl. 22 odst. 2 MÚ.

²⁷⁴ Přepočet SDR dle MÚ byl proveden k 23. 2. 2017. 1 SDR = 1.278100 EUR. Viz SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days [online]. [cit. 2017-02-23]. Dostupné z: http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx

²⁷⁵ AP: Do you know that you are entitled to financial compensation up to 1 445 € in case of baggage destruction, lost or damage in accordance with Montreal Convention?

²⁷⁶ AP: Where did you learn about your rights from the previous question?

²⁷⁷ AP: Have you asked the air carrier for the compensation and have you been successfully compensated?

5.3 Výsledky průzkumu

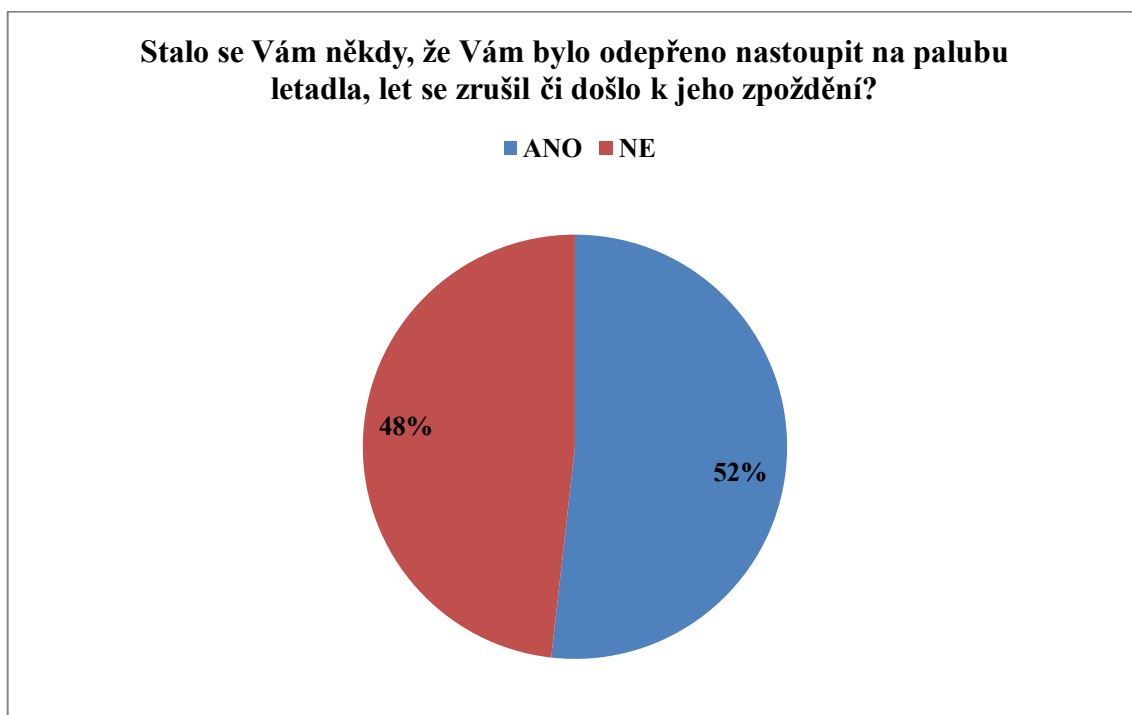
Jak bylo uvedeno výše, průzkumu se zúčastnilo 56 respondentů ze 4 evropských zemí. Bohužel se autorovi nepřihlásilo tolik dobrovolníků z Maďarska, Polska a Slovenska, aby bylo možné zcela porovnávat znalosti mladých lidí v jednotlivých zemích. Z tohoto důvodu autor veškeré odpovědi na jednotlivé otázky sesumíroval a převedl do grafické podoby, která je výstižnější než vyjádření pouhých počtů. Nadto však autor uvádí obecně známý fakt blízké kulturní, mentální a vzdělanostní úrovně obyvatel zemí Visegradské skupiny, proto není důvod považovat výsledky průzkumu za nevyhovující.

K dílčím výsledkům je připojeno stručné hodnocení autora ke každému z grafů. Respondentům bylo 19 – 28 let a jejich zastoupení dle národností bylo zhruba následující:

- Česká republika – 73 %
- Polsko – 12.5 %
- Maďarsko – 9 %
- Slovensko – 5.5 %

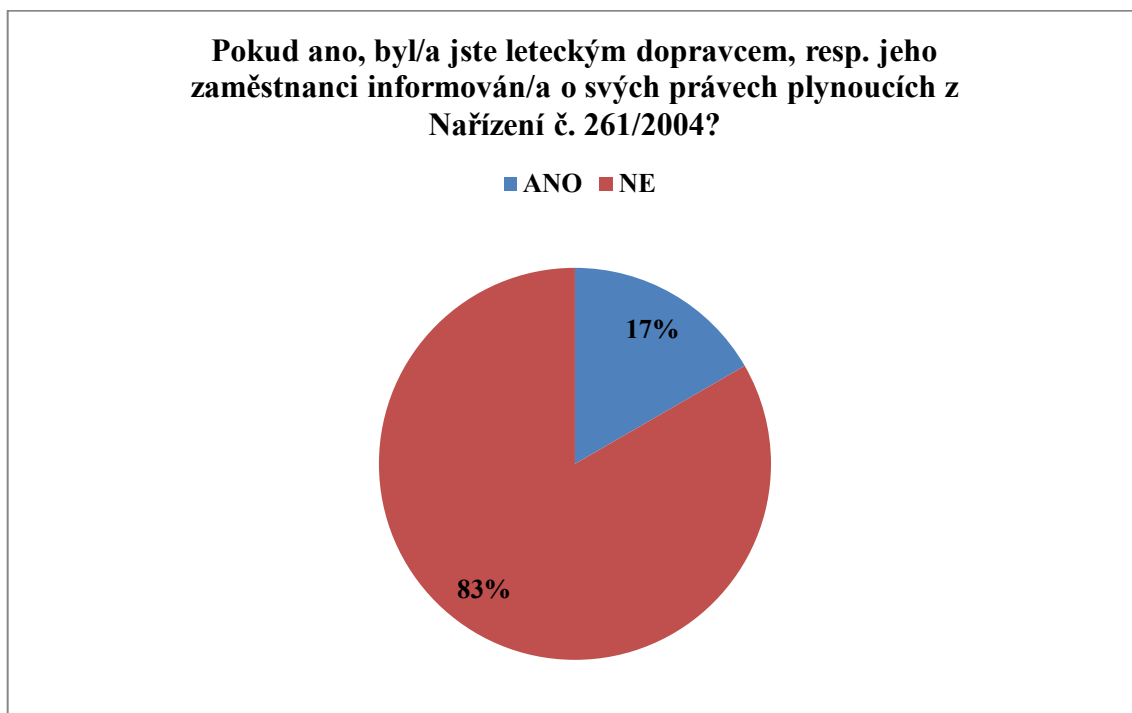
Otázka č. 1

Zkušenost lidí s odepřením nástupu na palubu letadla, zrušením letu či jeho zpožděním má víc než polovina respondentů. Tento fakt je poměrně alarmující a může souviset s laxním přístupem některých leteckých dopravců.



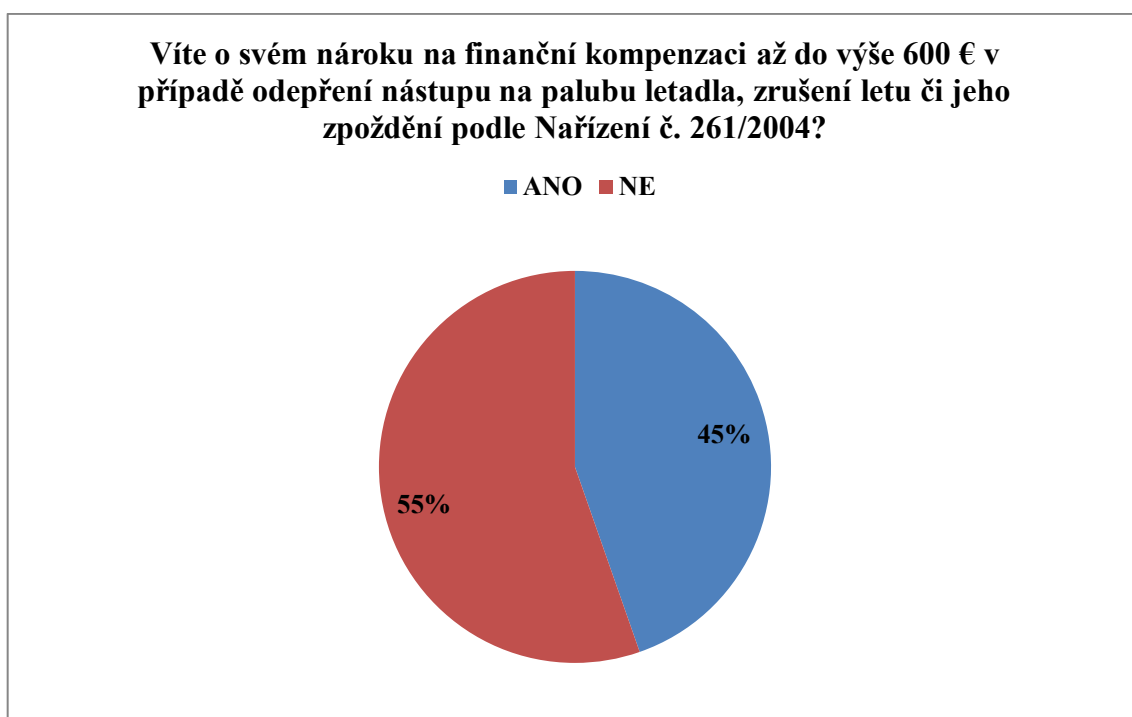
Otázka č. 2

Z těch, kteří v předchozí otázce reagovali kladně, nebyli v drtivé většině případů leteckým dopravcem informováni o právech plynoucích z Nařízení č. 261/2004. Jen necelá pětina respondentů byla informována o možnostech náhrady škody. Autor tak předpokládá, že se podobně děje jen u nejsolidnějších leteckých dopravců, kteří mají zájem na budování stále a spokojené klientely.



Otázka č. 3

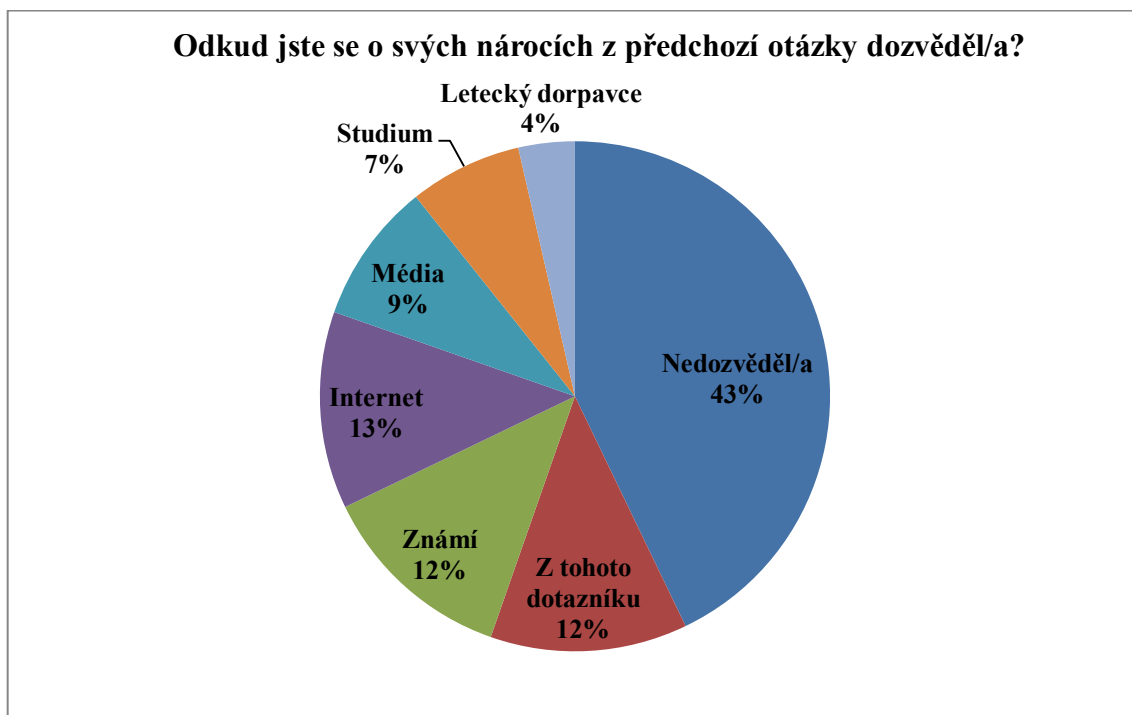
K zajímavému zjištění autor dospěl u třetí otázky. 55% dotázaných odpovědělo záporně na dotaz týkající se nároku na finanční kompenzaci garantovanou Nařízením č. 261/2004. Neznalost je překvapivá zejména s ohledem na nízký věk respondentů, u nichž se předpokládá poměrně vysoká míra leteckého přepravování. Právní povědomí mladých lidí v této oblasti je velmi chabé, ač je v zájmu těchto osob znát svá práva, která, dojde-li ke škodné události, mohou dosahovat poměrně zajímavých finančních obnosů.



Otázka č. 4

Jelikož výsledky třetí otázky jsou známy, není překvapením, že 55% dotázaných v otázce čtvrté odpovědělo, že se o svých nárocích nedozvědělo, respektive dozvědělo z provedeného dotazníku. Autor tak splnil jeden ze svých dílčích cílů diplomové práce a poskytl cestujícím v letecké dopravě základní informace o jejich nárocích, což považuje za nemalý úspěch. I když respondentů nebylo takové množství, i malá skupina osob autorem podanými informacemi obohacena přináší jistou formu satisfakce.

Na druhé straně 45% respondentů o svých nárocích vědělo, a to z velké části z internetu, médií a od známých. Někteří se o svých právech dozvěděli při studiu práva a bohužel jen 4 % menšina odpověděla, že se o informacích dozvěděla od leteckého dopravce.



Otázka č. 5

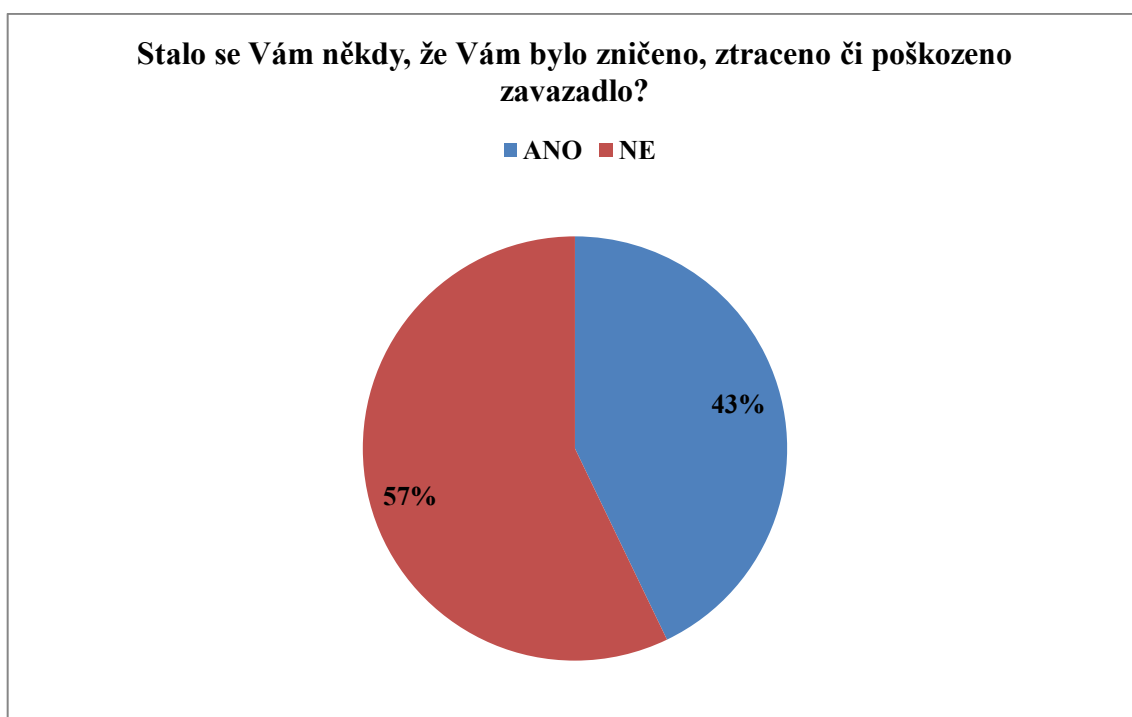
V souvislosti s předchozími dvěma otázkami, které autorovi potvrdily, že znalost práv cestujících dosahuje nízké úrovně, nebylo překvapením, že tato část respondentů nemohla o odškodnění ani nikdy žádat. Na druhé straně nejen 55% dosud neznalých respondentů nikdy nežádalo o odškodnění, ač můžeme předpokládat, že na něj měli nárok. Odpovědí může být vedle neznalosti také jistá míra flegmatismu lidí, kteří jsou příliš pohodlní, a proto nevolají po svých nárocích plynoucích z odpovědnosti leteckých dopravců

Na druhou stranu z těch, kteří žádali, bylo většině vyhověno. Pouze 2% respondentů odpověděla, že jejich stížnost byla leteckým dopravcem zamítnuta. Lze tak shrnout, že ač letečtí dopravci své cestující přímo neinformují o jejich nárocích, když už cestující stížnost pošlou, je jim skoro vždy vyřízena v jejich prospěch.



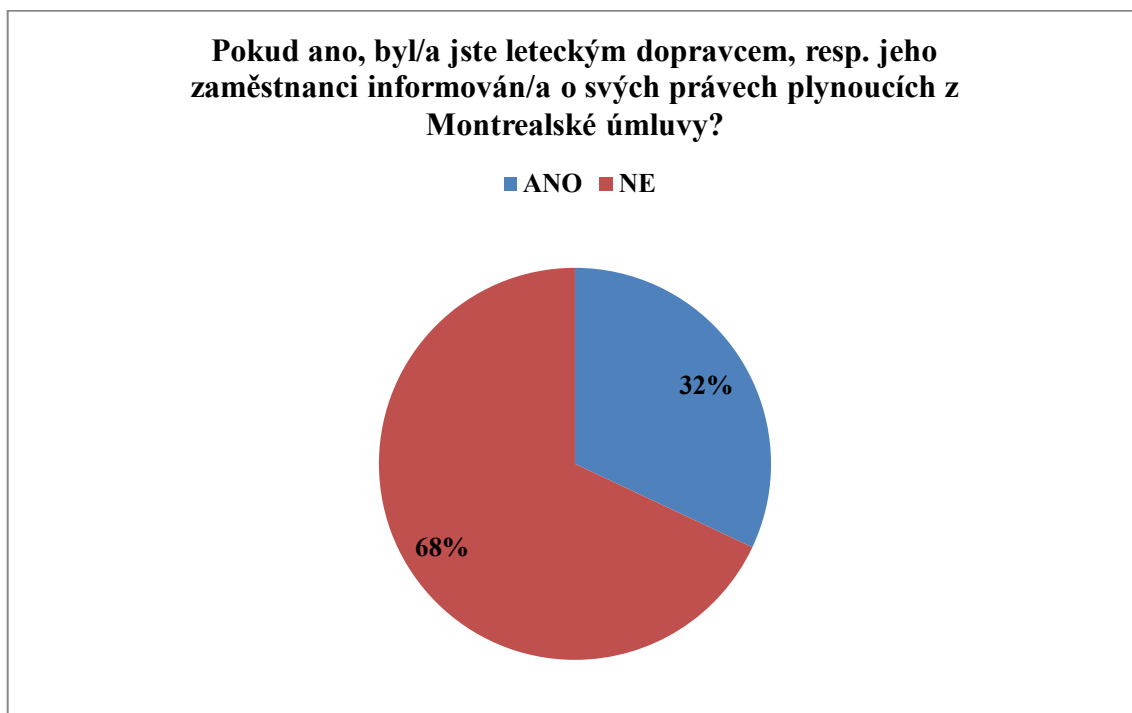
Otázka č. 6

Druhá polovina otázek zaměřených na zničení, ztrátu či poškození zavazadla potvrdila, že existence institutu náhrady škody je i v této oblasti více než potřeba. Více než 40% dotázaných má neblahou zkušenost se škodnou událostí na jejich zavazadle. Praktiky některých dopravců při manipulaci zejména se zapsanými zavazadly jsou nechvalně známé, cestující by tak měli být vždy na pozoru a zavazadla po přiletu do místa určení pečlivě kontrolovat.



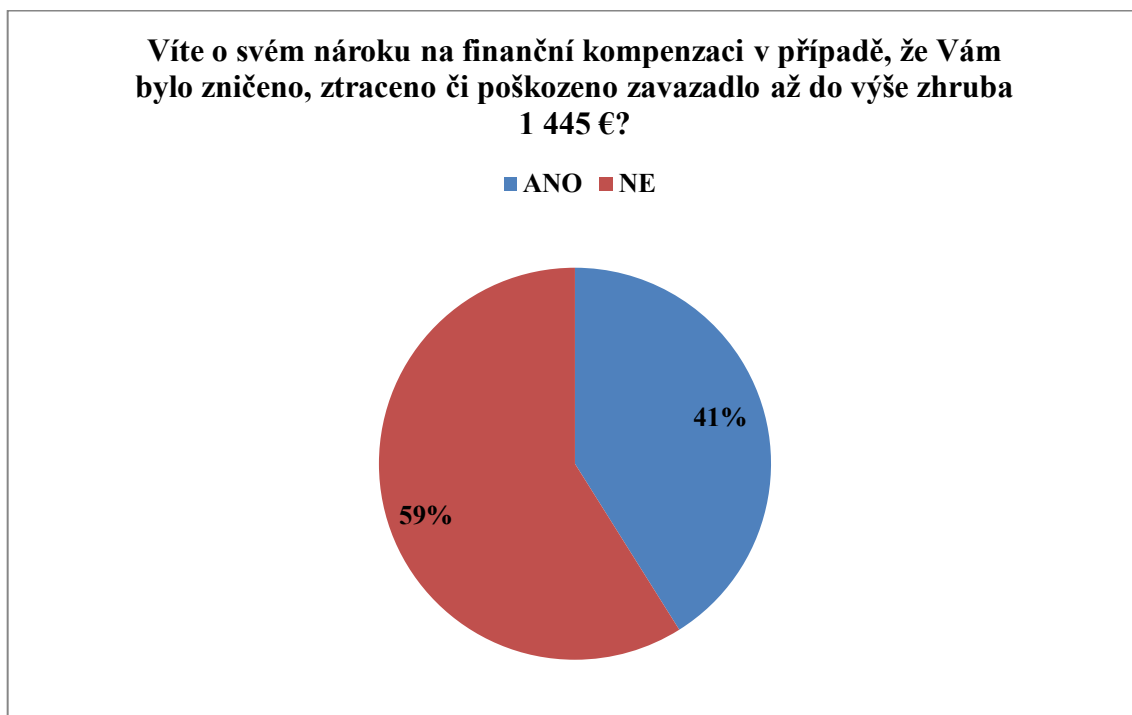
Otázka č. 7

Na rozdíl od informačních nedostatků z otázky č. 2 se v případě aplikace MÚ resp. NOLD množství cestujících, kteří byli dopravcem informováni o svých právech plynoucích MÚ, zvyšuje. I přes to zůstává autor k dopravcům skeptický, jelikož svou informační povinnost vyjma zmínek v přepravních podmínkách neplní ve dvou třetinách případů, což není pozitivní signál k cestujícím – spotřebitelům.



Otázka č. 8

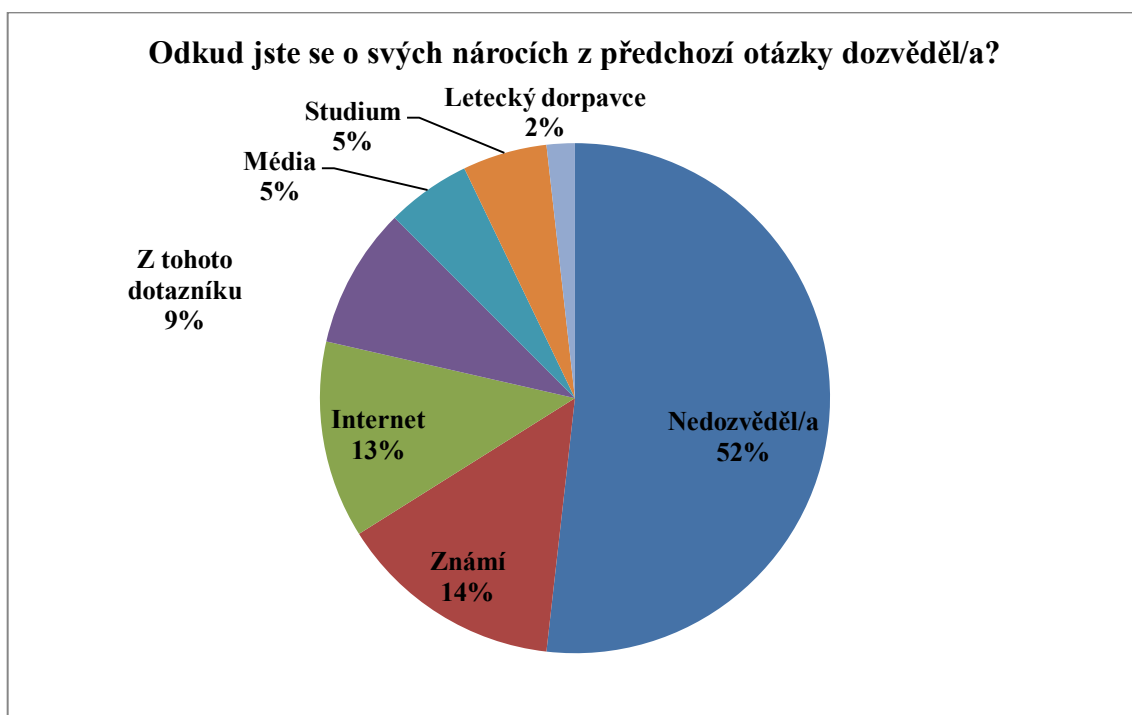
Znalost práva na náhradu škody až do výše 1 445 € prokázalo 41 % cestujících. V souvislosti s tímto výsledkem bychom mohli usuzovat příčinnou souvislost mezi splněním informační povinnosti dopravců a informovaností cestujících. Jak bylo v předchozím bloku otázek vidno, v případě práv plynoucích z Nařízení č. 261/2004 je informovanost cestujících nízká i s ohledem na nedostatky ze strany dopravců. S rostoucím počtem případů, kdy cestující byli informováni o svých právech, tak roste i jejich obecné povědomí o tom, na co mají nárok, dojde-li ke škodné události na jejich zavazadlech. Na druhou stranu z odpovědí na následující otázku je znát, že letecký dopravce nebyl prvním, kdo do povědomí cestujících jejich znalost přivedl, neboť jen ve 2% odpověděli, že se o svých právech dozvěděli od něj.



Otázka č. 9

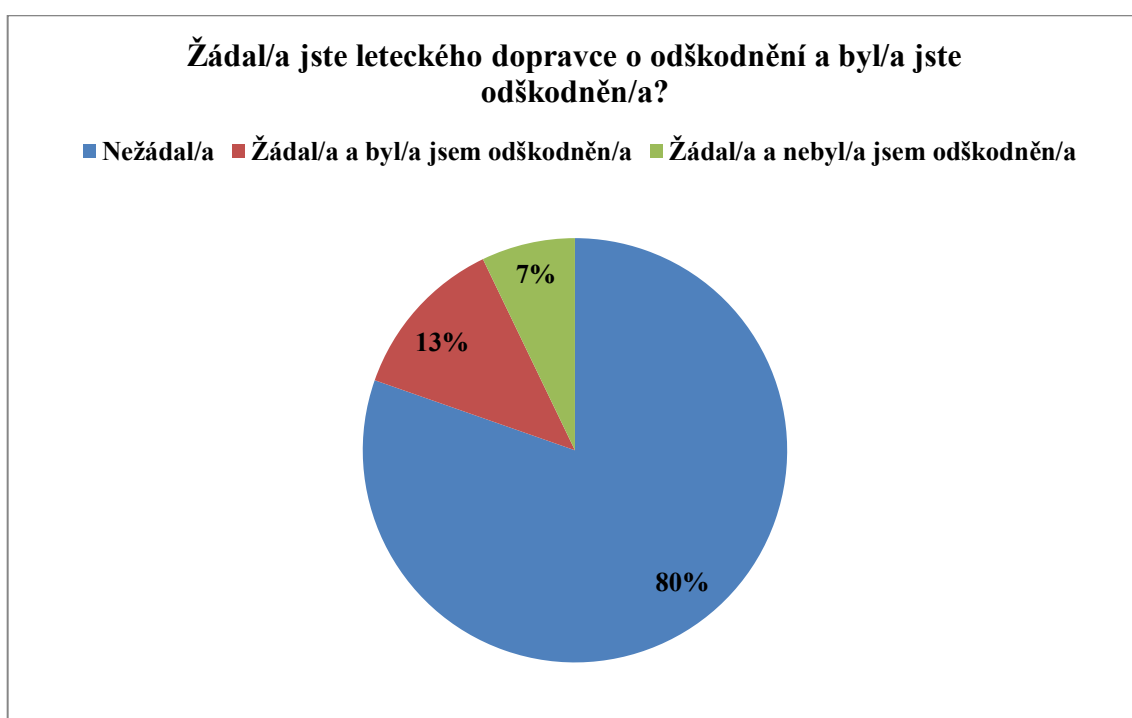
Jak bylo uvedeno výše, ač povědomí cestujících o jejich právech plynoucích z MÚ resp. NOLD je vyšší než je tomu s Nařízením č. 261/2004, stále i tak většina respondentů uvedla, že o svých právech neví. I v tomto případě tak diplomová práce splnila jeden ze svých dílčích cílů – informovat cestující o svých právech, neboť 60 % účastníků průzkumu o svých právech nevědělo a dozvědělo se tak o nich během krátké chvíle, které zodpovězení otázek věnovalo.

Ze skupiny informovaných cestujících pozorujeme opět mezi nejvýraznějšími zdroji informovanosti internet a bezprostřední okolí respondentů. V menší míře pak k povědomí přispívají média či samostudium. Jak již autor uvedl výše, pouze 2 % z odpovědí označuje za zdroj svých informací právě leteckého dopravce. I přes obecnou vyšší znalost práv plynoucích z MÚ resp. NOLD je potřeba poukázat na fakt, že kdyby všichni dopravci opravdu transparentně a povšechně cestující informovali z vlastní iniciativy, bude povědomí o jejich právech daleko vyšší.



Otázka č. 10

I v této závěrečné otázce je vidno, že ti, kteří o svých právech dosud nevěděli, nemohli žádat letecké dopravce o odškodnění. Na rozdíl od nízkého procenta těch, kteří o odškodnění za škodnou událost ošetřenou Nařízením č. 261/2004 žádali a byli dopravci odmítnuti, je množství zamítnutých stížností v případě zničení, ztráty či poškození zavazadla poměrně vyšší. Až třetina žádostí respondentů, kteří žádali o náhradu škody, byla zamítnuta. Na druhou stranu autor uzavírá, že i zde lze vidět, že s rostoucí informovaností roste iniciativa cestujících nárokovat, oč mají právo, ale i přes to jsou z velké části pohodlní a o svá práva se bohužel nehlásí.



5.4 Zhodnocení průzkumu

Provedení průzkumu splnilo očekávaný cíl, jelikož autor obdržel cenné informace o (ne)informovanosti cestujících o jejich právech na náhradu škody, která mají v případě odepření nástupu na palubu letadla, zpoždění či zrušení letu a při zničení, ztrátě či poškození zavazadla.

Průzkum dále splnil jeden z cílů celé práce – informovat cílovou skupinu o svých právech. Až 60 % účastníků průzkumu nevědělo, na co má při své letecké přepravě právo a za tím vidí autor svou satisfakci, neboť z desítek neinformovaných mladých lidí se stali informovaní cestující. Nadto autorovi často psali zpětnou vazbu v podobě kvitování dobře stanoveného tématu práce, která může být do budoucna velmi užitečná.

Nejdůležitějšími prameny informovanosti cestujících budou s rozvojem technologií stále častěji internet a média, což není až takovým překvapením v souvislosti s dnešní digitální dobou. Dle názoru autora sice letečtí dopravci svou informační povinnost plní – většina z nich o své odpovědnosti a jejích limitech informuje na svých webových stránkách, nicméně pro průměrného spotřebitele může být získání takto podaných informací, mnohdy v rámci spletých webových stránek leteckých dopravců těžko dohledatelných, skoro nedosažitelné. Společenská osvěta ze strany odborníků, kterými se autor v průběhu práce inspiroval a z jejichž děl čerpal, tak spolu s médii a internetem budou i do budoucna hrát klíčovou roli při osvětě současné populace v daném tématu.

Závěr

Cílem této práce, který si autor vytkl na jejím začátku, bylo informovat čtenáře o jejich nárocích při vymezení nejdůležitějších práv evropských cestujících plynoucích z právní úpravy mezinárodní letecké dopravy, která v dnešní době představuje nejdynamičtější prostředek přepravy osob a věcí. Právní úprava obsažená v mezinárodních smlouvách a sekundárním právu EU byla přehledně zpracována tak, aby byli cestující souhrnně informováni o svém právu na náhradu škody, která je následkem některé ze škodných událostí, které jsou zmíněnými prameny práva předpokládány.

Dojde-li tak ke škodné události na zdraví cestujících, jejich zavazadlech či při zpoždění a zrušení letu, odepření nástupu na palubu letadla či změně třídy, zakládá se odpovědnost leteckého dopravce, která je za stanovených podmínek limitována poměrně vysokými částkami. Pokud tak cestující znají svá práva a dožadují se jich, mají šanci na poměrně adekvátní odškodnění.

V oblasti regulace mezinárodní letecké dopravy je pro evropské cestující klíčová znalost Nařízení č. 261/2004 a Nařízení č. 2027/97 ve znění Nařízení č. 889/2002. Druhým zmíněným se do evropského práva provádí Montrealská úmluva, která společně s Varšavskou úmluvou a všemi jejími změnami představuje nejvýznamnější prameny mezinárodního práva v letecké dopravě.

Jelikož letecká doprava nabývá každým rokem na stále větším významu, vyvstává zde potřeba její regulaci v průběhu času novelizovat na aktuální právní prostředí. Autor tak vítá snahu evropského zákonodárce přicházet se změnami v této oblasti, jejichž cílem je chránit cestující, kteří se stávají velmi zranitelnou kategorií, jak bylo zjištěno v průzkumu, který autor provedl.

Sekundárním cílem práce bylo zjištění stavu právního povědomí vysokoškolských studentů o jejich právech, která plynou z právní úpravy mezinárodní letecké dopravy. Jak již autor výše uvedl, právní povědomí u této skupiny je na poměrně nízké úrovni. Bylo by tak do budoucna přínosné provést obdobný průzkum i u širšího okruhu populace, neboť se dá důvodně očekávat, že s rostoucím věkem se právní povědomí v této oblasti může snižovat. Z tohoto důvodu si je autor jist, že i budoucí úlohou internetu, médií a odborníků z praxe je dále rozvíjet osvětu v tomto oboru.

Jednou z nezanedbatelných výhod EU je postupná harmonizace a unifikace v oblasti ochrany spotřebitelských práv. Autor podotýká, že by bylo velmi vhodné, když by EU do budoucna nejen rozvíjela a aktualizovala své právní předpisy v oblasti letecké dopravy, ale

také sama více dbala na plnění řádných informačních povinností leteckých dopravců ve vztahu k cestujícím.

Jak již bylo řečeno výše, nejen vyčerpávajícím přehledem pramenů práva regulujícího mezinárodní leteckou dopravu, ale také menším průzkumem autora, byl splněn původně stanovený cíl práce, neboť nejen budoucí čtenáři, ale také respondenti průzkumu byli informováni o svých právech, která mají při své letecké přepravě.

Další dílčí závěry jsou k dispozici v průběhu celé této práce. Do budoucna by však autor uvítal, aby nejen EU, ale celé mezinárodní společenství nehledě na dílčí zájmy rozvíjelo regulaci mezinárodní letecké dopravy zejména s ohledem na trvale udržitelný rozvoj, jehož součástí musí být vysoká úroveň ochrany cestujících a životního prostředí, neboť tyto dva aspekty spolu s ekonomickým významem mezinárodní letecké dopravy činí tuto oblast natolik prioritní nejen pro její aktivní účastníky, ale pro celou lidskou populaci.

Seznam zdrojů

Učebnice

BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z., Letecká doprava II, Praha, Vysoká škola obchodní, 2007.

BOGUSZAK, J., ČAPEK, J., GERLOCH, A., Teorie práva, 2. přeprac. vyd., Praha, ASPI, 2004.

ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J., Civilní letectví ve světle práva, Praha, LexisNexis CZ, 2005.

ČEPELKA, Č., ŠTURMA, P., Mezinárodní právo veřejné, Praha, Eurolex Bohemia, 2003.

GERLOCH, A., Teorie práva, 6. aktualiz. vyd., Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013.

KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K., Mezinárodní právo soukromé, 8. vydání, Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015.

PAUKNEROVÁ, M., Evropské mezinárodní právo soukromé, 2. vyd., Praha, C.H. Beck, 2013.

PAUL, V., DOLEŽIL, V., PROCHÁZKA, Z., ČEPELKA, Č., MENCER, G., MILDE, M., Studie z mezinárodního práva, Praha, Nakladatelství Československé akademie věd, 1963.

PERNICA, P., Doprava a zásílatelství, Praha, ASPI Publishing, 2001.

POLÁČEK, B., Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I, Praha, Wolters Kluwer, 2016.

PRUŠA, J., Svět letecké dopravy, Praha, Galileo CEE Service ČR, 2007.

SYLLOVÁ, J., Lisabonská smlouva: komentář, Praha, C.H. Beck, 2010.

ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA J., a kol., Občanský zákoník: komentář., Praha, Wolters Kluwer ČR, 2014.

TOMÁŠEK, M., TÝČ, V., MALENOVSKÝ, J., Právo Evropské unie, Praha, Leges, 2013.

Monografie

BARTSCH, R., I., C., International Aviation Law: A Practical Guide, Burlington, Ashgate Pub., 2012.

PAUKNEROVÁ, M., Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, 1. vyd. , Praha, Academia, 1985.

Odborné články

DE LEON, M., P., WERNER, E., The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, Journal of Air Law and Commerce, Vol. 66, 2001.

HICKEY, J., W., Breaking the Limit - Liability for Wilful Misconduct Under the Guatemala Protocol, Journal of Air Law and Commerce, Vol. 42, Issue 3 (Summer 1976).

HORNÍK, J., Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, Právní rozhledy, 15/2004.

HORNÍK, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, Bulletin České společnosti pro dopravní právo, 2/2002.

HORNÍK, J., Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 3/2000.

HORNÍK, J., Omezit či neomezit odpovědnost dopravců vůči cestujícím? Toť otázka, www.flying-revue.cz, 2/2017.

HORNÍK, J., Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy, Právní rozhledy, 7/2002.

JONES, O., The Warsaw Convention, Travel Law Journal, 3/1995.

MANKIEWICZ, H., R., Hague Protocol to Amend the Warsaw Convention, The American Journal of Comparative Law, Vol. 5, No. 1 (Winter, 1956).

MCKAY, J., The Refinement of the Warsaw System: Why the 1999 Montreal Convention Represents the Best Hope for Uniformity [notes], Case Western Reserve Journal of International Law, Vol. 34, Issue 1 (Fall 2002).

PRASSL, J., Reforming Air Passenger Rights in the European Union, Air & Space Law, Vol. 39, No. 1, 2014.

Internetové zdroje

<https://www.fd.cvut.cz/>

<https://www.skyteam.com/>

<http://data.worldbank.org>

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

<https://www.statista.com>

<http://projekt150.ha-vel.cz/>

<https://www.iata.org/>

<http://www.mzp.cz/>

<http://www.osn.cz/>

<http://www.europarl.europa.eu/>

<https://www.imf.org/>

Judikatura

Rozsudek Evropského soudního dvora ve věci Komise v. Itálie, ze dne 10. 12. 1968, C-7/68.

Rozsudek SD EU ve věci The Queen na žádost IATA a ELFAA, ze dne 10. 1. 2006, C-344/04.

Právní předpisy

Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu

Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě

Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu a kterým se zrušuje Nařízení (EHS) č. 295/91

Návrh nařízení Evropského Parlamentu a Rady o změně Nařízení (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 Nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel

Pařížská dohoda k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu

Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě

Rámcová úmluva OSN o změně klimatu

Statut Mezinárodního soudního dvora

Smlouva o fungování Evropské unie

Úmluva o mezinárodním civilním letectví

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem

Úmluva o úpravě letectví

Vídeňská úmluva na ochranu ozonové vrstvy

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém

Abstrakt

Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy

Předmětem této diplomové práce je regulace mezinárodní letecké dopravy, která je vzhledem ke své podstatě upravena zejména v mezinárodních smlouvách a sekundárním právu Evropské unie. Práce je rozdělena do pěti částí, které se průřezově zaměřují na všechny aspekty letecké dopravy.

První část informuje o historickém vývoji letecké dopravy a jejím soudobém významu zejména s ohledem na svůj ekonomický a environmentální význam. Opomenuty nejsou ani základní pojmy, se kterými se čtenáři v průběhu práce setkají. Druhá část je zaměřena na právní úpravu mezinárodní letecké dopravy z pohledu mezinárodního, evropského a českého práva. Jak bylo uvedeno v práci, odpovědnost dopravce při škodných událostech, které jsou normotvůrci předpokládány, je upravena zejména mezinárodními smlouvami a sekundárním právem Evropské unie, proto je nejvýznamnějším pramenům věnována kapitola třetí i s ohledem na jejich vzájemný vztah, který definoval Soudní dvůr Evropské unie.

Jelikož je potřeba obsáhle informovat cestující o jejich právech, rozhodl se tak autor učinit ve čtvrté části této práce, která se věnuje nárokům cestujících, dojde-li k jejich smrti, zranění, nebo jinému ublížení na zdraví, zničení, ztrátě, poškození a zpoždění zavazadla, zpoždění a zrušení letu a odepření nástupu na palubu letadla či změně třídy.

Pátá část se věnuje analýze průzkumu, který autor provedl mezi studenty vysokých škol ze zemí Visegradské skupiny, zaměřený na jejich znalost plynoucí z právní úpravy mezinárodní letecké dopravy. Součástí je také průběžné zhodnocení znalostí studentů týkajících se Nařízení č. 261/2004 a Montrealské úmluvy, resp. Nařízení č. 2027/97 ve znění Nařízení č. 889/2002, které ji provádí do unijního práva, jelikož tyto prameny právní úpravy mezinárodní letecké dopravy jsou z pohledu autora v praktickém životě aplikovatelné nejčastěji.

V závěru diplomové práce autor otevírá možné výzvy pro Evropskou unii a mezinárodní společenství do budoucna, neboť každoroční rozvoj letecké dopravy bude i nadále vyžadovat jejich zvýšenou pozornost a péči.

Abstract

Topical issues of the regulation of international air carriage

The object of this thesis is the regulation of international air carriage, which is by its nature governed mainly by international treaties and secondary law of the European Union. The thesis is divided into five parts, which are cross-sectional focused on all aspects of air carriage.

The first part informs about the historical development of aviation and its contemporary importance especially with regard to its economic and environmental significance. Basic concepts which can be found by readers in this thesis are not omitted as well. The second part focuses on the regulation of international air carriage from the perspective of International, European and Czech law. As mentioned in this thesis, the carrier's liability when the loss event that is expected by legislators happens is governed mainly by international treaties and secondary law of the European Union, that is why the third part is focused on its most important legal sources also with the regard to their interrelation which was defined by the Court of Justice of the European Union.

Since it is necessary to extensively inform passengers about their rights, the author decided to do so in the fourth part of this thesis, which deals with the passengers' claims, in the case of their death, injury, or other health damage, baggage destruction, lost, damage or delay and delays and cancellations of passenger's flights and denied boarding or change of classes.

The fifth part is devoted to the analysis of the survey conducted by the author among university students from the Visegrad group's countries focused on their knowledge arising from the legislation of international air carriage. Interim evaluation of students' knowledge concerning the Regulation No. 261/2004 and the Montreal Convention, respectively the Regulation No. 2027/97, as amended by the Regulation No. 889/2002 which transposes the Montreal Convention into EU law, is also the part of this section due to the fact that these legal sources of the regulation of international air carriage are in the author's point of view the most applicable ones in real life.

In conclusion of the thesis, the author highlights the possible challenges for the European Union and the international community for the future, because the annual development of air carriage will henceforward require the increased attention and care.

Klíčová slova

Doprava

Letecká doprava

Odpovědnost leteckého dopravce

Práva cestujících v letecké dopravě

Key words

Carriage

Air Carriage

Air Carrier's Liability

Air Passengers' Rights

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Dotazník o znalosti práv cestujících plynoucí z právní úpravy mezinárodní letecké dopravy