

## Abstrakt

Úprava právních vztahů v mezinárodní letecké přepravě, jejíž součástí je i úprava odpovědnosti v mezinárodní letecké dopravě, je typickým příkladem úpravy vztahů s mezinárodním prvkem. Jejich úprava je součástí mezinárodního práva soukromého. Úprava odpovědnosti v mezinárodní letecké přepravě je, z hlediska použité metody úpravy, přímou úpravou, a je součástí vícestranných mezinárodních smluv označovaných též unifikace. Tyto mezinárodní smlouvy jsou hmotněprávním předpisem, a pro smluvní strany jsou závazné, neboť se stávají součástí jejich právních řádů.

Právní úprava odpovědnosti v mezinárodní letecké přepravě je v současné době součástí úprav obsažených ve Varšavské úmluvě, Montrealské úmluvě a evropských nařízeních (nařízení č. 261/2004, nařízení č. 2027/97 a nařízení č. 1107/2006). Z pohledu počtu smluvních stran jednotlivých unifikovaných úprav je v současné době primárním pramenem úpravy odpovědnostních vztahů v mezinárodní letecké přepravě, úprava obsažená v Montrealské úmluvě, poté úprava, jež je součástí evropských předpisů a na posledním místě úprava obsažená ve Varšavské smlouvě.

Unifikované úpravy odpovědnosti v mezinárodní přepravě postupně sjednotily definice pojmů v mezinárodní přepravě, přepravní dokumenty, povinnosti dopravce, jeho odpovědnost a rozsah náhrad škod, včetně stanovení limitů, postup cestujících při uplatnění náhrady škody a stanovení soudní pravomoci. Sjednocená pravidla odpovědnosti dopravce jsou v rámci jednotlivých právních dokumentů systematicky rozdělena na pravidla odpovědnosti v rámci přepravy osob a zavazadel a pravidla odpovědnosti v rámci nákladní přepravy. Sjednocená úprava stanovila odpovědnost dopravce za usmrcení a zranění cestujících, odpovědnost dopravce za škodu na zavazadlech, za škodu způsobenou na nákladu a za škodu způsobenou zpožděním. Současná úprava odpovědnosti je založena na objektivním principu odpovědnosti, tzn. bez zavinění a v případě odpovědnosti za škodu vzniklou usmrcením nebo na základě tělesné újmy nastalé na palubě letadla nebo během operací spojených s nástupem nebo výstupem z něho, jde o absolutní objektivní odpovědnost dopravce.

Hlavním úkolem unifikace bylo sjednocení rozdílných úprav. Nelze jednoznačně prohlásit, že uvedené unifikace tento úkol splnily. V případě Varšavské úmluvy během její existence došlo k několika neúspěšným revizím, které ve svém závěru vedly k roztříštěnosti jednotného systému pravidel. Montrealská úmluva představuje dokument, který měl postupně

nahradit systému založený Varšavskou úmluvou. Obecně lze konstatovat, že se postupně stal závazným pro většinu států. Kolize však nastala ve vztahu k evropské úpravě. Ta došla v oblasti úpravy odpovědnosti dopravce v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu mnohem dál. Systém náhrady škody způsobené zpožděním, v samém důsledku, má nyní dvojí režim úpravy. Tato dualita úprav byla potvrzena několikrát i Soudním dvorem.

