

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Jiří Zima

**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) : 28.10.2018

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

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 136 468 znaků včetně mezer.

Jiří Zima

V Praze dne 28.10.2018

Děkuji paní Prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc. za vedení mé diplomové práce, za perfektní komunikaci a za poskytnuté konzultace. Rád bych tímto poděkoval své rodině za trpělivou podporu v rámci mého studia na Právnické fakultě Univerzity Karlovy v Praze.

OBSAH

ÚVOD	5
1 VYMEZENÍ POJMŮ LETECKÁ DOPRAVA, MEZINÁRODNÍ LETECKÁ DOPRAVA, LETECKÉ PRÁVO.....	7
1.1 POJEM LETECKÁ DOPRAVA A MEZINÁRODNÍ LETECKÁ DOPRAVA	7
1.2 HISTORIE A VÝZNAM LETECKÉ DOPRAVY	9
1.3 POJEM LETECKÉ PRÁVO	17
2 PŘEHLED PRÁVNÍ ÚPRAVY – MEZINÁRODNÍ, EVROPSKÉ, VNITROSTÁTNÍ PRAMENY, PŘEPRAVNÍ ZVYKLOSTI, JUDIKATURA.....	18
2.1 NEJDŮLEŽITĚJŠÍ PRAMENY VNITROSTÁTNÍ TÝKAJÍCÍ SE LETECKÉ DOPRAVY	19
2.2 MEZINÁRODNÍ SMLOUVY	26
2.2.1 Pařížská úmluva	26
2.2.2 Varšavský systém	27
2.2.3 Chicagská úmluva	29
2.2.4 Montrealská úmluva	31
2.3 SEKUNDÁRNÍ PRÁVO EU	33
2.4 PŘEPRAVNÍ ZVYKLOSTI	37
2.5 JUDIKATURA	40
3 JEDNOTLIVÁ PRÁVA CESTUJÍCÍCH.....	43
3.1 SMRT NEBO ZRANĚNÍ CESTUJÍCÍHO	43
3.2 ODPOVĚDNOST ZA ZAVAZADLA	48
3.3 ODPOVĚDNOST ZA ZRUŠENÝ LET ČI ODEPŘENÍ NÁSTUPU DO LETADLA	52
3.4 ODPOVĚDNOST ZA ZPOŽDĚNÍ	57
3.4.1 Odpovědnost za zpoždění podle nařízení č. 261/2004.....	58
3.4.2 Odpovědnost za zpoždění dle Montrealské úmluvy	60
3.5 ODPOVĚDNOST ZA ZMĚNU TŘÍDY	62
3.6 SMLUVNÍ ODPOVĚDNOST	63
ZÁVĚR.....	66
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	68
KNIHY	68
SPECIFICKÉ PRAMENY	70
PERIODIKA	70
INTERNETOVÉ ZDROJE	71
SEZNAM ZKRATEK.....	74
ABSTRAKT	75
KLÍČOVÁ SLOVA	77

Úvod

Tématem této práce jsou aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy. Z pohledu dějin lidstva se letecká přeprava rozvinula teprve nedávno, nicméně v současné době je to jedna z velmi oblíbených a často využívaných forem přepravy, bez které si moderní člověk takřka neumí svoji existenci představit. V současné době se ovšem jedná také o velmi široký pojem, proto je následující text zaměřen primárně na civilní leteckou přepravu, a to především na práva cestujících a otázky odpovědnosti dopravců. Letecká doprava má však využití i třeba při přepravě nákladů (v takovém případě se jedná o nákladní leteckou dopravu) stejně jako se lze setkat s leteckou dopravou, která je určena k vojenským účelům apod.

Vzhledem k tomu, že letecká doprava má v současné době poměrně velký rozsah využití, je pochopitelné, že je nutné ji adekvátním způsobem regulovat prostřednictvím práva. Letecká doprava je přitom s ohledem na její mezinárodní přesah regulována jak právem vnitrostátním, tak i evropským právem a právem mezinárodním, čímž jsou v této práci představeny jak prameny české úpravy letecké dopravy, tak evropské a mezinárodní prameny.

Téma předkládané práce lze tedy označit za velmi aktuální, neboť letecká doprava nadále prochází velmi intenzivním vývojem zejména po stránce technologické, vliv zde má však i ekonomika stejně jako třeba globalizace. Tyto skutečnosti mají vliv na fakt, že lidé mají potřebu létat čím dál tím více (není dnes například neobvyklé letět ráno na obchodní jednání do jiné země a večer se letecky vracet zpět), je tudíž nutné se regulací zabývat s ohledem na celkový vývoj letecké dopravy, ale i předpisů se samozřejmě mohou vyskytnout některé aktuální problémy, které je nutné řešit. Téma aktuálních otázek regulace mezinárodní letecké přepravy lze tedy označit jednak za velmi aktuální a jednak také za prakticky využitelné, což je také důvodem, proč bylo toto téma zvoleno. Zaměření na práva cestujících a odpovědnost dopravce je také tématem, které je důležité i pro laickou veřejnost, která letadlem cestuje (což je v dnešní době minimálně

v evropských podmínkách alespoň občas naprostá většina populace). Laická veřejnost se totiž obvykle v tom, jaká má práva, jaké povinnosti, za co jim dopravce odpovídá a za co naopak nikoliv, příliš neorientuje, shrnutí těchto informací v jednom odborném textu, kterým může být tato práce, je tedy jednoznačně žádoucí a může to být pro řadu čtenářů z řad laické veřejnosti velmi přínosné.

Cílem práce je analýza aktuálních problémů regulace mezinárodní letecké dopravy a možností jejich řešení. Za účelem naplnění tohoto cíle je práce rozdělena celkem do čtyř kapitol, kdy první kapitola je koncipována jako obecné vymezení pojmů letecká doprava, mezinárodní letecká doprava, letecké právo a pojednání o historii a významu letecké dopravy. Druhá kapitola se zaměřuje na přehled právní úpravy, a to jak na mezinárodní, evropské, vnitrostátní prameny, tak na přepravní zvyklosti a existující judikaturu. Třetí kapitola je pak již konkrétně zaměřena na jednotlivá práva cestujících v letecké dopravě a odpovědnost dopravce. Pojednává tak například o otázkách jako je smrt či zranění cestujícího, ztráta či poškození zavazadla, zpoždění a zrušení letu nebo odepření nástupu do letadla. Poslední kapitolu pak tvoří závěr a zhodnocení předpokládaného budoucího vývoje právní úpravy letecké dopravy.

1 Vymezení pojmů letecká doprava, mezinárodní letecká doprava, letecké právo

První kapitola předkládané práce se zaměřuje na teoretická východiska problematiky, která jsou důležitá pro správné pochopení výklad navazujících kapitol. V první kapitole se tedy práce zaměřuje zejména na historický vývoj letecké dopravy a vymezení nejdůležitějších pojmů, se kterými je v následujícím textu dále pracováno, a proto je žádoucí, aby tyto pojmy byly vykládány jednotně.

1.1 Pojem letecká doprava a mezinárodní letecká doprava

Ačkoliv přímo v legislativě ČR není pojem letecká doprava ani mezinárodní letecká doprava žádným způsobem vymezen, leteckou dopravu je možné vnímat především jako jeden z druhů dopravy. Pod termínem doprava se v této souvislosti obvykle rozumí jednotlivé činnosti, které jsou spojeny s přemísťováním osob či věcí z jednoho místa na druhé místo s přihlédnutím k objemovým, časovým a prostorovým souvislostem, které jsou s přemísťováním spojeny.¹

V případě letecké dopravy se tudíž jedná o dopravu, která je realizována vzduchem, tedy v rámci vzdušného prostoru, který se nachází nad územím jednotlivých států, přičemž dopravním prostředkem, který je v této souvislosti využíván, je letadlo. Termín letadlo je na rozdíl od pojmu letecká přeprava výslovně definován právními předpisy, v českém právu je takovým předpisem zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. V tomto předpise je řečeno, že letadlem se rozumí „zařízení schopné vyvozovat

1

ZELENÝ, Lubomír. *Doprava: dopravní infrastruktura*. V Praze: Vysoká škola ekonomická, 2000. ISBN 80-245-0110-4, s. 5.

*sily nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu. Pro účely tohoto zákona se nepovažuje za letadlo model letadla, jehož maximální vzletová hmotnost nepřesahuje 25 kg.*²

Z pohledu definic, které lze najít například v českém právu, je důležitý zejména pojem civilní letectví, který je zde definován jako „*letecké činnosti provozované v České republice civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely, jakož i letecké činnosti provozované letadly státní příslušnosti České republiky v cizině pro civilní účely a provozování civilních letišť a poskytování leteckých služeb na území České republiky.*“³

Letecká doprava bývá v odborné literatuře obvykle charakterizována jako nejrychlejší, ale také nej pohodlnější a velmi bezpečná forma přepravy jak osob, tak i věcí z jednoho místa do druhého. Pro tento typ přepravy je charakteristické, že je vhodná především v případě, že je osobu nebo věc potřeba přepravit na větší vzdálenost. Z jiného pohledu na věc je to však forma dopravy, která dává lidstvu svobodu v cestování, je spojena rovněž s kulturními i vzdělávacími zážitky stejně jako třeba s výkonem některých profesí stejně jako podporuje cestovní ruch jako celé odvětví ekonomiky, čímž dále stimuluje ekonomický růst zemí. Pochopitelně také vytváří pracovní příležitosti a společně s tím napomáhá ke snižování chudoby. Nelze opomenout ani informaci, že je to právě letecká doprava, která je v současnosti nejdynamičtější a nejrychleji se rozvíjejícím odvětvím dopravy.⁴

V literatuře lze dále najít informace o tom, že je to právě letecká doprava, která je v současné době ve své podstatě globálním a zároveň masovým dopravním odvětvím. Velmi důležitým faktem, který odlišuje leteckou dopravu od dřívějších období, je skutečnost, že je dnes dostupná takřka všem vrstvám obyvatelstva. Významnou

2

§ 2 odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

3

§ 2 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

4

RYGLOVÁ, Kateřina, BURIAN, Michal a VAJČNEROVÁ, Ida. Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi. Praha: Grada, 2011. ISBN 8024740397, s. 67.

charakteristikou je i fakt, že se zde velmi intenzivně projevuje soupeření mezi dvěma základními produktovými koncepcemi. Jednou takovou koncepcí je klasická letecká doprava, druhou pak nízkonákladová letecká doprava. Další rozvoj je v současné době soustředěn zejména na ekologické aspekty letecké dopravy, ale také na kapacitu letadel stejně jako na pohodlí cestujících. Důležitý je i fakt, že letecká doprava s ohledem na své převážně mezinárodní využití je velmi citlivá například na vývoj mezinárodních vztahů, terorismus a další aspekty, které pak do značné míry ovlivňují i právní úpravu letecké dopravy.⁵

Souvisejícím termínem je pak mezinárodní letecká doprava. Tu je možné definovat jako přepravu, pro kterou je základním charakteristickým znakem fakt, že místo počátku přepravy se nachází v jiném státě než místo určení. To tedy znamená, že osoby nebo náklad jsou letecky přepravovány přes hranice států, přičemž i v případě, že dochází k přepravě přes větší počet států, je tato přeprava realizována na základě jedné jediné přepravní smlouvy.⁶

1.2 Historie a význam letecké dopravy

Úsilí lidstva vzlétnout podle vzoru ptáků sahá na základě čínských a perských legend až do 2. tisíciletí před n. l. Na evropském kontinentě je nejznámější řecká legenda o Ikarovi. Jako první se možností létání soustavně zabýval Leonardo da Vinci, který své poznatky shrnul do poznámek Kodex ptačího letu a do mnoha konstrukčních náčrtků. Neúspěchy s napodobením ptačího letu vedly k tomu, že lidé začali vzdušný prostor dobývat balony. V roce 1783 se vznesl nedaleko Paříže první balón s lidskou posádkou.⁷ Balon jako dopravní prostředek měl však řadu omezení, čímž lidstvo dále pracovalo na vývoji vhodnějšího dopravního prostředku, který by umožnil lidem létat. Na počátku 20.

5

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9, s. 23.

6

ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 5., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-506-7, s. 59.

7

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9, s. 26.

století se tak podařilo vzlétnout s prvním letadlem. Toto je jen velmi stručné shrnutí základních informací, nicméně je vhodné se na otázku historie letectví podívat detailněji od jeho počátků až do současné doby. Vývoj letectví byl totiž ve své podstatě poměrně zdoluhavý a po technické stránce se jej dlouho nedařilo zrealizovat, což dokazují výše uvedené skutečnosti.

V zásadě lze historický vývoj letecké dopravy rozdělit do následujících tří fází:⁸

- První etapa sahá od starověku až do poloviny osmnáctého století,
- Druhá etapa začíná v polovině osmnáctého století a končí rokem 1903,
- Třetí etapu, tedy etapu motorového létání, lze sledovat od roku 1903 až po současnost. Je to právě třetí etapa, která je z hlediska výkladu v této práci tou nejdůležitější, a proto je jí věnováno následující pojednání.

Je to právě využití znalostí z oblasti bezmotorového létání z předcházejících etap, kombinované s vynálezem vhodného leteckého motoru a moderní technologie, které umožnily letectví stát se významným činitelem společenského vývoje lidstva. 17. prosince 1903 v Kitty Hawk, Severní Karolína (USA), se uskutečnil první kontrolovaný motorový nepřerušovaný let letadla Flyer I., který byl pilotovaný Orville Wrightem a zkonstruován spolu s jeho starším bratrem Wilburem. První, oficiálně registrovaný let v Evropě provedl Brazilec Alberto Santos-Dumont se svým strojem 14-bis v Paříži až v roce 1906. Letectví v té době bylo privilegiem pouze pár vyvolených a odvážných jednotlivců jako Henri Farman, či Louis Blériot. Let se měřil na minuty a dolet činil maximálně na několik desítek kilometrů. Průkopníky letecké tradice v České republice se stali v roce 1909 Ing. Jan Kašpar a Evžen Čihák. První samostatný let uskutečnili z Pardubic do Prahy a první let s cestujícím se uskutečnil v prosinci téhož roku z Mělníka do Prahy – Chuchle.⁹

8

BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6, s. 7.

9

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9, s. 26.

Avšak ještě v těchto raných letech letectví (před první světovou válkou) začalo být zřejmé, že toto nové odvětví dopravy se postupným vývojem nebude přísně omezovat jen na území jednotlivých států. Z tohoto důvodu byla 18. května 1910 v Paříži svolána první důležitá konference týkající se kodifikace mezinárodního leteckého práva. Konference se zúčastnilo 18 evropských zemí a cílem bylo položit základní principy pro mezinárodní leteckou dopravu. Na konferenci se však nedospělo k jednomyslnému souhlasu, definitivní text tedy nebyl schválen a od dalších jednání se upustilo. Avšak i přes diplomatický krach, který konference představovala, 26. července 1913 v Berlíně podepsalo Německo a Francie bilaterální dohodu o kontrole letů nad jejich příslušnými státními územími. Bylo přijato několik základních principů, mezi jinými i zásada převzatá z Římského Práva: „*cujus est solum, ejus est usque ad coelum et ad inferos*“ (přeloženo do češtiny: „*ten, kdo vlastní zem, vlastní ji až po nebesa a do hloubky*“), která se v praxi projevovala tím, že státy si přivlastnily právo kontrolovat leteckou dopravu ve vzdušném prostoru rozkládající se v rámci jejich státního území a teritoriálních vod. Potřeba certifikace letadla a jeho posádky byla také přesazena jako první princip týkající se bezpečnosti civilního letectví.¹⁰

Takřka pět let předtím, než se konala tato konference, a dokonce ještě před prvním motorovým letem v Evropě, konkrétně 14. října 1905, byla založena Mezinárodní federace sportovního letectví („*Fédération Internationale Aéronautique*“; v anglickém jazyce: „*The World Air Sports Federation*“), která působí ještě dnes a je první a nejstarší leteckou organizací. Jde o mezinárodní organizaci nevládního charakteru, jejímž hlavním cílem je „*celosvětový rozvoj leteckých a astronautických aktivit, schvalování světových rekordů a koordinace organizování mezinárodních soutěží*.“¹¹ Její hlavní význam spočívá hlavně v pozitivním působení na vývoj letecké technologie stejně jako na zdravou soutěž v této oblasti a v tom, že iniciativa jejího vzniku byla prvním krokem k internacionalizaci letectví.

10

BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6, s. 7-9.

11

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9, s. 28.

Vliv první světové války na vývoj letectví vytvořil zcela novou situaci a potřebu pojetí letectví v mezinárodním světle. Jednak lze konstatovat, že rapidní vývoj letecké technologie během války byl základem pro rychlou a bezpečnější leteckou dopravu na mnohem větší vzdálenosti, ale i fakt, že válka ukázala smrtící potenciál letectví jako velice efektivní vojenské zbraně, urychlili potřebu jeho mezinárodněprávní regulace. Taková příležitost se naskytla v roce 1919 na Pařížské mírové konferenci, kde byla účastnickými státy zřízena speciální Komise pro civilní letectví, která měla původ ve spojeneckém výboru pro letectví, vytvořeném v roce 1917. Jejím hlavním cílem bylo nastínit koncept Úmluvy o civilním letectví a zřídit jednotná pravidla a normy pro registraci a certifikaci letadel a leteckého personálu, navigační mapy a schémata, jakož i letecká pravidla a procedury. Z aktivit komise nakonec vzešel text Mezinárodní úmluvy o úpravě civilního letectví (tzv. Pařížská úmluva), podepsaná dne 13. října 1919. Úmluva podepsalo 26 z 32 zúčastněných států spojeneckých, jakož i centrálních mocností a jedním ze signatářů bylo i Československo. 11.7.1924 byla Úmluva ratifikována 38 státy. Spojené státy americké navzdory své aktivní účasti na konferenci nikdy úmluvu nepodepsaly ani neratifikovaly, americká vláda se nezávisle rozhodla vydat cestou dvoustranných dohod s konkrétními státy, kde byla upravena povolení amerických letů přistát, doplnit palivo, naložit a vyložit cestující v konkrétních městech těchto států, přičemž stejná opatření a povolení byla stanovena i pro tyto státy. Je důležité zmínit, že Pařížská úmluva převzala všechny principy a zásady dosud formulované, resp. kodifikované a z jejích ustanovení vzešla zcela nová mezinárodní organizace: Mezinárodní komise pro civilní letectví se sídlem v Paříži. Jejím úkolem bylo monitorovat rozvoj a trendy civilního letectví a navrhopat opatření signatářským státům, aby nezaostávaly za tímto vývojem.¹²

Rok 1919 byl důležitý i z dalšího hlediska: ve více evropských a severoamerických státech byly založeny první letecké společnosti (např. 7. října vznikla nizozemská letecká společnost KLM), z toho některé se již zapojily do mezinárodních operací. Například linka Paříž - Londýn založená 8. února Henri Farmanem převezla 11

12

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9, s. 28.

platících cestujících a stali se tak prvními pasažéry na mezinárodním komerčním letu. Pro tyto účely bylo v Haagu založeno Mezinárodní sdružení letecké přepravy - předchůdce současného Mezinárodního sdružení leteckých dopravců, založeného až po druhé světové válce.¹³

Období mezi dvěma světovými válkami bylo v první řadě poznamenáno nezastavitelným vývojem civilního letectví po technické stránce, hlavně co se týče dosahování vyšších rychlostí, větších vzdáleností a spolehlivějšího designu. Po komerční stránce letecká doprava byla považována za spíše exkluzivní osobní dopravu několika prominentů, popřípadě asi stejného počtu leteckých pionýrů a konstruktérů, než doprava, která by byla přístupná širší veřejnosti a za každých okolností spolehlivá. Na druhé straně se na letecké dopravě odrážela absence úplné a jednotné právní úpravy. Začínající aerolinie, které chtěly převážet cestující, resp. zboží mezi státy nebo přes rozdílné státní území, tak mohly učinit jen v případě, že obdržely povolení od vlády každého dotčeného státu. Mezi některými vládami byly podepsány dvoustranné dohody o letecké dopravě, avšak u těchto absentovala jednotná forma a lišily se v rozsahu povolení a v omezeních. Bylo všeobecně uznávaným obyčejem, že žádný let nemohl přistát, vzlétnout nebo využít vzdušný prostor státu bez povolení vlády tohoto státu.¹⁴

Během druhé světové války došlo k zopakování nasazení vojenského letectva, tentokrát však v nevídaném rozsahu, přičemž jeho masové nasazení nejen proti vojenskému personálu, ale i proti civilnímu obyvatelstvu, mělo mnohem tragičtější následky než v první světové válce. Po technické stránce se letectví transformovalo v moderní dopravní odvětví se skoro neomezenými operačními možnostmi. Vývoj dopravních letadel, hlavně zvýšení doletu a přepravní kapacity, jakož i budování moderních pozemních zařízení a letišť, měl za následek vytvoření nových transatlantických tras a byly dány základy pro rozvinutou, uspořádanou a rychlou mezinárodní leteckou dopravu. Právě proto v roce 1943 Spojené státy americké zahájily

13

BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6, s. 8-10.

14

BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6, s. 9-11.

studium problematiky poválečného civilního letectví. Dospělo se k názoru, že k dosažení fungujícího a bezpečného globálního letectví je potřebná určitá standardizace leteckých pravidel a postupů. Kromě toho k dosažení takového cíle je zapotřebí dostatečně velká a efektivní produkční kapacita, kterou většina zemí nesplňovala kvůli orientaci jejich průmyslu na vojenskou výrobu.¹⁵

Pouze v USA byly dány předpoklady a plány na výrobu a dodávku vhodných dopravních letadel po ukončení války. Vzhledem k těmto důvodům nebylo překvapivé, že Spojené státy americké nabídly v roce 1944 reprezentantům spojeneckých a spřátelených vlád pozvání do Chicaga, aby tam diskutovali o budoucnosti poválečného civilního letectví. Mezinárodní konference pro civilní letectví se zúčastnilo 52 států. Byla přijata a 7. prosince 1944 podepsána Úmluva o mezinárodním civilním letectví, která však vstoupila v platnost až 4. dubna 1947. Tento dokument byl završením několik desítek let trvajících snah o ucelenou a komplexní kodifikaci mezinárodního leteckého práva a základních principů stanovených v meziválečném období.¹⁶

Přijetím Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a kreací Mezinárodní organizace pro civilní letectví lze hovořit o mezinárodním leteckém právu jako o samostatném a relativně novém odvětví mezinárodního práva veřejného. Je patrná jeho podobnost a v některých případech i souvislost s mezinárodním mořským právem. Tvoří ho různé mezinárodní dokumenty a organizace, které budou předmětem analýzy v dalších kapitolách této práce. Proto z co nejvšeobecnějšího hlediska je možné mezinárodní letecké právo definovat jako tu část mezinárodního práva veřejného, které upravuje záležitosti týkající se mezinárodního provozu a provozu letecké dopravy, jakož i požadavků na její bezpečnost a ochranu, právní režim vzdušného prostoru a vztahy mezi subjekty mezinárodního práva vznikající v této oblasti. Jeho předmětem jsou ty vztahy

15

BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6, s. 10.

16

BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6, s. 10.

mezinárodních subjektů práva, které jsou regulovány normami mezinárodního leteckého práva.¹⁷

I v následujícím období však docházelo k poměrně zásadnímu vývoji, doházelo ke zlepšování techniky, ke zvyšování rychlosti létání a celé řadě dalších kroků, které směřovaly k optimalizaci letecké dopravy. Období po 2. světové válce se vyznačuje především rozvojem v oblasti technologické. V Československu vývoj do určité míry stagnoval s ohledem na celou řadu limitů daných tehdejším režimem, který omezoval celou řadu aktivit, letectví a leteckou dopravu nevyjímaje. Významný rozvoj lze v Československu vysledovat po roce 1989. Listopad 1989 znamenal pro československou leteckou dopravu otevření nových příležitostí. Po příslušném politickém i ekonomickém zajištění ze strany dodavatelů se staly moderní západní technologie rychle dostupné pro celou infrastrukturu civilního letectví. Umělé bariéry z dob studené války, zvláště v oblasti víz a tranzitních podmínek byly postupně odstraněny. Padl monopol výlučného využívání linek ČSA platný pro československé občany a v přímém prodeji přepravy se začaly angažovat zahraniční letecké společnosti. 28. 03. 1990 Federální shromáždění novelou leteckého zákona zrušilo státní monopol v oblasti letecké dopravy, což usnadnilo vznik a podnikání nových leteckých společností. Vzhledem ke konkurenci a nákladnost v letecké dopravě ovšem pouze malá část nově vytvářených společností měla dlouhodobější životnost.¹⁸

Rozdělení Československé federativní republiky mělo za následek i změny vývoje letecké dopravy v nově vytvořených státech. Zatímco v České republice vývoj letecké dopravy v podstatě plynule pokračoval, situace ve Slovenské republice byla podstatně komplikovanější, což vedlo, zejména v počátečním období, k podstatnému snížení výkonů v letecké dopravě. Letecká doprava se stále více stává významným fenoménem světové ekonomiky, kterou významně ovlivňuje a naopak. Podílí se na rozvoji mezinárodních vztahů a spolupráce. Význam letecké dopravy spočívá především v

17

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9, s. 28.

18

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9, s. 29.

hospodářském významu, který spočívá v rychlé a relativně nejbezpečnější přepravě osob. Výrazně ovlivňuje cestovní ruch, a to nejen z pohledu globálního, kde má rozhodující význam, ale rovněž i z pohledu regionálního. Letecká doprava významně ovlivňuje i politický význam z důvodu zvyšování intenzity osobních kontaktů na různých úrovních. Dále při prosazování obchodních záměrů na všech dostupných úrovních. Samozřejmě nesmírný význam má i při poskytování pracovních příležitostí. Přímé pracovní příležitosti nabízejí letecké společnosti, letiště, řízení letového provozu. Nepřímé pracovní příležitosti tvoří výrobci letadel, výpočetní a zabezpečovací technika. Návazné příležitosti jsou poskytovány v rámci infrastruktury cestovního ruchu.¹⁹

Pokud se týká významu letecké dopravy, lze říci, že zejména mezinárodní letecká doprava má jednak zásadní vliv na rozvoj mezinárodních vztahů, a to jak na úrovni společensko-politické, tak na úrovni hospodářské. Společensko-politický význam spočívá především v tom, že letecká doprava má pozitivní dopad na navazování, ale i na intenzitu a udržování kontaktů, a to zejména kontaktů na delší vzdálenosti (nezávisle na tom, zda se jedná o kontakty politické nebo o kontakty jednotlivců – fyzických osob). Hospodářský význam je pak dán již uvedenou skutečností, že letecká doprava je nejrychlejší formou dopravy na dlouhé vzdálenosti a je také vnímána jako nejbezpečnější forma dopravy. V některých případech (např. u zboží, které podléhá rychlé zkáze) je pak ve své podstatě jedinou použitelnou formou dopravy, neboť jiná forma by nebyla schopná doručit věci do místa určení včas. S tím pak souvisí i rozvoj mezinárodního obchodu, který letecká doprava podporuje stejně jako ekonomickou výnosnost pro některé subjekty. S hospodářskou úrovní pak souvisí i například rozvoj a nárůst počtu pracovních příležitostí či třeba rozvoj cestovního ruchu, který opět zvyšuje zisk a generuje pracovní příležitosti.²⁰ Lze tedy souhlasit s tím, že letecká doprava má v současné době značný význam a jen obtížně si lze představit situaci, kdy by nebylo možné využívat právě leteckou dopravu, neboť letecká doprava ovlivňuje celou řadu

19

BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6, s. 12.

20

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9, s. 25.

oblastí lidského života, od profesního života, přes volnočasové aktivity, ale i rodinný život apod.

1.3 Pojem letecké právo

V souvislosti s rozvojem letecké dopravy, o kterém bylo výše pojednáno, je pochopitelné, že je třeba leteckou dopravu adekvátně právně upravit. Úprava je realizována na různých úrovních (vnitrostátní, mezinárodní, evropské) a navíc zasahuje do mnoha oborů práva. Autoři odborné literatury tento pojem definují různými způsoby. Asi nejobecnější definice uvádí, že se jedná o soubor norem, které upravují jak přepravu osob, tak přepravu zavazadel stejně jako nákladu prostřednictvím letecké dopravy. V kontextu této definice přitom není rozhodné, zda je přeprava realizována prostřednictvím letadla v rámci území jednoho státu nebo dochází k dopravě z jednoho státu do jiného státu (případně i přes letecký prostor dalších zemí).²¹ Existují však i jiné definice leteckého práva. Lze totiž například konstatovat, že „*Jde o prakticky vytvořený obor práva, který se zabývá všemi právními aspekty letectví jako samostatného oboru podnikání.*“²²

Jinak řečeno, jedná se přitom o obor, který zasahuje hned do několika různých odvětví práva, mezi které patří občanské a obchodní právo, ale třeba i živnostenské právo či správní právo. Nedílnou součástí leteckého práva jsou i některé předpisy evropského práva či mezinárodní úmluvy. Opomíjet pak nelze třeba ani právo životního prostředí a další odvětví, kterých se letecké právo minimálně dotýká.

21

ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 5., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-506-7, s. 59.

22

JANUŠ, Jan. *Letecké právo. Právní rádce* [online]. 2013 [cit. 2018-07-20]. Dostupné z: <https://pravniradce.ihned.cz/c1-59739530-letecke-pravo>

2 Přehled právní úpravy – mezinárodní, evropské, vnitrostátní prameny, přepravní zvyklosti, judikatura

Letecké právo, resp. mezinárodní letecké právo je dynamický systém, který se vyvíjí souběžně se společností a pod vlivem daného vývoje následně působí na samotnou společnost. Prostředkem myšlenkového procesu bádání o obsahu konkrétních právních povinností jsou prameny mezinárodního leteckého práva a leteckého práva jako takového. Na základě klasického rozdělení pramenů práva, vycházejíc z teorie práva, je možné rozlišovat nejen prameny mezinárodního leteckého práva, ale jakéhokoli právního odvětví na formální prameny práva a materiální prameny práva.²³

Základním úlohou formálních pramenů leteckého práva je zpřístupnit společnosti pravidla a mezinárodněprávní normy v uznané nebo stanovené formě. Formálními prameny leteckého práva jsou všechny formy, ve kterých je možné najít průnik mezinárodního a vnitrostátního leteckého práva v nejširším smyslu slova. V konkrétním vyjádření je možné tedy hovořit o mezinárodních smlouvách, mezivládních leteckých dohodách, evropských právních předpisech, ale i vnitrostátních právních předpisech, které jsou pramenem leteckého práva. Oproti tomu materiální prameny práva mohou být charakterizovány jako všechny vázané mimoprávní skutečnosti právotvorného významu, které podněcují zákonodárce nebo v případě mezinárodního leteckého práva především mezinárodní společenství k přijetí právní úpravy obsahující úpravu leteckého práva. V materiálním pojetí prameny práva představují všechny sociologické, ekonomické nebo environmentální skutečnosti a příčiny, které mají vliv na konkrétního „zákonodárce“, a to buď na vnitrostátní, evropské nebo mezinárodní úrovni, a motivují jej k přijetí určité

23

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 7. aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. Právnícké učebnice (Aleš Čeněk). ISBN 9788073806521, s. 74.

právní úpravy.²⁴ V následujícím textu je pozornost věnována zejména formálním pramenům práva.

Druhá kapitola této práce je tak zaměřena právě na přehled právní úpravy (prameny práva), která leteckou dopravu upravuje. První podkapitola je věnována vnitrostátní právní úpravě letecké dopravy v ČR, druhá kapitola je věnována mezinárodněprávní úpravě a třetí podkapitola se zaměřuje na sekundární právo EU. Opomenuty nejsou ani přepravní zvyklosti či judikatura.

2.1 Nejdůležitější prameny vnitrostátní týkající se letecké dopravy

Vnitrostátní právní úprava v České republice sestává jak z ústavního základu a ze zákonů, tak z podzákoných předpisů. Je přitom každopádně nutné přihlížet k tomu, že s ohledem na skutečnost, že mezinárodní letecká přeprava je z podstaty věci primárně upravena na mezinárodní, popř. na evropské úrovni, vnitrostátní právní předpisy lze tudíž vnímat spíše jako doplňkové, nicméně i tak mají pochopitelně svůj význam a nelze je opomíjet. Mezi zákony, které upravují otázky letecké dopravy v oblasti civilního letectví, se řadí primárně zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, který byl již v této práci zmíněn, dále pak také zákon č. 89/2012 sb., občanský zákoník a zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém. Tyto předpisy jsou níže podrobněji představeny.

Na prvním místě je třeba stručně zmínit ústavní základ právní úpravy civilního letectví v ČR, který spočívá především v čl. 10 Ústavy ČR, který stanoví, že: „*Vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.*“²⁵ Toto ustanovení upravuje závaznost mezinárodních smluv (včetně těch, které upravují civilní letectví), kterých je

24

ČEPELKA, Čestmír a ŠTURMA, Pavel. Mezinárodní právo veřejné. Praha: Eurolex Bohemia, 2003. ISBN 80-86432-57-2, s. 125.

25

Čl. 10 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy ČR.

Česká republika stranou, na území ČR. Pokud by úmluva stanovila odlišná pravidla než český zákon, má mezinárodní úmluva aplikační přednost, byť formálně není zákonu nadřazena. Samotná aplikační přednost však potvrzuje výše uvedené tvrzení, že úprava v českém právu je v oblasti civilní dopravy, která má takřka vždy mezinárodní konsekvence, spíše doplňkovou úpravou, je na ni nutné tudíž nahlížet právě v kontextu úpravy obsažené v mezinárodním, popř. i evropském právu.

Základním zákonným předpisem českého práva, který upravuje leteckou dopravu, je zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. S ohledem na skutečnost, že Česká republika je signatářem celé řady mezinárodních úmluv v oblasti letectví, je pochopitelné, že zákon o civilním letectví v mnohém reflektuje právě na úpravu obsaženou v mezinárodním právu, zásadní význam zde má členství ČR v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (dále také jen jako „ICAO“) a související fakt, že je Česká republika signatářem Chicagské úmluvy (která bude podrobněji představena v následující podkapitole). Zákon o civilním letectví však nepřebírá zcela striktně všechna ustanovení Chicagské úmluvy či dalších mezinárodních úmluv, ale v mezích, které jsou mezinárodními úmluvami stanoveny, upravuje mezinárodněprávní úpravu na podmínky českého práva a českého civilního letectví. Pro zákon o civilním letectví je charakteristické, že za 21 let své existence prošel poměrně velkým počtem novelizací, což je ovšem dáno tím, že s tím, jak se rozvíjí samotná letecká doprava, se musí zákonitě rozvíjet i legislativa, v níž je upravena.²⁶ Zásadní dopad měla zcela jistě v případě České republiky i skutečnost, že v mezidobí vstoupila do EU, čímž do zákona o civilním letectví byla promítnuta i úprava obsažená v evropském právu, což zmiňuje ve svém ustanovení § 1 sám zákon o civilním letectví.²⁷

Systematika zákona o civilním letectví je taková, že zákon celkem sestává ze 12 částí, které tvoří celkem 105 paragrafů, přičemž první část je nazvána „základní ustanovení“ a lze se zde setkat s předmětem úpravy, vymezením základních pojmů, které

26

ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9, s. 29.

27

§ 1 zákona č. 49/1997 sb., o civilním letectví o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

zákon o civilním letectví dále používá stejně jako s ustanovením § 3, jehož prostřednictvím došlo ke zřízení Úřadu pro civilní letectví, který má sídlo v Praze.²⁸

Druhá část předpisu je zaměřena na letecký rejstřík jako evidenci letadel registrovaných na území ČR (výjimkou jsou sportovní létající zařízení, které provozuje fyzická osoba nebo právnická osoba s trvalým pobytem, popř. sídlem na území ČR), dále na způsobilost výrobků, letadlových částí k použití v oblasti civilního letectví. Třetí část zákona je věnována leteckému personálu, kterým se rozumí jak letci, tak i obsluhující personál na palubě letadla stejně jako pozemní letecký personál.²⁹ Čtvrtá část pak upravuje letiště a letecké stavby, pátá je zaměřena na úpravu užívání vzdušného prostoru ČR a letecké služby, šestá část zákona o civilním letectví je pak věnována letecké činnosti, kterou lze v případě, že se jedná o obchodní leteckou činnost provozovat pouze na základě licence, kterou vydává Úřad pro civilní letectví.³⁰

Sedmá část zákona se zaměřuje na úpravu sportovních létajících zařízení, což jsou maximálně dvoumístná letadla, případně sportovní padáky, které jsou „určené k létání pro vlastní potřebu nebo potřebu jiných osob za účelem rekreace, individuální osobní dopravy, sportu nebo výcviku pilotů, které není uskutečňováno za účelem dosažení zisku, s výjimkou výcviku pilotů, letů závěsných a padákových kluzáků s pasažérem a seskoků sportovních padáků s pasažérem.“³¹ Osmá část zákona o civilním letectví je věnována ochraně před protiprávními činy, devátá část je pak zaměřena na státní správu a na přestupky v oblasti civilního letectví. Desátá část obsahuje společná, přechodná a závěrečná ustanovení, jedenáctá část se věnuje otázkám změny a doplnění zákona č.

28

§ 3 zákona č. 49/1997 sb., o civilním letectví o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

29
§ 18 zákona č. 49/1997 sb., o civilním letectví o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

30
§ 56 zákona č. 49/1997 sb., o civilním letectví o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

31
§ 81 zákona č. 49/1997 sb., o civilním letectví o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

455/1991 Sb., o živnostenském podnikání a dvanáctá část zákona je zaměřena na otázky účinnosti zákona.³²

Druhým zákonem, který upravuje otázky letecké přepravy je zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Občanský zákoník se zaměřuje především na úpravu přepravních smluv, což je smluvní závazkový vztah, který může mít podobu smlouvy o přepravě osob, kdy na jedné straně stojí přepravce (typicky letecká společnost) a na druhé straně osoba, která má být přepravena, kterou zákon označuje jako „cestujícího.“³³

Jednou z forem přepravy osob, které lze v praxi využít je i přeprava letecká. Zákon přitom nerozlišuje, jakým dopravním prostředkem je cestující přepravován, v každém případě se smlouva o přepravě osoby řídí ustanovením § 2550 občanského zákoníku. *„Uzavřením smlouvy o přepravě osob se dopravce zavazuje přepravit cestujícího z nástupního místa do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné (cenu přepravy). Dopravce splní svůj závazek ze smlouvy, provede-li přepravu stanoveným spojem ve stanovený čas v souladu s jízdním řádem, případně dle sjednaných podmínek přepravy. Pro uzavření smlouvy o přepravě osob není vyžadována písemná forma a lze předjímat, že v praxi bude písemná forma smlouvy spíše vzácností. Přepravní smlouva je zpravidla uzavřena, jestliže cestující využije svého práva k přepravě z jízdního dokladu tím, že nastoupí do dopravního prostředku nebo vstoupí do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem, případně umožní-li dopravce cestujícímu nástup do dopravního prostředku bez jízdenky a jízdné cestující zaplatí bezodkladně po nástupu do dopravního prostředku.“*³⁴

Zákon pochopitelně upravuje také povinnosti přepravce, který se má postarat nejen o bezpečnost, ale i o pohodlí cestujícího, přičemž podrobnější úprava je ponechána

32

Zákon č. 49/1997 sb., o civilním letectví o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

33

HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. závazkové právo: komentář*. Praha: C.H. Beck, 2015. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8, s. 986.

34

HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. závazkové právo: komentář*. Praha: C.H. Beck, 2015. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8, s. 986.

cestovním řádům, ale třeba i otázky přepravy zavazadel, které má cestující s sebou. Takové zavazadlo lze přepravovat buď spolu s cestujícím nebo odděleně, pokud je přepravováno odděleně, je nutné zajistit, aby v cílové destinaci bylo nejpozději společně s cestujícím. Zákon myslí rovněž na případy, kdy se zavazadlo opozdí, což je pro leteckou dopravu poměrně typický problém, se kterým se cestující může setkat, a práva, která z této skutečnosti cestujícímu plynou, podrobnosti budou rozebrány ve třetí kapitole této práce.³⁵

Vedle přepravy osob upravuje občanský zákoník rovněž přepravu věci, tedy smlouvu o přepravě věci, kdy je věc přepravována jako zásilka z jednoho místa (tj. místa odeslání) do druhého místa (tj. místa doručení). Dopravce za tuto službu inkasuje od odesílatele přepravné. V souvislosti se smlouvou o přepravě věci je pak v občanském zákoníku upravena rovněž otázka potvrzení o převzetí přepravované věci, údaje a listiny k zásilce, odborná péče o zásilku v době přepravy, upraveny jsou rovněž otázky přerušení přepravy stejně jako doručení zásilky a případného převzetí dobírky, přechod práva na příjemce, ručení příjemce stejně jako nevydání zásilky, případně jiného příjemce. Zákon dále upravuje rovněž otázky odpovědnosti za škodu, která vznikla v důsledku přepravy a její náhrady stejně jako otázky přepravného, které je za přepravu standardně hrazeno. Upraveny jsou zde také náložní listiny a také společná ustanovení o přepravě osob a věcí, která upravují zejména přepravní řády, spojení dopravců a další souvislosti přepravy osob, ale i věcí.³⁶

Třetím právním předpisem, který je z hlediska právní úpravy letecké dopravy relevantní, je zákon č. 81/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém. Jedná se o právní předpis, který upravuje soukromoprávní poměry s mezinárodním prvkem, ale také právní postavení cizinců stejně jako zahraničních právnických osob v soukromoprávních poměrech, dále také pravomoc a postup soudů ve věcech soukromého práva s mezinárodním prvkem stejně jako uznávání a výkon cizích rozhodnutí, právní pomoc ve

35

HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. závazkové právo: komentář*. Praha: C.H. Beck, 2015. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8, s. 986 -991.

36

HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. závazkové právo: komentář*. Praha: C.H. Beck, 2015. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8, s. 1002 a násl.

styku s cizinou, ale rovněž některé záležitosti, které se týkají úpadku a konečně také rozhodčího řízení v soukromoprávních věcech s mezinárodním prvkem.³⁷

Základními metodami, jejichž prostřednictvím je možné upravit soukromoprávní poměry s mezinárodním prvkem, jsou kolizní normy a přímé normy. Kolizní normy se používají tehdy, pokud má být určeno, podle práva kterého státu se bude daný případ řídit, nicméně zákon o mezinárodním právu soukromém v takovém případě neupravuje konkrétní pravidlo, pouze stanoví, jakým právním řádem se má daný poměr řídit, vlastní normu je pak nutné vždy vyhledat v právním řádu toho státu, na který kolizní norma odkazuje. Oproti tomu přímá metoda stanoví jasná pravidla, jimiž se má daný poměr řídit, neodkazuje tudíž na právní řád některého ze států, ale obsahuje přímo konkrétní a závazná pravidla.³⁸

Ve vztahu k mezinárodní letecké přepravě zákon o mezinárodním právu soukromém upravuje zejména přímé normy, které bez toho, aby odkazovaly na právní úpravu některého státu, stanoví určitá pravidla, jak se má v daném případě postupovat, stanoví tedy práva a povinnosti subjektů v mezinárodní letecké přepravě. Tato skutečnost je dána především velmi podrobnou mezinárodněprávní unifikací norem, které upravují mezinárodní přepravu, čímž nelze předpokládat, že by se právní úprava v jiných zemích zásadním způsobem odlišovala a lze přímo upravit konkrétní pravidla navazující na mezinárodní úpravu. Kolizní normy se v současné době využívají v oblasti úpravy mezinárodní letecké přípravy pouze tehdy, pokud se jedná o otázky, které se doposud nepodařilo unifikovat na mezinárodní úrovni.³⁹ Lze tedy konstatovat, že mezinárodní úmluvy jsou vlastně představiteli přímých norem v mezinárodním právu soukromém, na

37

§ 1 zákona č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém.

38

KUČERA, Zdeněk, PAUKNEROVÁ, Monika a RŮŽIČKA, Květoslav. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. Právnícké učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-550-0, s. 39.

39

PAUKNEROVÁ, Monika. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. Praha: Academia, 1985. Studie ČSAV. ISBN neuvdáno, s. 42.

kteří pak navazuje úprava obsažená v českém zákoně o mezinárodním právu soukromém.⁴⁰

Na výše uvedené základní zákony, které upravují leteckou dopravu v českém právu, pak navazují některé podzákoné (prováděcí) právní předpisy. Za zmínku v této souvislosti stojí zejména vyhlášky ministerstva dopravy, které jsou prováděcími předpisy ve vztahu k zákonu o civilním letectví. Tyto vyhlášky jsou vydávány na základě zákonného zmocnění, které je výslovně obsaženo v zákoně o civilním letectví. Vyhlášky ministerstva dopravy mají celostátní působnost. Příkladem takové vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů je vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví nebo třeba vyhláška Ministerstva dopravy č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy stejně jako třeba vyhláška Ministerstva dopravy č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě a další prováděcí právní předpisy.⁴¹

Vedle výše uvedených podzákoných právních předpisů s celostátní působností je pak ještě vhodné zmínit ještě sdělení ministerstva dopravy, která ačkoliv z formálního hlediska nejsou pramenem práva, mají pro úpravu letecké dopravy význam. Sdělení ministerstva dopravy jsou vlastně interní předpisy, což znamená, že závazné jsou v daných věcech jen pro ty, vůči nimž toto sdělení směřuje v rámci vnitřních vztahů ve veřejné správě. Důvodem, proč jsou tato sdělení v této práci zmíněna, je mimo jiné i fakt, že všechna tato sdělení jsou publikována ve Sbírce zákonů, a to navzdory skutečnosti, že to není nutné, neboť žádný předpis jejich publikaci ve Sbírce zákonů nevyžaduje, postačuje jejich sdělení vhodným způsobem.⁴² Z tohoto důvodu je zřejmé, že i ministerstvo dopravy si je vědomo toho, že se jedná o velmi důležité dokumenty, které mají pro leteckou dopravu v ČR zásadní význam.

40

KUČERA, Zdeněk, PAUKNEROVÁ, Monika a RŮŽIČKA, Květoslav. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. Právnícké učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-550-0, s. 29.

41

Přehled právních předpisů, Úřad pro civilní letectví. Úřad pro civilní letectví [online]. Copyright © 2018 [cit. 30.07.2018]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/predpisy/prehled-pravnich-predpisu>

42

POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-133-0, s. 298.

2.2 Mezinárodní smlouvy

Mezinárodní smlouvy jsou dalším významným pramenem práva upravující mezinárodní leteckou přepravu. Jak je zřejmé i z předcházející podkapitoly, jsou to právě mezinárodní smlouvy, ze kterých leckdy vychází vnitrostátní právní úprava letecké přepravy, tudíž jejich význam pro tuto práci je stěžejní. Mezinárodních úmluv zaměřených na úpravu mezinárodní letecké dopravy existuje nespočet, proto je nutné následující výklad omezit především na ty nejvýznamnější. Důraz je v následujícím textu tudíž kladen především na Pařížskou úmluvu, Chicagskou úmluvu, Varšavský systém a také Montrealskou úmluvu.

2.2.1 Pařížská úmluva

Mezinárodněprávní úprava letecké přepravy byla jedním z témat Pařížské konference, která se konala po skončení 1. světové války, a to v roce 1919. 1. světová válka byla mimo jiné i mezníkem, který přinesl větší zájem o právní úpravu letecké přepravy, ale i vzdušného prostoru nad územím států a dalších souvisejících problémů, u kterých 1. světová válka jasně ukázala, že je lze zneužít za účelem útoku. Spolu s technickým rozvojem se také právě v 1. světové válce ukázal obrovský potenciál s využitím v armádě, který měl za následek změny představ o svobodném vzdušném prostoru. Pařížská úmluva tak byla vůbec první multilaterální mezinárodní smlouvou upravující právě otázky letecké dopravy. Na Pařížské mírové konferenci tak byl především schválen princip státní suverenity vzdušného prostoru. Tato suverenita nad vzdušným prostorem byla koncipována jako výlučná a úplná, zahrnuje nejen vzdušný prostor nacházející se nad pevninou daného státu, ale rovněž prostor nacházející se nad teritoriálními vodami dané země.⁴³

Vedle výše uvedeného však Pařížská úmluva zakotvila i další otázky mezinárodní letecké dopravy, když upravila například právo na pokojný přelet nad územím jiných států, které jsou signatáři Pařížské úmluvy. Výjimkou z tohoto pravidla jsou jediné

43

ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9, s. 12.

oblasti, kde je přelet zakázán, a to s ohledem na bezpečnost (buď vojenskou bezpečnost nebo i veřejnou bezpečnost). Stejně tak byla Pařížská úmluva vůbec prvním dokumentem na úrovni mezinárodního práva, který upravil otázky imatrikulace a certifikace letové způsobilosti letadel, stejně jako upravila poprvé pravidla týkající se odborné způsobilosti posádek letadel. Pařížská úmluva byla také dokumentem, který zakázal leteckou přepravu výbušnin, zbraní a střeliva. Vedle toho Pařížská úmluva zřídila Mezinárodní komisi pro leteckou navigaci, která začala fungovat od roku 1928. K podpisu Pařížské úmluvy došlo dne 13.10.1919, přičemž ji podepsalo 27 států, později počet států dále narůstal.⁴⁴

2.2.2 Varšavský systém

Základem Varšavského systému je Varšavská úmluva. Zhruba o deset let po podpisu Pařížské úmluvy, dne 12. října 1929 byla podepsána Varšavská úmluva o unifikaci některých pravidel týkajících se mezinárodní letecké přepravy, která byla následně několikrát pozměněna například Haagským protokolem, Gudalajarskou úmluvou stejně jako Montrealskými protokoly. Cílem Varšavské úmluvy bylo sjednotit mezinárodní právo, pokud jde o letecké dopravce, a nahradit vnitrostátní právo států, které jsou stranami Varšavské úmluvy, v případě, že se liší od podmínek Varšavské úmluvy. Úmluva se snaží o snížení potenciální odpovědnosti mezinárodních leteckých dopravců, o usnadnění rychlého odškodnění cestujících, o sjednocení právní úpravy ve smluvních státech a o stanovení uniformity dokumentů. Úmluva vstoupila v platnost až 13. února 1933 a je rozdělena do pěti částí.⁴⁵

- definice
- dokumenty týkající se přepravy; zavazadlo a jízdenka
- odpovědnost přepravce
- ustanovení týkající se kombinované přepravy

44

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9, s. 26.

45

GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, c2000. ISBN 9041113649, s. 5.

– společná a závěrečná ustanovení.

Varšavská úmluva je především vůbec první mezinárodní úpravou odpovědnosti za škodu (předchozí Pařížská úmluva se věnovala především některým otázkám státní suverenity nad vzdušným prostorem), jak již bylo popsáno v předcházející podkapitole. Tato úmluva se ve smyslu svého čl. 2. odst. II vztahuje na leteckou přepravu osob a zavazadel (pošty pouze v případě, pokud její přeprava není upravena zvláštním úmluvou) provedenou za odměnu státními nebo veřejnými institucemi. Dalším důvodem, proč je Varšavská úmluva významným milníkem v oblasti mezinárodní úpravy letecké přepravy, je skutečnost, že je ve své podstatě základem pro později přijatou Montrealskou úmluvu,⁴⁶ která bude představena v podkapitole 2.2.4.

Úmluva zakotvila ve své druhé části ustanovení týkající se základních náležitostí přepravy (jízdného a zavazadlového lístku), které letecké společnosti dodržují dodnes. Jedná se např. o ustanovení čl. 3, podle něhož není chybějící jízdenka, nesrovnalost na jízdence nebo její úplná ztráta důvodem pro zrušení kontraktu. V případě, že však přepravce přijme k přepravě pasažéra bez jízdenky, nemůže se zbavit odpovědnosti za škodu, která může pasažérovi vzniknout. Jedná se o fikci, že osoba lístek vlastní - je tedy pasažéra a odpovědnost za škodu vzniká v takovém případě přepravci ještě před samotným vstupem na letadlo, protože ve spojení s čl. 17 Úmluvy je přepravce odpovědný za jakoukoliv škodu, která vznikne na palubě letadla, ale i při činnostech spojených se zahájením nebo ukončením letu.⁴⁷

Podle Varšavské úmluvy je náhrada škody způsobené smrtí nebo zraněním omezena na 125 000 zlatých franků, nároky vztahující se ke škodě na nákladu jsou omezeny na 250 zlatých franků na kilogram hmotnosti nákladu. Toto schéma bylo vytvořeno v roce 1929 tak, aby chránilo vznikající letecký průmysl a zajistilo jednotné

46

LARSEN, Irene. Regime of Liability in Private International Air Law – with focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999. *Juridisk Institut* [online]. Copyright © 2002 [cit. 30.07.2018]. Dostupné z: http://law.au.dk/fileadmin/site_files/filer_jura/dokumenter/forskning/rettid/2002/speciale-20020002.pdf

GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, c2000. ISBN 9041113649, s. 5.

odškodnění pro cestující. V současné době je však předmětem kritiky, neboť uvedené sumy jsou z dnešního pohledu nízké.⁴⁸

Pro porozumění a interpretaci ustanovení Varšavské úmluvy je důležité pamatovat na okolnosti, za kterých vznikala. Varšavská úmluva byla vypracována v době, když letecký průmysl byl teprve v počátcích, letecká doprava byla nebezpečným dobrodružstvím a většina leteckých společností byla vlastněna státy. Cílem Varšavské úmluvy bylo sjednotit pravidla týkající se odpovědnosti dopravce v oblasti, kde by jinak rozpor mezi různými úpravami způsobil závažný problém. Vytvořením jednotné úpravy jsou dopravci i cestující schopni předvídat možná rizika a mohou přijmout opatření, aby se pojistili proti případným ztrátám. Dalším cílem bylo chránit v té době finančně slabý průmysl a dát podnět pro další pokrok rozvíjejícího se leteckého průmyslu.⁴⁹

2.2.3 Chicagská úmluva

Dalším významným mezinárodním dokumentem je Chicagská úmluva, k jejímuž přijetí vedl především fakt, že do roku 1944 byla mezinárodní úprava leteckého práva značně nepřehledná a roztržitá, což bylo dáno především tím, že byla upravována úmluvami na regionální úrovni. Vývoj leteckého práva pokračoval dále a to konkrétně Chicagskou konferencí v roce 1944. Jedním ze zásadních důvodů této konference bylo přehodnocení ustanovení dosud platných mezinárodních úmluv na základě získaných poznatků a samozřejmě i dosažení vytoženého konsensu států na celosvětové úrovni ohledně civilního leteckého práva. Tato konference byla svolána z důvodu ekonomicky silících USA, které měly snahu na základě jimi prosazované zásady volného vzdušného

48

GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, c2000. ISBN 9041113649, s. 31.

49

LARSEN, Irene. Regime of Liability in Private International Air Law – with focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999. *Juridisk Institut* [online]. Copyright © 2002 [cit. 30.07.2018]. Dostupné z: http://law.au.dk/fileadmin/site_files/filer_jura/dokumenter/forskning/rettid/2002/speciale-20020002.pdf

prostoru změnit mezinárodní letecké právo vycházející z Pařížské úmluvy, proti čemuž se razantně postavily státy jako Velká Británie, Kanada či Nový Zéland.⁵⁰

Chicagská konference byla v návaznosti na výše uvedené zakončena podpisem závěrečného aktu – Chicagské úmluvy a rovněž Prozatímní dohody o mezinárodním civilním letectví. Tato úmluva vytváří univerzální základní právní rámec civilního letectví. Přijata byla 7. 12. 1944. Celkově má čtyři části (I. Létání, II. Mezinárodní organizace pro civilní letectví, III. Mezinárodní letecká doprava, IV. Závěrečná ustanovení), XXII. hlav a 96 článků. V současnosti platí na území 190 smluvních států, z čehož nakonec vyplývá i její univerzalita. Tato úmluva stanovuje jakýsi základní právní rámec klíčových aspektů mezinárodního letectví, které jsou blíže konkretizovány v textu jejích osmnácti příloh. Výslovně deklaruje podobně jako i Pařížská úmluva princip územní svrchovanosti států nad jejich vzdušnými prostory a samozřejmě i mnohé další principy. Text Chicagské úmluvy má dvě základní části, v první části nahrazuje všechny prameny mezinárodního leteckého práva, které jí předcházely, v druhé zase zakládá Mezinárodní organizaci pro civilní letectví - ICAO („*International Civil Aviation Organization*“). Text úmluvy byl vyhotoven v anglickém, ruském, francouzském a španělském jazyce. Každé z těchto znění je stejně závazné. Anglické znění bylo schváleno a podepsáno v Chicagu dne 7. prosince 1944. Francouzské a španělské znění bylo schváleno a připojeno k Protokolu o autentickém trojjazyčném znění Úmluvy podepsané v Buenos Aires dne 24. září 1968. Ruské znění bylo schváleno a připojeno k Protokolu o autentickém čtyřjazyčném znění Úmluvy a podepsané v Montrealu dne 30. září 1977.⁵¹

Z hlediska obsahu lze konstatovat, že Chicagská úmluva ve své podstatě přebírá veškeré instituty, které upravovala již Pařížská úmluva. Plán jednání na konferenci v Chicagu se zabýval devíti zásadami, a to: zajištěním bezpečného a spořádaného rozvoje mezinárodního civilního letectví na celém světě, podporováním projektů a stavby letadel

50

ŠTURMA, Pavel. Mezinárodní právo v oblasti letecké dopravy. *Evropské a mezinárodní právo*, 1999, č. 4, ISSN 1210-3977, s. 12.

51

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9, s. 86.

a jejich provozu pro mírové účely, podporováním rozvoje leteckých linek, letišť a leteckých zařízení pro mezinárodní civilní letectví, zajišťováním potřeby bezpečné, pravidelné, účinné a hospodárné letecké dopravy pro lid na celém světě, zabraňováním hospodářských ztrát vyvolaných nepřiměřenou soutěží, zajišťováním, aby byla respektována práva členských států a aby měl každý smluvní stát stejnou možnost vykonávat mezinárodní leteckou dopravu, zabraňováním diskriminaci smluvních států, napomáháním bezpečnosti letů v mezinárodním leteckém provozu a rovněž napomáháním obecnému rozvoji letectví ve všech směrech.⁵²

Chicagská konference byla zakončena podpisem závěrečného aktu, Prozatímní dohody o mezinárodním civilním letectví (podepsána 34 státy), Úmluvou o mezinárodním civilním letectví (podepsána 38 státy), Dohody o tranzitu mezinárodních leteckých služeb (dohody o dvou "leteckých svobodách", kterou podepsalo 26 států) a Dohody o mezinárodní letecké dopravě (dohody o pěti leteckých svobodách, kterou podepsalo celkem 11 států).⁵³

2.2.4 Montrealská úmluva

Dalším významným dokumentem v oblasti mezinárodního práva veřejného, který se zaměřuje na úpravu letecké dopravy, je Montrealská úmluva. Montrealská úmluva především přizpůsobuje soukromoprávní předpisy letecké dopravy požadavkům 21. století. Upravuje, podobně jako Varšavská úmluva, mezinárodní leteckou přepravu osob, zavazadel a nákladu uskutečňovanou za úplatu. Účinnou se stala dne 4. 11. 2003.⁵⁴

Definice mezinárodní přepravy je obsažena v čl. 1 odst. 2, podle kterého je to přeprava, při které podle dohody mezi stranami leží místo odletu a místo určení (bez ohledu na to, zda dojde k přerušení dopravy nebo překládání) buď na území dvou

52

ŠTURMA, Pavel. Mezinárodní právo v oblasti letecké dopravy. *Evropské a mezinárodní právo*, 1999, č. 4, ISBN 1210-3977, s. 12.

53

JUNEK, Vladimír. *Mezinárodní letecká doprava a její regulace*. Praha: České vysoké učení technické, 2000. ISBN 80-01-02227-7, s. 13.

54

HORNÍK, Jiří. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, *Právník*, 2000, č. 3, ISBN 0231-6625, s. 263.

smluvních stran, nebo na území jedné strany, pokud je stanovena zastávka na území jiného státu (bez ohledu na to, zda je tento smluvní stranou). Montrealská úmluva platí pouze pro přepravu, která se uskutečňuje mezi dvěma státy, které ratifikovaly tuto úmluvu. Dokud tedy nezíská celosvětovou účinnost, bude vedle ní existovat i stará Varšavská úmluva (resp. Varšavský systém - vždy je třeba zjistit, kterými doplňujícími či novelizujícími akty je konkrétní stát vázán), tj. kdy se použije na přepravu mezi státy úprava plynoucí z Montrealské úmluvy a kdy úprava plynoucí z Varšavské úmluvy.⁵⁵

Dle Montrealské úmluvy není přepravce odpovědný za škodu na majetku a na zavazadlech, ublížení na zdraví a smrt pasažéra pouze v případě, pokud pasažér uvedenou škodu zapříčinil vlastním jednáním. Až Montrealskou úmluvou připadla leteckým společnostem plná odpovědnost za škodu svých pasažérů. Ve smyslu čl. 21 úmluvy se použijí dvě různé úrovně odpovědnosti: první úroveň odpovědnosti je limitována maximální částkou, kterou je dopravce povinen pasažérovi uhradit, přičemž tento typ odpovědnosti se aplikuje v případě, kdy se jedná o objektivní odpovědnost dopravce. Druhý typ odpovědnosti není co do maximální výše limitován, podmínkou je subjektivní odpovědnost dopravce (tj. zavinění na straně dopravce).⁵⁶

Z odpovědnosti za škodu je třeba také podle Montrealské úmluvy vyjmout psychickou újmu pasažérů, kteří podle úmluvy explicitně nemají právo na náhradu škody, i kdyby se u nich skutečně prokázala post traumatická porucha nebo úzkost z cestování letadlem. Výjimka vznikne pouze v situaci, kdyby pasažér utrpěl během cestování letadlem tělesnou újmu a akcesoricky k ní může uplatnit nárok na náhradu újmy psychické.⁵⁷

55

ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9, s. 148.

56

ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9, s. 148.

57

POUNAIN, Stephen R., BENNET, Megan W. Recovery for Psychic Injuries Under Warsaw, Montreal Conventions | Kreindler & Kreindler LLP | National. Aviation Accident Lawyer | Airplane Crash Lawyers | New York Helicopter Accident Law Firm [online]. Copyright © 2009 by [cit.

2.3 Sekundární právo EU

Právní úprava mezinárodní letecké přepravy je obsažena rovněž v sekundárním právu EU. V rámci EU je usilováno především o liberalizaci letecké přepravy, což souvisí mimo jiné s faktem, že občané EU s ohledem na volný pohyb osob cestují častěji než dříve, cestování je pro ně teoreticky snazší, nicméně legislativní limity samozřejmě existují stejně jako je omezují bezpečnostní pravidla. Za účelem liberalizace letecké dopravy v rámci EU byl přijat tzv. 3. liberalizační balíček. K jeho přijetí došlo v roce 1992. Jádrem 3. liberalizačního balíčku jsou tři nařízení, a to 2407 - 2409 z roku 1992. První z nich zavádí jednotnou leteckou přepravní licenci pro letecké podniky ES. Stanovuje, jaká technická a ekonomická kritéria musí letecký dopravce v ES splňovat, aby mu mohla být udělena licence. Samotný průběh řízení o udělení licence je upravený národní legislativou a udělení licence musí být prokazatelně nediskriminační a transparentní.⁵⁸

Druhé z nařízení obsažených v liberalizačním balíčku stanoví pravidla přístupu pro letecké podniky z EU k produktům uvnitř leteckých tras, a to jednak k trasám mezi členskými státy a také k trasám uvnitř členských států. Obsahuje také úpravu tzv. „Závazku veřejné služby.“ Tento institut znamená povinnost leteckého dopravce přijmout nezbytná opatření k zajištění služeb ve vztahu k návaznosti, pravidelnosti, kapacitě a cenám, které by dopravce jinak nepřijal (pokud by byly posuzovány jen podle obchodních zájmů).⁵⁹

Třetí ze zmíněných nařízení se dotýká problematiky cen letenek a přepravních služeb. Jako základní pravidlo platí princip volných smluvních cen, které však podléhají schválení členskými státy. Členské státy ale mohou smluvní ceny odmítnout pouze v případě neoprávněně vysokých, případně nízkých, dumpingových cen. Na základě těchto

31.07.2018]. Dostupné z: <https://www.kreindler.com/Publications/Recovery-for-Psychic-Injuries-Under-Warsaw-Montreal-Conventions.shtml>

58

ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9, s. 76.

59

ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9, s. 77-78.

nařízení došlo k téměř úplnému otevření a liberalizaci trhu letecké osobní, nákladní i charterové přepravy v EU pro letecké podniky z EU. Zmíněná trojice nařízení byla doplněna nařízením č. 95/93, novelizované nařízením č. 793/2004, které stanoví nediskriminační transparentní pravidla pro přidělování startovacích a přistávacích drah na přetížených letištích. K odstranění některých technických překážek fungování jednotného trhu letecké dopravy EU slouží směrnice č. 91/620, která upravuje vzájemné uznávání licencí pilotů a členů posádky a nařízení č. 3922/91, které stanoví společné technické standardy a postupy pro posuzování technické způsobilosti letecké techniky.⁶⁰

Cesta k optimálnímu otevření a pomyslnému propojení vzdušného prostoru jednotlivých států EU byla trnitá a častokrát přerušovaná. O završení tohoto procesu nelze hovořit ani v současnosti. Avšak na přiblížení k vytvoření jednotného unijního trhu letecké dopravy - Jednotného evropského nebe - se začátkem 21. století připravovalo přijetí nařízení, na základě kterého by došlo ke společné kontrole a řízení letového provozu a prostoru EU. Také pro oblast letecké dopravy byla přijata řada opatření sledujících zvýšení její bezpečnosti. Jedná se především o nařízení 1592/2002, na jehož základě byla zřízena Evropská agentura pro leteckou bezpečnost. Toto nařízení rovněž stanoví přesná pravidla pro certifikaci mechanismy ke zvýšení bezpečnosti letecké přepravy. Nařízení 2320/2002 v přímé návaznosti na teroristický útok ze dne 11. září 2001 zavádí některé kontrolní mechanismy ke zvýšení bezpečnosti letecké přepravy. Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat, že EU vynakládá značné úsilí na stále výraznější harmonizaci mezi jednotlivými členskými státy. Zaměřuje se na oblasti bezpečnosti, šetření prostředků a zjednodušení volného pohybu na území členských států a na údržbu letecké techniky.⁶¹

Za završení procesu vytváření jednotného trhu letecké dopravy je možné považovat vytvoření Jednotného evropského nebe k 1. 1. 2005. Bylo vytvořeno na základě balíku čtyř nařízení EU. Nařízení č. 549/2004, o rámci pro vytvoření Jednotného

60

TICHÝ, Luboš. *Evropské právo*. 5., přeprac. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-546-6, s. 703.

61

TICHÝ, Luboš. *Evropské právo*. 5., přeprac. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-546-6, s. 704.

evropského nebe, nařízení č. 550/2004, o poskytování navigačních služeb v Jednotném evropském nebi, nařízení č. 551/2004 o organizaci využívání vzdušného prostoru Jednotného evropského nebe, a nařízení č. 552/2004, o interoperabilitě evropské sítě řízení letových provozů.⁶²

Jednotné evropské nebe odstraňuje pro účely letecké dopravy dosavadní národní fragmentaci vzdušného prostoru EU a zajišťuje, aby v tomto jednotném nebi byly poskytovány služby řízení letového provozu podle stejných pravidel. Základním principem bylo reformovat existující podobu poskytování letových provozních služeb v evropském prostředí, a to s cílem zvýšit kapacitu a propustnost vzdušného prostoru při zachování vysoké míry bezpečnosti a maximální kvality poskytovaných služeb. V EU se před zakotvením jednotného evropského nebe nacházelo 65 oblastních středisek řízení letového provozu, která při své činnosti respektovala hranice bez ohledu na hlavní toky letového provozu. Například let z Bruselu do Říma byl řízený devíti středisky letového provozu, což bylo zatěžující nejen pro pracovníky středisek letového provozu, ale i pro piloty odpovědné za komunikaci s pozemskými zařízeními. Na základě zmíněných nařízení je horní vzdušný prostor nad Evropskou unií rozdělen bez ohledu na státní hranice do omezeného počtu „funkčních“ letových pásem vycházejících z operativních nároků. Toto opatření by mělo pomoci dosáhnout plynulejší letecké dopravy a zefektivnit celý systém, který by se zároveň stal bezpečnějším. V roce 2009 pak byl přijat balíček nařízení s názvem Jednotné evropské nebe II., který zdokonalil původní balíček.⁶³

Dále je na tomto místě třeba se zmínit především o Nařízení č. 261/2004, které se prolíná s mezinárodní úpravou, která je reprezentována již výše představenou Montrealskou úmluvou. Jedná se o nařízení, které zavádí systém kompenzací pro cestující v případě, že dojde ke zrušení nebo velkému zpoždění letu, a v případě, že nedojde k jejich odbavení i přesto, že mají zakoupenou letenku. Toto nařízení obsahuje

62

TICHÝ, Luboš. *Evropské právo*. 5., přeprac. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-546-6, s. 703-704.

63

PRAŽSKÝ STUDENTSKÝ SUMMIT. Jednotné Evropské nebe. Background report. AMO.cz - Asociace pro mezinárodní otázky [online]. Copyright © 2016 [cit. 04.08.2018]. Dostupné z: <https://www.amo.cz/wp-content/uploads/2016/01/PSS-Jednotne-evropske-nebe-EU.pdf>

pravidla pro systém kompenzací a asistenci cestujícím ve zmíněných případech. Základním předpokladem pro vznik práv cestujících stanovených podle tohoto nařízení je, že dojde k odepření přepravy cestujícího proti jeho vůli (tzv. „denied boarding“), ke zrušení letu nebo k velkému zpoždění letu.⁶⁴

V závislosti na tom, jaká z výše uvedených událostí nastane, přiznává nařízení cestujícím jedno nebo více z následujících práv, přičemž tato práva označuje jako práva minimální. Podstata spočívá v tom, že „ať už se jedná o odepření nástupu na palubu letadla, zrušení letu či významné zpoždění letu, vždy letecká společnost musí cestujícímu nabídnout jídlo a občerstvení a poskytnout telefonické či jiné spojení. Hotelové ubytování je letecká společnost povinna zajistit pouze v případech, následuje-li očekávaný čas nového (náhradního) letu alespoň o den později než původní čas odletu. Své stížnosti ohledně letecké dopravy musí cestující vždy směřovat na příslušnou leteckou společnost. Nařízení č. 261/2004 nestanoví žádnou lhůtu, ve které musí být stížnost proti dopravci podána. Lze však jen doporučit, aby tak cestující učinil co nejdříve.“⁶⁵ V odůvodnění tohoto nařízení je také zdůrazněno, že legislativa EU v oblasti letecké dopravy by měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících; kromě toho by měl obecně brát plný zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.⁶⁶

Významná jsou rovněž nařízení EU zaměřená na ochranu a zvýšení bezpečnosti cestujících v letecké dopravě. Jedná se především o nařízení 1592/2002, na jehož základě byla zřízena Evropská agentura pro leteckou bezpečnost. Toto nařízení dále stanoví přesná pravidla pro certifikaci a údržbu letecké techniky. Nařízení č. 2320/2002 v přímé návaznosti na teroristický útok z 11. září 2001 zavádí některé kontrolní mechanismy na

64

HORNÍK, Jiří. Evropská unie významně posílila práva cestujících v dopravě. Právní rozhledy, 2004, č. 15, ISSN 1210-6410, s. 670.

65

VLČKOVÁ, Lenka, ŠERÁ, Michaela. Letecký průvodce právy cestujícího aneb nebojte | epravo.cz. EPRAVO.CZ – Váš průvodce právem - Sbírka zákonů, judikatura, právo [online]. Copyright © EPRAVO.CZ, a.s. 2011[cit. 04.08.2018]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasit-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozdeni-letu-ci-ztraty-vaseho-zavazadla-76439.html>

66

EUR-Lex - 52016XC0615(01) - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Copyright © EUR-Lex a.s. 2016[cit. 04.08.2018]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52016XC0615\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52016XC0615(01))

zvýšení bezpečnosti letecké přepravy. Nařízení č. 2027/97 novelizované nařízením č. 889/2002 upravuje otázku odpovědnosti leteckých dopravců v případě leteckých neštěstí.⁶⁷

Na základě nařízení č. 2027/97 má cestující v rozsahu ustanovení Montrealské úmluvy ze strany leteckého dopravce právo na náhradu škody, která vznikla, pokud byla zapsaná zavazadla cestujícího zničena, ztracena nebo poškozena, avšak pouze v případě, že událost, jejímž důsledkem bylo zničení, ztráta, či poškození, nastala buď na palubě letadla nebo v době, kdy měl dopravce toto zavazadlo na starosti. Odpovědnost dopravce je vyloučena pro případy, kdy příčinou škody je vnitřní závada, povaha nebo vady zavazadla. Za škodu způsobenou na nezapsaném zavazadle, včetně osobních věcí, dopravce odpovídá jen v případě, že tuto škodu zavinil nebo ji zavinili jeho pracovníci nebo agenti.⁶⁸

Výše představená nařízení samozřejmě nejsou jedinými předpisy, které upravují mezinárodní leteckou dopravu v sekundárním právu EU, nicméně s ohledem na rozsah této práce není možné představit veškerá existující nařízení. Některé další dokumenty budou použity jako zdroje rovněž při zpracování třetí kapitoly této práce, která se zaměřuje již zcela konkrétně na jednotlivá práva cestujících v letecké dopravě.

2.4 Přepavní zvyklosti

Za pramen práva upravující problematiku mezinárodní letecké přepravy lze nesporně označit také přepravní zvyklosti. Jako přepravní zvyklosti lze označit zvyklosti, které se ve vztahu k letecké dopravě vyvinuly ze zvyklostí obchodních a ze zvyklostí v mezinárodním právu. Jedná se leckdy i o nepsaná pravidla, která utváří sama praxe a jejichž podstata spočívá v tom, že regulují některé praktické otázky, které leckdy vyvstávají v průběhu dopravy a v právních předpisech byla buď opomenuta nebo

67

TICHÝ, Luboš. *Evropské právo*. 5., přeprac. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-546-6, s. 704.

68

FOREJTOVÁ, Monika. Práva cestujících v letecké dopravě v EU | Právní prostor. Právní prostor [online]. Copyright © Evropská unie 2014 [cit. 04.08.2018]. Dostupné z: clanky/mezinarodni-a-evropske-pravo/k-prava-cestujicich-v-letecke-doprave-v-eu

vynechána (nezávisle na tom, zda zákonodárce na danou situaci z nějakého důvodu jednoduše nemyslel nebo zda tato pravidla neupravil v předpise záměrně). Každopádně lze mít za to, že přepravní zvyklosti se používají především tehdy, když lze identifikovat určité „mezery v právní úpravě.“⁶⁹

Přepravní zvyklosti zpravidla vznikají z individuální praxe obchodníků tak, že postupem času nabývá normativní kvalitu a mezinárodní rozměr. Díky vhodnosti a výhodnosti osvědčených pravidel se tyto obecně uplatňují, ať už v rámci kontraktace obchodních stran nebo v etapě řešení sporů obchodní povahy. V leteckém průmyslu mohou tyto zvyklosti najít uplatnění stejně jako v každém jiném tržně-orientovaném odvětví. V zásadě lze identifikovat tři základní typy obchodních zvyklostí, které jsou následující:⁷⁰

- Mezinárodní obchodní zvyklosti; a to buď výslovně formulované nebo neformulované.
- Obecné právní principy.
- Institucionalizované produkty smluvní svobody - formulářové smlouvy, obchodní podmínky, soubory zásad mezinárodních smluv.

V kontextu přepravních zvyklostí jako pramene práva mezinárodní letecké dopravy nelze opomenout fakt, že úprava obsažená v mezinárodním a evropském právu je spíše novodobým jevem, který se významněji rozvíjel až ve 20. století, tudíž v předcházejícím období bylo výrazně obvyklejší, že byly otázky s mezinárodněprávním prvkem řešeny spíše prostřednictvím určitých zažitých zvyklostí (nezávisle na tom, zda šlo o zvyklosti přepravní nebo třeba obchodní povahy). Přepravní zvyklosti tak mají dlouhou tradici a jsou něčím, co je s mezinárodní přepravou spojeno od pradávna, neboť

69

HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. Bulletin české společnosti pro dopravní právo, 2002, č. 2 ISSN, neuvedeno, s. 20.

70

ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-80-7357-562-5, s. 207.

při mezinárodní přepravě bylo i dříve nutné překonávat rozdíly obsažené v různých právních úpravách různých zemí.⁷¹

Přepavní zvyklosti na mezinárodní úrovni se v zásadě dají podřadit pod mezinárodní obchodní zvyklosti. Ačkoliv typickým charakteristickým rysem přepravních či obchodních zvyklostí je skutečnost, že se jedná o pravidla nepsaná, v praxi je v dnešní době běžnější, že jsou tyto zvyklosti promítnuty například do přepravní smlouvy či do přepravního řádu jednotlivých leteckých společností, čímž se z nich stávají pravidla, která jsou pro konkrétní vztah mezi cestujícím a přepravcem zasmluvněna písemně.⁷²

Obecně, tradičně vysoký kredit v rámci mezinárodních obchodních vztahů mají Zásady mezinárodních obchodních smluv UNIDROIT, Zásady nadnárodního civilního procesu ALI / UNIDROIT (pro řešení sporů) a dále produkty UNCITRAL, jako např. Modelový zákon o mezinárodní obchodní arbitráži. Dále lze uvést např. Úmluvu OSN o používání elektronické komunikace ve smlouvách uzavřených přes internet. Konkrétnějším výsledkem úspěšné spolupráce mezinárodního institutu UNIDROIT a ICAO je text Úmluvy o mezinárodních zájmech na vybavení dopravních prostředků. Vlivem zástupců leteckého průmyslu se prosadilo vypracování samostatného protokolu, speciálně věnovanému letectví, přičemž oba dokumenty je třeba „číst“ a interpretovat zároveň. Hlavním přínosem úmluvy je vytvoření koncepce společných mezinárodních zájmů ohledně určitých objektů, které je třeba chránit. Úmluva se prakticky aplikuje v případech prodeje, financování nebo leasingu letadla a chrání věřitele z těchto kontraktů před prodlením plnění ze strany dlužníka.⁷³

Zmínit v této souvislosti je třeba rovněž činnost Mezinárodní obchodní komory, v jejímž rámci (v rámci Komise pro dopravu a logistiku) pracuje samostatný výbor

71

KUČERA, Zdeněk, PAUKNEROVÁ, Monika a RŮŽIČKA, Květoslav. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. Právnícké učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-550-0, s. 22.

72

HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin české společnosti pro dopravní právo*, 2002, č. 2 ISSN, neuvedeno, s. 20.

73

MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Utrecht, Netherlands: Eleven International Publishing, c2008. ISBN 9077596542, s. 295.

věnovaný letecké dopravě. Má obhajovat názory Komory v otázce liberalizace letecké dopravy apod. Mezinárodní obchodní komora svými zprávami, usneseními a doporučeními výrazně ovlivňuje formování leteckého práva.⁷⁴

2.5 Judikatura

Při pojednání o pramenech práva mezinárodní letecké dopravy nelze opomenout ani judikaturu. Pod judikaturou s významem v rámci mezinárodního práva veřejného je možné rozumět především rozhodnutí mezinárodních soudních a arbitrážních institucí, které rozhodují mezistátní spory vznikající v rámci mezinárodního společenství, s ohledem na evropský aspekt tématu je nutné zmínit také judikaturu Soudního dvora EU. Judikatura jako pramen práva má svůj význam i navzdory skutečnosti, že v evropském kontinentálním právu, do kterého se řadí i právo české, neexistuje tzv. precedens, nicméně pokud se jedná o rozhodnutí významných soudních institucí (např. právě Soudního dvora EU apod.), je obvykle tomu, jak soud rozhodoval a jak své rozhodnutí odůvodnil, věnována určitá pozornost. Lze tak hovořit o tzv. kvaziprecedenčním účinku soudních rozhodnutí v této oblasti.⁷⁵

Charta OSN ve svém článku 33 ukládá státům mezinárodního společenství povinnost řešit vzájemné spory mírovou cestou. Kromě politických postupů, jako např. vyjednávání či vyšetřování, jmenuje Charta i arbitrážní a soudní řízení. Dále zřizuje speciální soudní instituci s obecnou rozhodovací pravomocí na poli sporů mezinárodního práva, kterou je Mezinárodní soudní dvůr (dále také jen jako „ICJ“). Letectví a hlavně jeho mírové využití v mezinárodní letecké dopravě podnítilo vznik specifického okruhu mezinárodních vztahů. Chicagská úmluva reagovala na daný stav ustanovením článku 84, v němž přiznává Radě mezinárodní organizace ICAO funkci rozhodčího a kvazi - soudního tělesa pro všechny spory vznikající v oblasti civilního letectví. Státy se proti

74

CHENG, Chai-Jui. *The use of airspace and outer space for all mankind in the 21st century: proceedings of the International Conference on Air Transport and Space Application in a New World held in Tokyo from 2-5 June 1993*. The Hague: Kluwer Law International, 1995. ISBN 9789041101341, s. 292.

75

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1., s. 73-74.

rozhodnutí Rady ICAO mohou odvolat, a to buď k ad hoc rozhodčímu tribunálu nebo předložit spor ICJ. Rozhodnutí těchto dvou instancí o sporné věci je pak konečné. Na proces před ICJ odkazují kromě Chicagské úmluvy i další mezinárodní smlouvy. Z malého počtu "leteckých kauz" dosud předložených k řešení Radě ICAO je ovšem možné vyvozovat, že státy nejsou tomuto způsobu řešení sporů příliš nakloněny.⁷⁶

Historicky vůbec první spor se týkal Indie a Pákistánu, přičemž Rada ICAO v tomto sporu sehrála roli mediátora. Další byl pak spor mezi Velkou Británií a Španělskem, kde strany po předložení věci Radě ICAO nakonec přistoupily k odložení sporu na neurčito. Nejznámější je pak případ z roku 1971, kdy Indie zakázala přelety pákistánským letadlům nad svým územím. Státy se snaží tomuto řešení sporů předejít cestou politického vyjednávání nebo arbitráží, což je ostatně i doporučeným postupem podle mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA.⁷⁷

Jak již bylo na počátku této podkapitoly zmíněno, soudní rozhodnutí ani rozhodčí nálezy nejsou pramenem práva „*per se*“, avšak na poli mezinárodního práva hrají i tak významnou roli. Zčásti se podílejí na ustanovování zvykových pravidel, dokazují existenci obecných právních principů a hlavně svou konzistentností utvrzují a ozřejmují význam jednotlivých pravidel mezinárodního práva v oblasti letecké přepravy. Kvazilegislativní funkci soudních rozhodnutí potvrdil soudce ICJ Tanaka slovy, že „*soudcům nelze upřít schopnosti jistého stupně kreativity v jejich rozhodovací činnosti*“. ⁷⁸Kromě judikatury mezinárodních soudů nelze opomenout ani rozhodovací linii federálních soudů a Nejvyššího soudu USA v oblasti leteckých sporů, která měla v historii leteckého práva nejednou přímo právotvornou funkci.⁷⁹ Pro účely práce zpracovávané v ČR a na české

76

JEREMIC, Zorica. *Dispute resolution in international civil aviation*. Quebec: McGill: 1999. ISBN nevedeno, s. 71.

77

JEREMIC, Zorica. *Dispute resolution in international civil aviation*. Quebec: McGill: 1999. ISBN nevedeno, s. 72-73.

78

GREIG, D. W. *International law*. 2d ed. London: Butterworths, 1976. ISBN 978-0406591821, s. 36.

79

GREIG, D. W. *International law*. 2d ed. London: Butterworths, 1976. ISBN 978-0406591821, s. 72.

škole však má judikatura soudů v USA spíše zanedbatelný význam, tudíž jí dále není věnována pozornost.

3 Jednotlivá práva cestujících

Třetí kapitola předkládané práce je pak věnována detailnějšímu rozboru jednotlivých práv cestujících v mezinárodní letecké přepravě. Následující kapitola je tak zaměřena především na práva cestujících a související odpovědnost dopravce v případě, že dojde ke smrti, ke zranění cestujícího, dále se zaměřuje na odpovědnost ve vztahu k zavazadlům cestujícího, zpoždění a zrušení letu, odepření nástupu do letadla stejně jako odpovědnost v případě, že dojde ke změně třídy, ve které je cestující usazen. Důležitá je pak také smluvní odpovědnost. Informace týkající se jednotlivých práv cestujících vycházejí především z pramenů práva, které byly představeny v předcházející kapitole. Významným předpisem, který se na tuto oblast zaměřuje, je jednak nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004, ale také Montrealská úmluva, opomíjet však nelze ani další předpisy, které mají pro účely analýzy jednotlivých práv cestujících značný význam.

3.1 Smrt nebo zranění cestujícího

V letecké dopravě bohužel může dojít jednak k tomu, že cestující zemře, ale i k fyzickému zranění cestujícího. To je obecně známým faktem, jehož důsledkem je skutečnost, že na mezinárodní úrovni je dlouhodobě upravena odpovědnost dopravce v případě smrti, popř. zranění cestujícího. Úprava je obsažena již v Montrealské úmluvě, kde je odpovědnost dopravce koncipována takřka totožně s Varšavským systémem. Specifickým rysem je, že řada pojmů není v této úpravě přesně definována a existuje zde značný prostor pro aplikaci úpravy obsažené v judikatuře soudů.⁸⁰

Je také nutné, aby vzniklá škoda byla v příčinné souvislosti s nehodou, ke které došlo. Pojem nehoda je v této souvislosti chápán jako určitá neočekávaná či nenadálá událost, popř. situace, která vznikla nezávisle na cestujícím, který zemřel, popř. se zranil.

80

HORNÍK, Jiří, Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 2000, č. 3, ISSN 0231-6625, s. 270.

Tímto pojetím jsou z náhrady škody za smrt či zranění cestujícího vyloučeny ty případy, kdy ke škodě dojde v příčinné souvislosti se zdravotním stavem cestujícího stejně jako v případě, že se bude jednat o individuální reakci na běžný průběh letu. Je přitom nutné se vždy zaměřit na výklad jednotlivých pojmů, neboť ne každou neobvyklou či nečekanou situaci lze považovat za nehodu a nelze tedy pod odpovědnost za škodu na straně dopravce podřadit případy, kdy sice došlo ke smrti nebo k poranění cestujícího, ale nebylo to dílem nehody, ale jiných okolností. Na druhou stranu i individuální reakce může v některých specifických případech naplňovat definiční znaky nehody.⁸¹

Tak tomu bylo například v případě manželů Husainových, kteří v USA cestovali nekuřáckým oddělením letadla, nicméně pan Husain, který byl astmatik byl posazen tak blízko kuřáckého oddělení, že se za letu udusil kouřem v důsledku astmatického záchvatu, ačkoliv posádka letadla byla opakovaně žádána o to, aby pana Husaina přesadila v nekuřácké části letadla dále od zdroje kouře proudícího směrem z kuřácké části letadla. Paní Husainová jako vdova po panu Husainovi pak byla v této souvislosti finančně odškodněna za smrt manžela, neboť Nejvyšší soud USA dovodil, že nehodou bylo v tomto případě již samotné nepřesazení pana Husaina dále od zdroje kouře, ačkoliv o to bylo opakovaně žádáno.⁸²

Tento výklad tedy jednoznačně poukazuje na skutečnost, že pod pojmem nehoda se rozhodně nemusí rozumět jen třeba letecká katastrofa, popř. situace, kdy personál na palubě na cestujícího například něco upustí, ale je třeba nehodu vykládat širěji. Je také zřejmé, že v případě pana Husaina se jednalo o individuální reakci, která však byla i přesto posouzena jako nehoda, která byla následně odškodněna.

81

POUNAIN, Stephen R., BENNET, Megan W. Recovery for Psychic Injuries Under Warsaw, Montreal Conventions | Kreindler & Kreindler LLP | National. Aviation Accident Lawyer | Airplane Crash Lawyers | New York Helicopter Accident Law Firm [online]. Copyright © 2009 by [cit. 31.07.2018]. Dostupné z: <https://www.kreindler.com/Publications/Recovery-for-Psychic-Injuries-Under-Warsaw-Montreal-Conventions.shtml>

82

Olympic Airways v. Husain :: 540 U.S. 644 (2004) :: Justia US Supreme Court Center. Justia US Supreme Court Center [online]. Copyright © 2004 [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/540/644/>

Montrealská úmluva dále umožňuje, aby se letecký dopravce odpovědnosti za škodu vzniklou smrtí či zraněním cestujícího zprostil, nicméně podmínky pro toto zproštění se odpovědnosti lze označit za poměrně přísné. Letecký dopravce se totiž odpovědnosti může zprostit pouze tehdy, pokud ke způsobení škody došlo, popř. k ní alespoň přispělo jednání, které spočívalo v protiprávním činu, popř. v nedbalosti nebo opomenutí osoby, která se cítí být poškozena (popř. v případě její smrti osoby, která při letecké dopravě zemřela). Dopravce přitom z těchto důvodů nemusí být své odpovědnosti zproštěn zcela, ale je možné, aby byl zproštěn i částečně, a to v míře, ve které právě nedbalost, protiprávní jednání nebo opomenutí poškozeného zapříčinilo vznik škodní události.⁸³

Z právní úpravy je nicméně zřejmé, že dopravce odpovídá za škodu vzniklou smrtí, popř. za fyzické zranění cestujícího (psychická újma odškodňována dle této úpravy být nemůže) za podmínek, že došlo k nehodě, k níž došlo v průběhu letu, popř. v průběhu nástupu do letadla nebo naopak výstupu z letadla. V takovém případě odpovídá dopravce za tuto škodu, přičemž náhrada může v případě smrti pasažéra či jeho zranění činit až zhruba 134 000 Eur (resp. 113 000 SDR dle Montrealské úmluvy).⁸⁴ Tento maximální limit, do kterého dopravce odpovídá za škodu, se vztahuje na případy, kdy dopravce prokáže, že ke škodě nedošlo výlučně z důvodu nedbalosti, z důvodu protiprávního činu, případně v důsledku opomenutí dopravce, popř. jeho pracovníků či smluvních partnerů. V případě, že by ke škodě došlo z některého z uvedených důvodů, je situace odlišná, neboť dopravce v takovém případě za škodu, která vznikla v důsledku smrti či zranění cestujícího odpovídá v neomezeném rozsahu. Vzhledem k tomu, že mezi dopravcem a cestujícím dochází vždy k uzavření přepravní smlouvy (nezávisle na tom, jakou formou je uzavřena), je samozřejmě možné, aby si strany smluvně sjednaly i vyšší limity odpovědnosti za škodu na straně dopravce (nižší ovšem sjednat možné není), popř. je možné si sjednat, že i v případech, kdy je standardně odpovědnost za škodu omezena

83

HORNÍK, Jiří, Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 2000, č. 3, ISSN 0231-6625, s. 270.

84

Čl. 21 odst. 1 Montrealské úmluvy Bohemia Cargo [online]. Dostupné z: <http://www.bohemiacargo.cz/wp-content/uploads/2014/02/montrealska-umluva.pdf>

horní hranicí, ji strany limitovat nebudou.⁸⁵ V případě, že dojde k soudnímu sporu, ve kterém bude rozhodováno o tom, zda dopravce odpovídá či neodpovídá za vzniklou škodu, je cestující oprávněn v případě, že bude ve sporu úspěšný, požadovat rovněž úhradu nákladů soudního řízení, a to buď zcela nebo z části. Tyto náklady je možné nárokovat i nad rámec výše uvedeného limitu náhrady škody za smrt či zranění cestujícího.⁸⁶

Dalším významným institutem, který má chránit cestujícího jako toho, komu vznikla škoda v důsledku zranění či smrti, je pak také ustanovení montrealské úmluvy, které zavádí právo na vyplácení záloh oprávněným osobám ze strany dopravce v případě, že došlo ke smrti pasažéra či ke zranění. Tyto zálohy mají zajistit okamžité uspokojení ekonomických potřeb buď zraněného cestujícího nebo rodinných příslušníků, kteří byli ekonomicky závislí na cestujícím, který zemřel. Nárok na tyto náhrady však dle Montrealské úmluvy existuje pouze tehdy, pokud je to vyžadováno národním právem signatářského státu Montrealské úmluvy. Dopravce přitom může zálohu vyplatit buď dobrovolně, nebo k tomu může dojít na základě rozhodnutí soudu. Samotné vyplácení zálohy však ještě neznamená, že dopravce přijímá odpovědnost za vzniklou škodu. O tom, zda je dopravce za škodu odpovědný či nikoliv, může být rozhodnuto až posléze. V případě, že je následně přiznán nárok na náhradu škody, tyto zálohy se započítávají do výše přiznané náhrady.⁸⁷

Úmluva však žádným způsobem neřeší otázku, zda má být záloha vrácena, pokud se později ukáže, že dopravce není odpovědný za vzniklou škodu, nicméně s ohledem na skutečnost, že zálohy je možné vyplácet jen v případě, že je tato povinnost výslovně zakotvena ve vnitrostátním právu signatářského státu Úmluvy, lze předpokládat, že ve

85

Čl. 20 Montrealské úmluvy Bohemia Cargo [online]. Dostupné z: <http://www.bohemiacargo.cz/wp-content/uploads/2014/02/montrealska-umluva.pdf>

86

TOMPKINS, George N. *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999*. Frederick, MD: Sold and distributed in North, Central and South America by Aspen Publishers, c2010. Aviation law and policy series, v. 7. ISBN 9041126465, s. 131.

87

Čl. 28 Montrealské úmluvy Bohemia Cargo [online]. Dostupné z: <http://www.bohemiacargo.cz/wp-content/uploads/2014/02/montrealska-umluva.pdf>

většině případů tuto otázku řeší národní právo signatářských států. Bylo by však logické, aby se poskytnutá záloha v případě, kdy se ukáže, že dopravce za smrt či zranění cestujícího odpovědnost nenese, vracela, nicméně je vhodné to upravit ve vnitrostátních předpisech společně s pravidly o vyplácení záloh.

3.2 Odpovědnost za zavazadla

Stejně jako dopravce při mezinárodní letecké přepravě odpovídá za určitých okolností za smrt či zranění cestujícího, odpovídá rovněž za zavazadla, která jsou přepravována. Na základě článku 3 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2027/97 má cestující v rozsahu ustanovení Montrealské úmluvy ze strany leteckého dopravce právo na náhradu škody, která vznikla, pokud byla zapsaná zavazadla cestujícího zničena, ztracena nebo poškozena, avšak pouze v případě, že událost, jejímž důsledkem bylo zničení, ztráta či poškození, nastala buď na palubě letadla nebo v době, kdy měl dopravce toto zavazadlo na starosti. Odpovědnost dopravce je vyloučena pro případy, kdy příčinou škody je vnitřní závada, povaha nebo vady zavazadla. Za škodu způsobenou na nezapsaném zavazadle, včetně osobních věcí, dopravce odpovídá jen v případě, že tuto škodu zavinil nebo ji zavinili jeho pracovníci nebo agenti.⁸⁸

V této souvislosti je pak nutné věnovat pozornost rovněž pojmu událost, který právní úprava používá. Předně je třeba chápat událost jako pojem výrazně širší než pojem nehoda, který se používá v souvislosti se smrtí či zraněním cestujícího. Událostí tak mohou být ve své podstatě libovolné právně relevantní skutečnosti, které vedou k tomu, že zavazadlo bude zničeno, poškozeno, popř. dojde k jeho ztrátě. Pokud dojde k poškození, popř. ke ztrátě zavazadla, je možné, aby událost leckdy časově splývala se vznikem škody cestujícímu. Charakteristickým rysem události je skutečnost, že na rozdíl od nehody se nejedná o nic nečekaného či neobvyklého, naopak lze konstatovat, že poškození zavazadel je běžným jevem, který je spojen s leteckou přepravou. Samotný pojem „událost“ tak není pro otázku určení, zda dopravce odpovídá či neodpovídá za škodu na zničeném, poškozeném či ztraceném zavazadle, vlastně definiční. Daleko důležitější je spíše stanovit, odkdy dopravce odpovědnost za zapsané zavazadlo přebírá,

88

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2027/97 EUR-Lex - 31997R2027 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1396613564995&uri=CELEX:31997R2027>

neboť právě to je faktor, který odpovědnost za škodu přesně definuje. Zde lze mít za to, že odpovědnost dopravce začíná v momentě, kdy dopravce zavazadlo převezme.⁸⁹

K otázce odpovědnosti za škodu na zavazadlech opět existuje poměrně početná judikatura. Zajímavý je v této souvislosti závěr Soudního dvora EU, podle kterého vzniká právo na náhradu škody v případě ztráty zavazadla i takovému cestujícímu, který si uplatňuje náhradu škody z důvodu ztráty zavazadel zapsané na jméno jiného cestujícího za předpokladu, že tato oprava obsahovala věci patřící cestujícímu, který se náhrady domáhá.⁹⁰

Za zmínku pak stojí i další judikát, a to judikát *Bassan v. American Airlines*, kde se řešila otázka, zda je dopravce odpovědný i za psychickou újmu, která může být v některých případech se ztrátou, zničením či poškozením zavazadel spojena (v tomto případě se jednalo o zavazadlo ztracené), což vedlo k tomu, že žalobkyně paní Bassan byla rozrušena faktem, že se nemohla s ohledem na ztrátu zavazadla, které obsahovalo i její oblečení, na veřejnosti oblékat tak, jak je zvyklá. Bylo potvrzeno to, co Montrealská úmluva uvádí i ve svém čl. 17 odst. 2,⁹¹ tedy skutečnost, že za psychickou újmu způsobenou ztrátou, zničením či poškozením zavazadel dopravce odpovědnost nenesou.⁹²

Úmluva dále v článku 19 stanoví odpovědnost dopravce za škodu v případě zpoždění zavazadel. Cestujícímu však právo na náhradu škody nevznikne za předpokladu, že dopravce prokáže, že provedl všechna opatření, která lze na zabránění

89

TOMPKINS, George N. *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999*. Frederick, MD: Sold and distributed in North, Central and South America by Aspen Publishers, c2010. Aviation law and policy series, v. 7. ISBN 9041126465, s. 198.

90

Judgment in Case C-410/11 *Pedro Espada Sánchez and Others v Iberia Líneas Aéreas de España SA* » EU Laws. EU Laws » Portal to EU law and EU-Turkey Relations [online]. Copyright © EU Laws 2012 [cit. 12.08.2018]. Dostupné z: <http://www.eulaws.eu/?p=1838>

91

Čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy Bohemia Cargo [online]. Dostupné z: <http://www.bohemiacargo.cz/wp-content/uploads/2014/02/montrealska-umluva.pdf>

92

Bassam v. American Airlines, No. 07-30958 (5th Cir. 2008) :: Justia. US Law, Case Law, Codes, Statutes & Regulations :: Justia Law [online]. Copyright © 2008 [cit. 12.08.2018]. Dostupné z: <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/ca5/07-30958/07-30958.0.wpd-2011-02-25.html>

škody důvodně požadovat, nebo pokud dokáže, že nebylo možné tato opatření provést. Cestující nemá vůbec nebo částečně nárok na náhradu takové škody, kterou sám způsobil svou nedbalostí či jiným protiprávním činem nebo opomenutím. Důkazní břemeno na prokázání, že škoda byla způsobena cestujícím, je na straně leteckého dopravce.⁹³

Z Montrealské úmluvy vyplývají také limity výše náhrady škody, neboť pokud dojde ke zničení či ztrátě zavazadla, stejně jako v případě zranění či smrti cestujícího, není v zásadě odpovědnost dopravce neomezená, ale je limitována částkou zhruba 1220 Eur (resp. dle Montrealské úmluvy se jedná o 1131 SDR). Vyšší limit je pak možné smluvně sjednat za předpokladu, že jsou v zavazadle převáženy cennosti.⁹⁴

Dále také ovšem stejně jako v případě, kdy se jedná o smrt nebo úraz cestujícího, platí i pravidlo, že uvedené limity se nepoužijí v případě, že se prokáže, že škoda, která vznikla, byla důsledkem činu nebo opomenutí dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů, pokud jednájí v rámci svých pracovních povinností, za předpokladu, že tyto byly provedeny s úmyslem způsobit škodu nebo z nedbalosti s vědomím, že tato škoda může pravděpodobně vzniknout.⁹⁵

Vedle poškození, zničení či ztráty zapsaného (tj. odbaveného) zavazadla, je samozřejmě možné, že v průběhu letecké přepravy dojde k poškození, zničení či ztrátě rovněž nezapsaného (tj. příručního zavazadla). „*V případě zničení či poškození příručního zavazadla (tedy zavazadla, které cestující neodevzdává dopravci při odbavení a v průběhu letu ho má stále u sebe) či osobních věcí cestujícího, odpovídá dopravce pouze za škodu, kterou zavinily jeho pověřené osoby. Jak v případě odbaveného zavazadla, tak v případě příručního zavazadla platí obecné pravidlo, že prokáže-li*

93

TOMPKINS, George N. *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999*. Frederick, MD: Sold and distributed in North, Central and South America by Aspen Publishers, c2010. Aviation law and policy series, v. 7. ISBN 9041126465, s. 198.

94

FOREJTOVÁ, Monika. Práva cestujících v letecké dopravě v EU | Právní prostor. Právní prostor [online]. Copyright © Evropská unie 2014 [cit. 04.08.2018]. Dostupné z: clanky/mezinarodni-a-evropske-pravo/k-prava-cestujicich-v-letecke-doprave-v-eu

95
Čl. 22 odst. 6 Montrealské úmluvy Bohemia Cargo [online]. Dostupné z: <http://www.bohemiacargo.cz/wp-content/uploads/2014/02/montrealska-umluva.pdf>

*dopravce učinění veškerých možných opatření, která lze od něj spravedlivě požadovat, nebo nebylo-li v silách dopravce tato opatření učinit, zprostí se odpovědnosti zcela. K výše uvedenému je nutné dodat, že pro úspěšnost svého nároku musí cestující prokázat hodnotu zavazadla společně s jeho obsahem, popř. škodu, jenž mu zpožděním zavazadla vznikla. To může představovat pro velkou část cestujících významný problém.*⁹⁶

Výjimkou z pravidel upravujících odpovědnost dopravce za škodu na zavazadlech jsou pochopitelně případy, kdy k poškození zavazadla došlo v důsledku toho, že zavazadlo trpělo skrytou vadou. V případě, že dojde ke ztrátě, zničení či poškození zavazadla, je třeba podat stížnost. Takovou stížnost je nutné podat do sedmi dnů od momentu, kdy bylo zničené či poškozené zavazadlo cestujícímu vráceno, v případě, že bylo zavazadlo zpožděno, tedy bylo do cílové destinace dopraveno později než cestující, prodlužuje se tato lhůta na 21 dní. Promlčecí lhůta pro uplatnění nároku u soudu v případě, že dopravce škodu neuhradí dobrovolně, pak činí dva roky ode dne, kdy bylo zavazadlo cestujícímu vráceno.⁹⁷ V praxi je nejvhodnější řešit poškození, zničení, popř. ztrátu (zpoždění) zavazadla hned na letišti ve chvíli, kdy se ukáže, že zavazadlo nedorazilo do cílové destinace spolu s cestujícím.⁹⁸

96

VLČKOVÁ, Lenka, ŠERÁ, Michaela. Letecký průvodce právy cestujícího aneb nebojte | epravo.cz. EPRAVO.CZ – Váš průvodce právem - Sběrka zákonů, judikatura, právo [online]. Copyright © EPRAVO.CZ, a.s. 2011[cit. 04.08.2018]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasit-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozdeni-letu-ci-ztraty-vaseho-zavazadla-76439.html>

97

FOREJTOVÁ, Monika. Práva cestujících v letecké dopravě v EU | Právní prostor. Právní prostor [online]. Copyright © Evropská unie 2014 [cit. 04.08.2018]. Dostupné z: [clanky/mezinarodni-a-evropske-pravo/k-prava-cestujicich-v-letecke-doprave-v-eu](https://www.epravo.cz/top/clanky/mezinarodni-a-evropske-pravo/k-prava-cestujicich-v-letecke-doprave-v-eu)

98

VLČKOVÁ, Lenka, ŠERÁ, Michaela. Letecký průvodce právy cestujícího aneb nebojte | epravo.cz. EPRAVO.CZ – Váš průvodce právem - Sběrka zákonů, judikatura, právo [online]. Copyright © EPRAVO.CZ, a.s. 2011[cit. 04.08.2018]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasit-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozdeni-letu-ci-ztraty-vaseho-zavazadla-76439.html>

3.3 Odpovědnost za zrušený let či odepření nástupu do letadla

Dalším případem odpovědnosti dopravce v oblasti letecké dopravy, jsou případy, kdy je buď let zrušen nebo je cestujícímu odepřen nástup do letadla. Obě situace se v praxi vyskytují, a to poměrně frekventovaně, nicméně pro cestujícího mají obvykle řadu negativních důsledků, proto je velmi dobře, že je tato situace právem upravena. Článek 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 poskytuje cestujícím právo na náhradu, které vzniká cestujícím za předpokladu, že se dostanou do situace, kdy jim je odepřen nástup do letadla nebo když je jejich let zrušen.⁹⁹ Zmíněné ustanovení přitom upravuje dvě zcela odlišné situace, a to odmítnutí nástupu do letadla a zrušení letu. Tyto situace mají také zcela odlišné příčiny.

V situaci odepření nástupu na palubu právo na náhradu vzniká těm cestujícím, kterým je ve smyslu článku 4 odst. 2 a 3 nařízení č. 261/2004 nástup do letadla odmítnut proti jejich vůli poté, co letecký dopravce nenašel dostatečný počet dobrovolníků, kteří by se byli vzdali svých rezervací za protislužbu. Případy odepření nástupu na palubu jsou v praxi poměrně časté, nejčastěji je důvodem pro odepření nástupu na palubu právě skutečnost, že dopravce prodal více palubních vstupenek, než mu kapacita letadla umožňuje. Primárně se vždy zjišťuje, zda je některý z cestujících ochoten se svého letu (i za kompenzaci) dobrovolně vzdát, ne vždy tomu tak ovšem je. V takovém případě je pak na dopravci, aby cestujícího, popř. cestující, kterým bude nástup na palubu letadla odepřen, vybral sám. Podmínkou pro uplatnění nároku na náhradu škody, jsou následující skutečnosti:¹⁰⁰

- Cestující měl potvrzenou rezervaci a palubní vstupenku
- Dostavil se včas k odbavení

99

Článek 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 EUR-Lex - 32004R0261 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>

100

ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU legal framework for safeguarding air passenger rights*. Cham: Springer, 2015. ISBN 978-3-319-08089-5, s. 163.

- Jeho zdravotní stav přepravu letadlem umožňoval.

V případě, že jsou výše uvedené podmínky splněny, náleží cestujícímu náhrada škody, která je odvislá od vzdálenosti mezi začátkem a cílem letu. Tato pravidla jsou shodná s pravidly, která jsou níže uvedena pro poskytování náhrady škody za předpokladu, že byl let zrušen.¹⁰¹ V kontextu výše uvedeného lze pak zmínit, že uvedená pravidla v praxi činí nemalé praktické potíže. Často totiž dochází k posunům časů odletů, o kterých cestující nejsou včas informováni. Cestující se pak dostaví na letiště řádně v souladu s původní rezervací, k letu ale nejsou připuštěni, protože se dle nového řádu nedostavili včas, a letecký dopravce je tak zařadí do seznamu no-show a náhradu škody následně odmítá vyplatit, ačkoliv by v takovém případě nárok cestujícího neměl být dotčen.

Pokud jde o druhou možnost vzniku práva na náhradu dle nařízení č. 261/2004, náleží náhrada konkrétně za předpokladu, že je let zrušen. V takovém případě mají cestující právo na náhradu v případě, pokud splňují některou z alternativní vymezených podmínek stanovených v článku 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004. První možností je, že nebyli informováni o zrušení letu alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu. Druhou že nebyli informováni o zrušení v časovém úseku od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět maximálně dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení maximálně čtyři hodiny po plánovaném čase příletu. Třetí situací, do které se mohou cestující dostat a která jim zakládá právo na náhradu, je případ, že cestující nebyli informováni o zrušení letu do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět maximálně hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení maximálně dvě hodiny po

101

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 EUR-Lex - 32004R0261 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>

plánovaném čase příletu. Prokázat, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu je v každém případě povinností leteckého dopravce.¹⁰²

Za liberační důvod, kterým by se dopravce mohl osvobodit od povinnosti nahradit vzniklou škodu, lze ve smyslu článku 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004 označit prokázání, že zrušení letu způsobily mimořádné okolnosti, kterým se nedalo zabránit ani když byla přijata všechna přiměřená opatření. Důvodová zpráva k nařízení č. 261/2004 nabízí příkladný výčet situací, kdy mohou nastat okolnosti, které lze ve smyslu Nařízení č. 261/2004 považovat za mimořádně. Jde o případy politické nestability, meteorologické podmínky, které jsou neslučitelné s provedením letu, rizika ochrany, neočekávané nedostatky týkající se bezpečnosti letu, či stávky, které ovlivňují provoz příslušného dopravce.¹⁰³

V této souvislosti je třeba dodat, že Soudní dvůr EU ve věci C-549/07 Wallentin - Hermann sice v zásadě vyloučil technické poruchy z rámce pojmu „*mimořádné okolnosti*“, připustil však, že představují mimořádné okolnosti v rozsahu, v jakém vyplývají z takových událostí, které nesouvisí s běžnou aktivitou tohoto leteckého dopravce a vymykají se z jeho účinné kontroly. Ve stejném rozsudku se pak Soudní dvůr EU zabýval i otázkou významu slovního spojení „*všechna vhodná opatření*.“ Dospěl k závěru, že pouhá skutečnost, že letecký dopravce dodržel minimální pravidla údržby letadla, nestačí k prokázání přijetí „*všech vhodných opatření*.“ Dopravce musí prokázat, že i navzdory všem prostředkům, ať už jde o zaměstnance nebo materiální a finanční prostředky, kterými disponoval, se zjevně nemohl, s výjimkou připuštění nepřiměřených

102

HAVLÍKOVÁ, Kateřina. Náhrada škody v letecké dopravě. Kompenzace při zrušení či zpoždění letu. - Online právník - právní poradna - zdarma právní informace a poradenství. Online právník - právní poradna - zdarma právní informace a poradenství - Online právník - právní poradna a poradenství zdarma z pohodlí Vašeho domova. [online]. Copyright © 2017 [cit. 13.08.2018]. Dostupné z: <https://muj-pravnik.cz/nahrada-skody-letecke-doprave-kompenzace-pri-zruseni-ci-zpozdeni-letu/>

103

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 EUR-Lex - 32004R0261 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>

ztrát vzhledem ke kapacitě jeho podniku v rozhodné době, vyhnout tomu, že mimořádné okolnosti, kterým čelil, vedly ke zrušení letu.¹⁰⁴

Rozhodující pro určení výše náhrady poskytnuté cestujícím ze strany dopravce je podle článku 7 odst. 1 Nařízení č. 261/2004 vzdálenost mezi místem začátku a cílem letu. V případě, že tato vzdálenost nepřekročí 1500 km, cestující mají právo na zaplacení částky 250 EUR. Pokud jde o lety v Unii, které překonají vzdálenost 1500 km, a ostatní lety od 1500 km do 3500 km, výše náhrady je 400 EUR. Konečně, na částku 600 EUR mají právo tací cestující, jejichž let překračuje hranice Unie a celková vzdálenost letu je vyšší než 3500 km. Letecký dopravce však má právo na snížení částky náhrady vyplývající cestujícím z článku 7 odst. 1 Nařízení č. 261/2004 o 50 % v případě, pokud cestujícím nabídne přesměrování do cílového místa určení náhradním letem, a pokud čas jeho přiletu nepřesáhne plánovaný čas přiletu původně rezervovaného letu o dvě hodiny v souvislosti s lety do 1500 km, o tři hodiny nebo více v souvislosti se všemi lety uvnitř Unie nad 1500 km a všemi ostatními lety od 1500 km do 3500 km nebo o čtyři hodiny v souvislosti s lety mimo území Unie nad 3500 km.¹⁰⁵

Vedle kompenzace je pak nutné cestujícím buď refundovat náklady na pořízení letenky společně se zajištěním odletu zpět do místa, odkud cestující odlétal (tj. týká se především situací, kdy cestující letí s přestupem několika lety a je mu odepřen nástup na palubu letadla jinde než na počátku jeho cesty.) Refundace letenky a zajištění cesty zpět se typicky používá v případech, kdy pro cestujícího již daná cesta nemá smysl, popř. se rozhodl pro let s odlišnou společností. V jiných případech je pak potřeba zajistit cestujícímu, kterému bylo zamezeno v nástupu na palubu, náhradní let (nezávisle na tom, zda se jedná o let přímo dopravce nebo i u jiné letecké společnosti). Samozřejmě je nutné se o cestujícího v mezidobí také postarat, tj. zajistit mu například jídlo a nápoje (typicky bývají poskytovány poukázky, za které si může cestující jídlo a nápoje na letišti obstarat),

104

Judgment in Case C-549/07 Wallentin - Hermann v. AlItalia. EUR-Lex - 62007CA0549 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1534250512653&uri=CELEX:62007CA0549>

105

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 EUR-Lex - 32004R0261 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>

pokud se pobyt prodlužuje na jednu, popř. i více nocí, je třeba zajistit cestujícímu ubytování v hotelu a přepravu mezi letištěm a místem, kde je cestující ubytován. Stejně tak má cestující nárok na dva telefonní hovory, popř. i podání zprávy faxem či elektronickou poštou (e-mailem).¹⁰⁶

V souvislosti s výše uvedenou náhradou za letenku, kterou si cestující zakoupil, a kterou nakonec nevyužil, protože mu nebylo umožněno nastoupit na palubu letadla a odletět, stojí za zamyšlení zajímavá otázka, která může mít velmi významné praktické využití. Řada cestujících totiž cestuje například za účelem dovolené s cestovní kanceláří. Může tak nastat situace, kdy cestovní kancelář poskytne cestujícímu kompenzaci za odepření nástupu do letadla, díky němuž cestující s cestovní kanceláří neodletěl. Nabízí se pak ovšem otázka, jak je tomu s povinností náhrady ze strany dopravce, pokud již náhrada byla poskytnuta ze strany cestovní kanceláře. Taková otázka je aktuálně jako předběžná otázka řešena ve sporu C-163/18 HQ v. Aegean Airlines SA před Soudním dvorem EU. Soudní dvůr EU k datu dokončení této práce ve věci doposud nerozhodl,¹⁰⁷ nicméně autor má spíše za to, že kompenzace ze strany cestovní kanceláře, která poskytuje služby v oblasti cestovního ruchu, přičemž, aby se mohlo jednat o zájezd, musí se jednat hned o kombinaci služeb (např. doprava, ubytování, strava apod.),¹⁰⁸ je patrně odlišným institutem od kompenzace, kterou by měl poskytnout dopravce za odepření nástupu na palubu letadla. Z tohoto důvodu má autor za to, že je nutné tyto dvě kompenzace odlišovat a cestovní kancelář, pokud kompenzaci nabízí, popř. pokud ji má s klienty sjednanou, by již v době, kdy ji sjednává, měla mít na paměti, že pokud se týká

106

VLČKOVÁ, Lenka, ŠERÁ, Michaela. *Letecký průvodce právy cestujícího aneb nebojte | epravo.cz*. EPRAVO.CZ – Váš průvodce právem - Sbírka zákonů, judikatura, právo [online]. Copyright © EPRAVO.CZ, a.s. 2011 [cit. 04.08.2018]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasit-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozdeni-letu-ci-ztraty-vaseho-zavazadla-76439.html>

107

Case C-163/18: Request for a preliminary ruling from the Rechtbank Noord-Nederland (Netherlands) lodged on 1 March 2018 — HQ, on her own behalf and as the legal representative of her minor child IP, JO v Aegean Airlines SA. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Copyright © 2018 [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:62018CN0163&from=EN>

108

PALATKOVÁ, Monika. *Management cestovních kanceláří a agentur*. Praha: Grada, 2013. ISBN 8024737515, s. 13.

odepření nástupu na palubu letadla, měl by kompenzaci poskytovat letecký dopravce, čímž by tento fakt měla zohlednit ve svých ekonomických kalkulacích. S ohledem na fakt, že Soudní dvůr EU o této předběžné otázce doposud nerozhodl, nelze vyloučit ani možnost, že se judikatura ubere přesně opačným směrem, čímž i tento fakt musí cestovní kanceláře stejně jako letečtí dopravci respektovat a vzít v potaz při řešení obtížných situací, ke kterým patří i odepření nástupu na palubu některému z cestujících.

V souvislosti s otázkou uplatňování nároku na náhradu škody za zpožděný let, popř. za odepření nástupu je pak třeba zmínit, že na rozdíl od Montrealské úmluvy, Nařízení č. 261/2004 nestanoví lhůtu, v níž se cestující má možnost náhrady domáhat. V Montrealské úmluvě je uvedena lhůta dva roky. Ve věci C-139/11 Cuadrench Moré Soudní dvůr EU rozhodl, že na případy, kdy cestující uplatňuje své právo na náhradu ve smyslu Nařízení č. 261/2004 se nepoužije dvouletá promlčecí lhůta podle článku 35 Montrealské úmluvy. Je na vnitrostátním zákonodárci, aby v případě neexistence právní úpravy Unie v určité oblasti upravil procesní podmínky žalob. Podmínky vnitrostátního práva však musí být podle slov Soudního dvora EU v souladu se zásadami rovnocennosti a efektivity.¹⁰⁹

3.4 Odpovědnost za zpoždění

Poněkud odlišně je řešena odpovědnost leteckého dopravce za zpoždění letu, neboť jednou z největších devíz letecké dopravy je právě rychlost. Pokud však dojde k významnějšímu zpoždění, tato devíza pochopitelně ztrácí svůj význam. Právní úprava tedy řeší případy, kdy dojde ke zpoždění letu, přičemž do této úpravy zasahuje i fakt, že odpovědnost za zpoždění je poměrně významným způsobem odlišně upravena v Montrealské úmluvě a v nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004, čímž je nutné na rozdíl od předcházejících případů, kdy se úpravy zásadním způsobem nelišily, zmínit obě úpravy. Navíc v případě úpravy obsažené v evropském právu je stěžejní i soudní judikatura, která úpravu vykládá poměrně extenzivně.

109

Judgment in Case C-139/11 Joan Cuadrench Moré v Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV » EU Laws. EU Laws » Portal to EU law and EU-Turkey Relations [online]. Copyright © 2012 EU Laws [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <http://www.eulaws.eu/?p=1834>

3.4.1 Odpovědnost za zpoždění podle nařízení č. 261/2004

Odpovědnost za zpoždění podle evropského práva je poměrně limitovaná. Nařízení č. 261/2004 totiž poskytuje ochranu cestujícím jen v případech, kdy dojde k významnému zpoždění letu, to znamená ke zpoždění, které trvá nejméně dvě hodiny, pokud se jedná o lety kratší než 1500 km), o tři hodiny nebo více (pokud se jedná o lety v rámci území EU, které jsou delší než 1500 km nebo o ostatní lety mezi 1500 km až 3500 km) a o čtyři hodiny, pokud se jedná o výše nejmenované lety, tedy zejména delší lety mimo území EU. Dalším limitem nařízení pak je, že cestující v zásadě nemají nárok na finanční kompenzaci, mají pouze nárok na pomoc, která zahrnuje poskytnutí:¹¹⁰

- „*jídla a občerstvení s možností dvou telefonických či jiných spojení;*
- *hotelového ubytování, přepravy mezi letištěm a hotelem, je-li očekávaný čas odletu alespoň o den později než čas původní; a*
- *refundací ceny letenky spolu se zajištěním nejbližšího termínu zpátečního letu do původního místa odletu, jestliže zpoždění trvá alespoň 5 hod (viz podrobněji v pasáži o odepření nástupu na palubu).“*

V návaznosti na fakt, že nařízení výslovně upravuje pouze právo na náhradu těch cestujících, jejichž let byl zrušen, nikoliv těch, jejichž let byl významně zpožděn, je někdy v praxi patrná tendence leteckých společností prezentovat zrušený let jen jako významné zpoždění.¹¹¹ S tím pak souvisí i fakt, že Soudní dvůr EU v případě C-581/10 a 629/10 Nelson a ostatní v. Deutsche Lufthansa rozšířil výkladem toto právo i na cestující, jejichž let má velké zpoždění. Soudní dvůr EU totiž v této souvislosti konstatoval, že čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii nařízení č. 261/2004 stanoví jako jednu z možných situací, kdy

110

VLČKOVÁ, Lenka, ŠERÁ, Michaela. Letecký průvodce právy cestujícího aneb nebojte | epravo.cz. EPRAVO.CZ – Váš průvodce právem - Sbírká zákonů, judikatura, právo [online]. Copyright © EPRAVO.CZ, a.s. 2011[cit. 04.08.2018]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasit-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozdeni-letu-ci-ztraty-vaseho-zavazadla-76439.html>

111

VLČKOVÁ, Lenka, ŠERÁ, Michaela. Letecký průvodce právy cestujícího aneb nebojte | epravo.cz. EPRAVO.CZ – Váš průvodce právem - Sbírká zákonů, judikatura, právo [online]. Copyright © EPRAVO.CZ, a.s. 2011[cit. 04.08.2018]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasit-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozdeni-letu-ci-ztraty-vaseho-zavazadla-76439.html>

mají cestující nárok na náhradu, i případ, kdy cestující nebyli informováni o zrušení letu do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto takové přesměrování, které by jim umožnilo odletět maximálně hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu. Letecký dopravce má tedy možnost navrhnout přesměrování letu zrušeného in extremis, aniž by musel cestujícímu poskytnout náhradu, délka přesměrovaného letu však nesmí přesáhnout délku původního letu o více než tři hodiny. Od této doby má cestující nezbytně nárok na náhradu. Podle Soudního dvora EU by totiž jinak šlo o případ neodůvodněně nerovného zacházení, pokud by se cestujícím, jejichž let sice nebyl formálně zrušen, ale přesměrování jim bylo poskytnuto s více než tříhodinovým zpožděním oproti původně plánovanému letu, nebyla zaručena stejná práva jako těm cestujícím, kteří splňují podmínky vzniku nároku na náhradu ve smyslu článku 5 odst. 1 písm. c bodu iii (tj. z důvodu zrušeného letu).¹¹²

V souvislosti se zpožděním a zrušením letu je třeba rovněž zmínit, že Soudní dvůr EU také nevyklučuje z pojmu „zrušení letu“ ani situaci, kdy let sice nebyl výslovně zrušen a letadlo sice vzlétlo, ale následně bylo, z jakéhokoliv důvodu, nuceno vrátit se na letiště odletu a cestující byli následně přesměrováni na jiné lety, což je obvykle spojeno s poměrně významným zpožděním.¹¹³

112

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. října 2012 ve spojení věcí C-581/10 a 629/10 Emeka Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc a další v. Civil Aviation Authority. Curia.europa [online]. Copyright © 2012 [cit. 13.08.2018]. Dostupné z: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-581/10&language=CS>

113

Judgment in Case C-83/10 Aurora Sousa Rodríguez and Others v Air France SA » EU Laws. EU Laws » Portal to EU law and EU-Turkey Relations [online]. Copyright © EU Laws [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <http://www.eulaws.eu/?p=983>

3.4.2 Odpovědnost za zpoždění dle Montrealské úmluvy

V mezinárodním právu pak odpovědnost za zpoždění v letecké dopravě upravuje Montrealská úmluva. Ta ve svém čl. 19 výslovně stanoví, že „*dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, jestliže prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili.*“¹¹⁴

Jak je z výše zmíněné citace zřejmé, v případě, že dojde ke zpoždění letu, je presumováno zavinění dopravce, důkazní břemeno při dokazování, že dopravce zpoždění nezavinil, tak leží na dopravci. Čl. 20 Montrealské úmluvy pak dává dopravci ještě možnost zprostit se buď z části anebo i zcela odpovědnosti za zpoždění v těch případech, kdy zpoždění bylo částečně, popř. i výlučně zaviněno poškozenou osobou, tj. cestujícím. Stěžejní rozdíl spočívající mezi nařízením č. 261/2004, které hovoří o významném zpoždění, které trvá nejméně dvě hodiny (popř. dle vzdálenosti mezi začátkem cesty a cílovou destinací i déle) a Montrealskou úmluvou pak spočívá v tom, že Montrealská úmluva žádné přesné vymezení zpoždění nestanoví. Obecně se však hovoří o tom, že se jedná o zpožděné dosažení cílového bodu,¹¹⁵ přičemž pro účely identifikace délky zpoždění není rozhodující samotný čas, kdy letadlo přistálo, ale jedná se o moment, ve kterém jsou ukončeny i veškeré další operace spojené s přistáním letadla v cílové destinaci (typicky se jedná např. o vyložení zavazadel, která si mohou cestující vyzvedávat v určeném místě apod.). Aby bylo možné říci, kdy se jedná o zpoždění příletu letadla do cílového bodu, je nutné mít informace o tom, jaký je plánovaný čas příletu. Ten buď bývá zapsaný přímo v přepravních dokumentech, nicméně nárokovat náhradu škody lze i tehdy, pokud tam uveden není, neboť v těchto případech se vychází z času, který lze označit jako obvyklý pro uskutečnění daného způsobu přepravy mezi konkrétními dvěma destinacemi. Nezávisle na tom, zda je plánovaný čas příletu znám

114

Čl. 19 Montrealské úmluvy Bohemia Cargo [online]. Dostupné z: <http://www.bohemiacargo.cz/wp-content/uploads/2014/02/montrealska-umluva.pdf>
115

GÜNEŞ, Kader. *Liability of the air carrier in international law, European law and in Turkish law*. Birinci baskı. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. ISBN 9786051461229, s. 113.

proto, že jej sám dopravce uvede na některém z přepravních dokumentů nebo je na něj usuzováno s ohledem na obvyklý čas, který trvá let mezi danými destinacemi, nelze každé (byť i minimální) zpoždění ihned vykládat jako důvod pro nárok na kompenzaci. Je nutné vycházet z toho, že mírná zpoždění jsou v letecké dopravě běžným jevem a leckdy je dopravce nemá možnost příliš ovlivnit, vliv mohou mít například meteorologické podmínky, ale třeba i pomalý nástup pasažérů apod. Je tedy nezbytné, aby zpoždění leteckého dopravce překročilo určitou obecně přijatelnou míru. Tu lze obvykle dovodit za pomoci výpočtu poměru zpoždění v procentech ve vztahu k běžnému času přepravy mezi danými dvěma body. Nelze tak zcela jednoznačně říct, jaké zpoždění lze vnímat jako běžné a nárok na kompenzaci tudíž nepřísluší a jaké zpoždění již může nárok na kompenzaci zakládat. Nárok na kompenzaci přitom není založen jen tím, že vzniklo zpoždění, ale musí také vzniknout určitá materiální škoda poškozenému, přičemž důkazní břemeno týkající se vzniku materiální škody na straně poškozeného leží na poškozeném, tedy na cestujícím.¹¹⁶

Rozdíl mezi evropským nařízením a Montrealskou úmluvou lze pak identifikovat i ve skutečnosti, že zatímco nařízení výslovně předpokládá pouze určitou pomoc cestujícím (tj. zajištění jídla, občerstvení, noclehu apod.), Montrealská úmluva výslovně stanoví pravidla pro maximální výši náhrady škody, která v souvislosti se zpožděním letu cestujícím vznikla. Odpovědnost dopravce je v případě zpoždění letadla, jehož prostřednictvím vznikla cestujícím škoda, omezena na zhruba 5566 Eur (resp. 4694 SDR) pro jednoho cestujícího.¹¹⁷ Výjimkou z tohoto limitu jsou pak případy, kdy byla škoda cestujícím ze strany dopravce, popř. jeho zaměstnanců či agentů způsobena úmyslně, popř. i nedbalostně, ovšem s vědomím toho, že taková škoda s vysokou mírou pravděpodobnosti nastane. Pokud poškozený cestující tyto skutečnosti dokáže prokázat, odpovídá dopravce za škodu neomezeně.¹¹⁸

116

SCHMID, Ronald a GIEMULLA, Elmar Maria. Montreal Convention. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2006. ISBN 978-9041124562, s. 6.
117

Čl. 22 odst. 1 Montrealské úmluvy Bohemia Cargo [online]. Dostupné z:
<http://www.bohemiacargo.cz/wp-content/uploads/2014/02/montrealska-umluva.pdf>
118

3.5 Odpovědnost za změnu třídy

Další situací, ke které může v letecké dopravě dojít a leckdy také v praxi dochází, je změna třídy, ve které cestující cestuje. Ke změně třídy může dojít jednak tak, že je cestující posazen z nižší třídy, kterou si zaplatil, do vyšší třídy, ale i obráceně, kdy je cestující, který si zaplatil za vyšší třídu, posazen do nižší třídy. Zejména ve druhém případě je pochopitelné, že je třeba situaci právně upravit a nějakým způsobem kompenzovat. I otázku změny třídy, ve které cestující cestuje, upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004.

V prvním výše uvedeném případě, tedy v případě, kdy je cestující, který má zaplacenou letenku v nižší třídě, přesazen do třídy vyšší, je cestující sice obvykle spokojen, a tudíž si ani nemá důvod na nic stěžovat a nevzniká mu škoda, méně spokojen již může být dopravce. Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 však k této situaci stanoví, že dopravce si nesmí nárokovat žádné doplatky, pokud ze svého vlastního rozhodnutí, resp. leckdy tomu tak bývá zejména z kapacitních důvodů, kdy většina cestujících cestuje ekonomickou třídou, která tudíž může být vyprodána, může také dojít k situaci, kdy dokonce bude prodáno víc palubních vstupenek do ekonomické třídy než je možné tam posadit cestujících, čímž se dopravce rozhodne některým cestujícím změnit třídu na vyšší, kde mohou být ještě volná místa.¹¹⁹ Každopádně lze konstatovat, že je v dispozici leteckého dopravce, aby cestujícím změnil třídu z nižší na vyšší, nicméně není možné, aby pokud tato iniciativa nevzešla od cestujícího, byly vyžadovány jakékoliv doplatky.

Opačná a obvykle pro obě strany méně příjemná je pak situace, kdy je nutné změnit cestujícím třídu z vyšší na nižší. Cestující je obvykle oprávněně nespokojen s nastalým stavem, letecký dopravce tímto způsobem obvykle řeší nějaké organizační obtíže, čímž nemá příliš mnoho možností, jak situaci jiným způsobem vyřešit. Nařízení č.

Čl. 22 odst. 5 Montrealské úmluvy Bohemia Cargo [online]. Dostupné z: <http://www.bohemiacargo.cz/wp-content/uploads/2014/02/montrealska-umluva.pdf>
119

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 EUR-Lex - 32004R0261 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>

261/2004 v souvislosti s takovou situací stanoví, že letecký dopravce je povinen do sedmi dnů cestujícímu, který byl přesazen do nižší třídy, vyplatit 30 - 75 % z ceny úseku letu, po který cestující letěl v nižší třídě než jakou měl uhrazenou. O skutečnosti, jak velkou poměrnou část ceny musí dopravce cestujícímu vyplatit, pak opět rozhoduje délka úseku cesty, po kterou cestující cestoval v jiné třídě než v té, za kterou si zaplatil. To jinak řečeno znamená, že pokud cestující v nižší třídě cestoval méně než 1500 km, vyplácí se mu 30 % ceny, pokud cestující v nižší třídě cestoval mezi 1500 – 3 500 km, vyplácí se mu 50 % ceny letenky a za předpokladu, že cestující v nižší třídě cestoval delší trasu než 3500 km, musí mu dopravce vyplatit 75 % ceny letenky.¹²⁰

3.6 Smluvní odpovědnost

Vedle výše představených jednotlivých oblastí odpovědnosti dopravce, která vyplývá z mezinárodního, evropského, ale i vnitrostátního práva jednotlivých zemí, je potřeba se seznámit rovněž se smluvní odpovědností leteckého dopravce. V obecné rovině je třeba připomenout fakt, že mezi dopravcem a cestujícím vždy existuje smluvní vztah. Uzavřením přepravní smlouvy pak v návaznosti na tento fakt vzniká leteckému dopravci právní závazek dopravit v pořádku a včas pasažéry, jejich zavazadla a náklad. S tím je také možné smluvně upravit odpovědnost dopravce ve vztahu k cestujícímu. Pro smluvní odpovědnost je charakteristické, že na rozdíl od předcházejících forem mimosmluvní odpovědnosti, které byly výše představeny, neplyne primární povinnost z mezinárodních smluv, evropského práva či vnitrostátních právních předpisů, ale ze smlouvy, která byla uzavřena mezi leteckým dopravcem a cestujícím. Smluvní odpovědnost pak nastupuje tehdy, pokud byla primární povinnost plynoucí ze smlouvy porušena. V takovém případě se k primární povinnosti přidružuje i povinnost sekundární, kterou je dopravce s ohledem na porušení smlouvy povinen vůči cestujícímu splnit, přičemž zároveň platí, že vznikem sekundární povinnosti není dotčena povinnost

120

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 EUR-Lex - 32004R0261 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0261>

primární, tj. dopravce má nadále povinnost splnit jak primární, tak i sekundární (nově vzniklou) povinnost.¹²¹

Smluvní odpovědnost má být sankcí za porušení závazku vyplývajícího z přepravní smlouvy. Účelem by mělo být především nastolení rovnováhy, která byla porušena, respektive poskytnutí jisté „náhrady“ za nepříznivý následek. Nepříznivým následkem se rozumí zejména vznik škody, tj. majetkové újmy objektivně vyjádřitelné v penězích.¹²²

Smluvní odpovědnost vzniká pouze tehdy, jsou-li splněny následující předpoklady. Předně musí dojít k porušení smluvních povinností ze strany škůdce, tj. dopravce (popř. i ze strany cestujícího, nicméně v kontextu této práce jsou zkoumány zejména případy odpovědnosti dopravce, nikoliv cestujícího), je nutné, aby poškozenému (tj. v tomto případě cestujícímu) v důsledku porušení smluvně zakotvené povinnosti vznikla určitá újma (škoda) a mezi tím, že došlo k porušení smluvní povinnosti a tím, že vznikla tato újma, musí existovat příčinná souvislost. Smluvně lze stanovit i to, že je pro účely vzniku smluvní odpovědnosti vyžadováno i zavinění, nicméně stejně tak je možné upravit smluvní odpovědnost tak, že zavinění není nezbytné.¹²³

Pro smluvní odpovědnost je dále charakteristické, že pokud se jedná o přepravu v rámci jednoho státu, užije se zde vnitrostátní právní úprava, nicméně v případě, že se jedná o mezinárodní přepravu, což je pro leteckou přepravu typické, pokud se v celé práci hovoří primárně o mezinárodní letecké přepravě, je třeba vycházet z toho, že se jedná právě o ten případ, který je v práci zkoumán, je situace složitější a uplatní se zde normy mezinárodního práva soukromého, které je sice v oblasti letecké přepravy do značné míry unifikováno, tj. uplatňují se zde přímé normy, ani využití kolizních norem mezinárodního

121

NOVOTNÝ, Petr, KOUKAL, Pavel a ZAHOŘOVÁ, Eva. Nový občanský zákoník. Praha: Grada, 2014. Právo pro každého (Grada). ISBN 978-80-247-5165-8, s. 30 a násl.

122

ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9, s. 143.

123

NOVOTNÝ, Petr, KOUKAL, Pavel a ZAHOŘOVÁ, Eva. Nový občanský zákoník. Praha: Grada, 2014. Právo pro každého (Grada). ISBN 978-80-247-5165-8, s. 30 a násl.

práva soukromého však není možné v případě smluvní odpovědnosti zcela vyloučit. Pro kolizní normy je typické, že pouze určí, podle kterého právního řádu (kterého státu) se bude daná smlouva mezi dopravcem a cestujícím řídit.¹²⁴

V řadě případů může být v mezinárodní letecké přepravě smluvní odpovědnost využita tak, že jsou smluvně stanoveny například vyšší limity náhrad, které mají být dopravcem v případě vzniku škody poskytnuty cestujícímu, popř. jsou podpořena práva cestujícího jiným způsobem (např. větší rozsah poskytnuté pomoci v případě zpoždění, než stanoví mezinárodní smlouvy upravující leteckou dopravu apod.). Taková úprava je z pohledu práva přípustná a nic jí nebrání, podmínkou smluvní odpovědnosti je však vždy to, že se na určité úpravě dohodnou obě strany, tj. jak cestující, tak dopravce. V praxi je však typické, že dopravce určitou smluvní úpravu mezi oběma stranami navrhne a cestující ji obvykle akceptuje (leckdy jí ani nevěnuje příliš velkou pozornost, řada cestujících dokonce přepravní smlouvy ani pořádně nečte). Uvedené skutečnosti jsou také důvodem, proč opačný postup, tedy omezení odpovědnosti dopravce za škodu na nižší limit, než je stanoven v mezinárodních úmluvách či evropských předpisech, smluvně možný není, protože cestující je obvykle ve srovnání s dopravcem tou slabší smluvní stranou, kterou se tyto předpisy snaží těmito omezeními smluvní volnosti stran chránit.

124

KUČERA, Zdeněk, PAUKNEROVÁ, Monika a RŮŽIČKA, Květoslav. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. Právnícké učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-550-0, s. 39.

ZÁVĚR

Tématem této práce byly aktuální otázky mezinárodní regulace letecké přepravy. Cílem práce pak byla analýza aktuálních problémů regulace mezinárodní letecké dopravy a možností jejich řešení. V kontextu provedené analýzy lze konstatovat, že v současné době je právní úprava mezinárodní letecké dopravy relativně unifikovaná, o čemž svědčí i fakt, že většinou se nepoužívají kolizní normy, ale normy přímé při řešení aspektů s mezinárodním prvkem, které jsou pro leteckou dopravu obecně charakteristické. Úprava je obsažena jak na úrovni mezinárodní, tak na úrovni evropské, ale i na úrovni národní, přičemž státy, které jsou jak signatáři řady významných úmluv na mezinárodní úrovni, tak členy Evropské unie, musí mít vnitrostátní úpravu nastavenou tak, aby odpovídala jak mezinárodním závazkům, tak předpisům EU, se kterými je členský stát povinen uvést své vnitrostátní předpisy do souladu.

Samotná úprava přitom prošla i společně s rozvojem techniky, větší dostupností letecké dopravy pro lidstvo, ale i s rozvojem globalizace a dalších jevů, se kterými je letecká přeprava do značné míry spojena, poměrně zásadním vývojem. Lze tak souhlasit s tím, že úprava je poměrně propracovaná a cestující relativně adekvátně chrání před škodami, popř. před jinými obtížemi vzniklými na straně dopravce. Přesto se však podařilo identifikovat několik oblastí, kde se například dopravci poměrně často pokoušejí obcházet nastavenou právní úpravu, což si vyžaduje velkou pozornost cestujícího, který je tak nucen myslet na veškeré okolnosti, za jakých došlo například ke změnám, které vedly ke vzniku škody na straně cestujícího.

Typickým příkladem je situace, kdy dopravce v případě zrušení letu odpovídá za škodu a je nucen poskytovat adekvátní kompenzaci, zatímco v případě, že je let jen zpožděn, podle právní úpravy v evropském nařízení je dostačující, pokud je poskytnuta pouze určitá forma pomoci cestujícímu, která je ve srovnání s kompenzací finančního rázu obvykle méně nákladná. Dopravci se tudíž leckdy snaží tento fakt zneužívat a prezentovat zrušené lety jen jako zpoždění. Tomu se nyní snaží bránit například judikatura Soudního dvora EU, která poukazuje na skutečnost, že by zde v některých

případech vznikalo nedůvodné nerovné zacházení a zastává názor, že kompenzace v určitých případech náleží i těm, jejichž let byl pouze významně zpožděn. Přesto tato úprava není v evropském právu výslovně zakotvena, což může vést k různým přístupům k jejímu výkladu. Další problematický aspekt sem přináší fakt, že Montrealská úmluva na mezinárodní úrovni kompenzaci v případě zpoždění zakotvuje, čímž zde vzniká další nejednotnost. Pro řadu cestujících je pak úprava nepřehledná, leckdy nevědí, na co mají nárok apod., čímž své nároky nemusejí uplatnit, i když by třeba na nějakou kompenzaci reálně nárok měli, což není optimální. Na druhou stranu nelze požadovat, aby byla úprava na evropské i mezinárodní úrovni jednotná, je však na zvážení, zda by se nařízení EU nemohlo více přizpůsobit Montrealské úmluvě i s ohledem na to, že sám Soudní dvůr EU zastává názor, že kompenzace by v některých případech zpoždění náležet měla.

Z hlediska dalšího vývoje je zřejmé, že letecká doprava se patrně bude dále intenzivně rozvíjet a počet letů i přepravených cestujících bude narůstat, byť v současné době je letecká doprava již dostupná většině vrstev obyvatelstva, čímž tento nárůst nebude patrně tak prudký. Narůstat však budou i očekávání cestujících a jejich požadavky, na což by určitými limity a mezemi pro obě strany (cestujícího i dopravce) měla reagovat i právní úprava.

Lze tak očekávat jak rozvoj na úrovni mezinárodní (ostatně i v této práci často zmiňovaná Montrealská úmluva pochází z roku 1999, tj. z dnešního pohledu i přes přijímání dodatkových protokolů některá ustanovení nejsou již zcela odpovídající současné situaci), rovněž v rámci EU lze očekávat, že právní úprava mezinárodní letecké dopravy dozná určitého vývoje a optimalizace, bude průběžně reagovat na vývoj v oblasti letecké dopravy, kterou v posledních letech zatěžují zejména bezpečnostní aspekty.

Závěrem této práce lze tedy konstatovat, že právní úprava mezinárodní letecké dopravy má samozřejmě své rezervy a problémy, ale prošla v posledních desetiletích skutečně významným vývojem stejně jako samotná letecká doprava a vývoj k lepšímu, další unifikaci apod. Lze očekávat i do budoucna, neboť letecká doprava patrně bude čím dál tím běžnějším a využívanějším způsobem dopravy.

Seznam použité literatury

Knihy

- 1 BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6.
- 2 ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9.
- 3 ČEPELKA, Čestmír a ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné*. Praha: Eurolex Bohemia, 2003. ISBN 80-86432-57-2.
- 4 GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 7. aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. Právnícké učebnice (Aleš Čeněk). ISBN 9788073806521.
- 5 GOLDBIRSCHE, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, c2000. ISBN 9041113649.
- 6 GREIG, D. W. *International law*. 2d ed. London: Butterworths, 1976. ISBN 978-0406591821.
- 7 GÜNEŞ, Kader. *Liability of the air carrier in international law, European law and in Turkish law*. Birinci baskı. Ankara: Adalet Yayınevi, 2013. ISBN 9786051461229.
- 8 HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. závazkové právo: komentář*. Praha: C.H. Beck, 2015. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8.
- 9 CHENG, Chai-Jui. *The use of airspace and outer space for all mankind in the 21st century: proceedings of the International Conference on Air Transport and Space Application in a New World held in Tokyo from 2-5 June 1993*. The Hague: Kluwer Law International, 1995. ISBN 9789041101341.
- 10 JEREMIC, Zorica. *Dispute resolution in international civil aviation*. Quebec: McGill: 1999. ISBN nevedeno.
- 11 JUNEK, Vladimír. *Mezinárodní letecká doprava a její regulace*. Praha: České vysoké učení technické, 2000. ISBN 80-01-02227-7.

- 12 KUČERA, Zdeněk, PAUKNEROVÁ, Monika a RŮŽIČKA, Květoslav. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. Právní učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-550-0.
- 13 MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Utrecht, Netherlands: Eleven International Publishing, c2008. ISBN 9077596542.
- 14 NOVOTNÝ, Petr, KOUKAL, Pavel a ZAHOŘOVÁ, Eva. *Nový občanský zákoník*. Praha: Grada, 2014. Právo pro každého (Grada). ISBN 978-80-247-5165-8.
- 15 ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 5., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-506-7.
- 16 PALATKOVÁ, Monika. *Management cestovních kanceláří a agentur*. Praha: Grada, 2013. ISBN 8024737515.
- 17 PAUKNEROVÁ, Monika. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. Praha: Academia, 1985. Studie ČSAV. ISBN neuvdeno.
- 18 POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-133-0.
- 19 PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.
- 20 ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU legal framework for safeguarding air passenger rights*. Cham: Springer, 2015. ISBN 978-3-319-08089-5.
- 21 ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-80-7357-562-5.
- 22 RYGLOVÁ, Kateřina, BURIAN, Michal a VAJČNEROVÁ, Ida. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada, 2011. ISBN 8024740397.
- 23 SCHMID, Ronald a GIEMULLA, Elmar Maria. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2006. ISBN 978-9041124562.

- 24 TICHÝ, Luboš. *Evropské právo*. 5., přeprac. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2014. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-546-6.
- 25 TOMPKINS, George N. *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999*. Frederick, MD: Sold and distributed in North, Central and South America by Aspen Publishers, c2010. Aviation law and policy series, v. 7. ISBN 9041126465.
- 26 ZELENÝ, Lubomír. *Doprava: dopravní infrastruktura*. V Praze: Vysoká škola ekonomická, 2000. ISBN 80-245-0110-4.

Specifické prameny

- 27 Montrealská úmluva. *Bohemia Cargo* [online]. Dostupné z:
- 28 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2027/97 EUR-Lex - 31997R2027 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Dostupné z:
- 29 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 EUR-Lex - 32004R0261 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Dostupné z:
- 30 Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava ČR.
- 31 Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- 32 Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém.

Periodika

- 33 HORNÍK, Jiří, Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, *Právník*, 2000, č. 3, ISSN 0231-6625.
- 34 HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin české společnosti pro dopravní právo*, 2002, č. 2 ISSN, neuvedeno.

- 35 ŠTURMA, Pavel. Mezinárodní právo v oblasti letecké dopravy. *Evropské a mezinárodní právo*, 1999, č. 4, ISSN 1210-3977.

Internetové zdroje

- 36 Bassam v. American Airlines, No. 07-30958 (5th Cir. 2008) :: Justia. US Law, Case Law, Codes, Statutes & Regulations :: Justia Law [online]. Copyright © 2008 [cit. 12.08.2018]. Dostupné z: <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/ca5/07-30958/07-30958.0.wpd-2011-02-25.html>
- 37 Case C-163/18: Request for a preliminary ruling from the Rechtbank Noord-Nederland (Netherlands) lodged on 1 March 2018 — HQ, on her own behalf and as the legal representative of her minor child IP, JO v Aegean Airlines SA. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Copyright © 2018 [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:62018CN0163&from=EN>
- 38 EUR-Lex - 52016XC0615(01) - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Copyright © EUR-Lex a.s. 2016 [cit. 04.08.2018]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52016XC0615\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52016XC0615(01))
- 39 FOREJTOVÁ, Monika. Práva cestujících v letecké dopravě v EU | Právní prostor. Právní prostor [online]. Copyright © Evropská unie 2014 [cit. 04.08.2018]. Dostupné z: [clanky/mezinarodni-a-evropske-pravo/k-prava-cestujicich-v-letecke-doprave-v-eu](https://www.pravniprostor.eu/clanky/mezinarodni-a-evropske-pravo/k-prava-cestujicich-v-letecke-doprave-v-eu)
- 40 HAVLÍKOVÁ, Kateřina. Náhrada škody v letecké dopravě. Kompenzace při zrušení či zpoždění letu. - Online právník - právní poradna - zdarma právní informace a poradenství. Online právník - právní poradna - zdarma právní informace a poradenství - Online právník - právní poradna a poradenství zdarma z pohodlí Vašeho domova. [online]. Copyright © 2017 [cit. 13.08.2018]. Dostupné z: <https://muj-pravnik.cz/nahrada-skody-letecke-doprave-kompenzace-pri-zruseni-ci-zpozdeni-letu/>
- 41 JANUŠ, Jan. Letecké právo. *Právní rádce* [online]. 2013 [cit. 2018-07-20]. Dostupné z:

- 42 Judgment in Case C-410/11 Pedro Espada Sánchez and Others v Iberia Líneas Aéreas de España SA » EU Laws. EU Laws » Portal to EU law and EU-Turkey Relations [online]. Copyright © EU Laws 2012 [cit. 12.08.2018]. Dostupné z: <http://www.eulaws.eu/?p=1838>
- 43 Judgment in Case C-549/07 Wallentin - Hermann v. Alitalia. EUR-Lex - 62007CA0549 - EN - EUR-Lex. EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language [online]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1534250512653&uri=CELEX:62007CA0549>
- 44 Judgment in Case C-139/11 Joan Cuadrench Moré v Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV » EU Laws. EU Laws » Portal to EU law and EU-Turkey Relations [online]. Copyright © 2012 EU Laws [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <http://www.eulaws.eu/?p=1834>
- 45 Judgment in Case C-83/10 Aurora Sousa Rodríguez and Others v Air France SA » EU Laws. EU Laws » Portal to EU law and EU-Turkey Relations [online]. Copyright © EU Laws [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <http://www.eulaws.eu/?p=983>
- 46 LARSEN, Irene. Regime of Liability in Private International Air Law – with focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999. *Juridisk Institut* [online]. Copyright © 2002 [cit. 30.07.2018]. Dostupné z: http://law.au.dk/fileadmin/site_files/filer_jura/dokumenter/forskning/rettid/2002/special-20020002.pdf
- 47 Olympic Airways v. Husain :: 540 U.S. 644 (2004) :: Justia US Supreme Court Center. Justia US Supreme Court Center [online]. Copyright © 2004 [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/540/644/>
- 48 POUNAIN, Stephen R., BENNET, Megan W. Recovery for Psychic Injuries Under Warsaw, Montreal Conventions | Kreindler & Kreindler LLP | National Aviation Accident Lawyer | Airplane Crash Lawyers | New York Helicopter Accident Law Firm [online]. Copyright © 2009 by [cit. 31.07.2018]. Dostupné z: <https://www.kreindler.com/Publications/Recovery-for-Psychic-Injuries-Under-Warsaw-Montreal-Conventions.shtml>

- 49 PRAŽSKÝ STUDENTSKÝ SUMMIT. Jednotné Evropské nebe. Background report. AMO.cz - Asociace pro mezinárodní otázky [online]. Copyright © 2016 [cit. 04.08.2018]. Dostupné z: <https://www.amo.cz/wp-content/uploads/2016/01/PSS-Jednotne-evropske-nebe-EU.pdf>
- 50 Přehled právních předpisů, Úřad pro civilní letectví. Úřad pro civilní letectví [online]. Copyright © 2018 [cit. 30.07.2018]. Dostupné z:
- 51 Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. října 2012 ve spojení věcí C-581/10 a 629/10 Emeka Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc a další v. Civil Aviation Authority. Curia.europa [online]. Copyright © 2012 [cit. 13.08.2018]. Dostupné z: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-581/10&language=CS>
- 52 VLČKOVÁ, Lenka, ŠERÁ, Michaela. Letecký průvodce právy cestujícího aneb nebojte | epravo.cz. EPRAVO.CZ – Váš průvodce právem - Sbíрка zákonů, judikatura, právo [online]. Copyright © EPRAVO.CZ, a.s. 2011 [cit. 04.08.2018]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasit-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozdzeni-letu-ci-ztraty-vaseho-zavazadla-76439.html>

Seznam zkratek

Č.	Číslo
Čl.	Článek
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
ICJ	Mezinárodní soudní dvůr
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
Sb.	Sbírka zákonů

Abstrakt

Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy

Předkládaná práce si klade za cíl seznámit čtenáře s fenoménem mezinárodní letecké přepravy. Toto velmi rychle se rozvíjející odvětví dopravy stojí za pozornost především z důvodu jeho praktické využitelnosti.

První část práce se věnuje vymezením základních pojmů, se kterými se čtenář setká v celé práci. K pochopení aktuálních otázek je třeba se rovněž seznámit s historickým vývojem letecké dopravy, jež především ve 20. století zažila prudký rozvoj, jež postupně vedl k současné moderní letecké přepravě na velké vzdálenosti, jak ji známe dnes.

Ve druhé části je pozornost věnována základním pramenům právní úpravy letecké dopravy, a to jak na úrovni mezinárodní, evropské tak i české. Opomenuty nejsou ani přepravní zvyklosti a judikatura, jež nabývá poslední dobou na významu čím dál více.

Ve třetí části se autor zabývá jednotlivými právy cestujících v letecké dopravě a odpovědností dopravce. Vzhledem k tomu, že se přeprava letadly stala zejména v nedávné době velmi rozšířeným druhem dopravy, je zapotřebí upozornit čtenáře z řad cestujících na možné problémy, kterým mohou čelit, a jak se s nimi vypořádat. Z tohoto důvodu je v této části práce pojednáno o situacích, do kterých se cestující může dostat. Konkrétně se čtenář seznámí s nároky, které má v případě zpoždění jeho spoje, zrušeného letu či odepřením nástupu na palubu letadla, ale i v praxi častými problémy se ztrátou či poškozením zavazadel.

Čtenář po přečtení této diplomové práce získá ucelený přehled nejen o tom, jak se mezinárodní letecká doprava vyvíjela z historického hlediska, ale především z praktického hlediska velmi užitečných informací o právech cestujících. Dynamická oblast letecké dopravy se bude rozvíjet i v následujících letech, a proto lze i v budoucnu očekávat další právní regulaci a posílení práv cestujících.

Abstract

Topical issues of the regulation of international air carriage

The object of this presented thesis is to inform readers about the phenomenon of the international air carriage. This rapidly growing transport industry is bringing attention mainly because of its thorough practical usability.

The first part of the thesis is dedicated to the specification of the basic concepts, these will be found in the rest of the thesis all through. To comprehend the actual topical issues it is essential for the reader to familiarize with the historical development of the air carriage. Especially in the 20th century the air carriage went through a swift progress that lead to a recent modern aerial transportation for long distances as we know these days.

The second part draws attention into the basic legal sources of the air carriage concentrating not only on the international and European level but also on the Czech laws. Transport customs are not omitted, neither is practice of the courts that has a growing importance.

Author of this paper engages in particular rights of the passengers in the air transportation and subsequent liability of the carrier in the third part of the thesis. Recently travelling through the air has become a very commonly used method of transport. From this reason it is necessary to point out that readers and potential passengers may face some problems when using the airplanes to travel. Situations that can arise are described in this chapter. Readers learn specifically about the passenger's claims in the case of delay or cancellation of passenger's flights and denied boarding, baggage lost, destruction or damage etc.

After reading this thesis the readers gain a comprehensive knowledge not only about the historical development of the international air carriage but mostly about their passenger's rights which is very useful for practical life. Dynamically growing air industry will develop in the upcoming years so more regulation is to be expected as well as passenger's rights improvement.

Klíčová slova

Mezinárodní letecká doprava

Odpovědnost leteckého dopravce

Práva cestujících v letecké dopravě

Key words

International air carriage

Air carrier's liability

Air passenger's rights