

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**Právnická fakulta**

**DISERTAČNÍ PRÁCE**

**2012**

**JUDr. Klára Novotná**

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Právnická fakulta

**Disertační práce**

**Odpovědnost v mezinárodní letecké přepravě**

Školitelka: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc.

Červenec 2012

JUDr. Klára Novotná

„Prohlašuji, že jsem tuto disertační práci zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala, způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

.....

JUDr. Klára Novotná

Nová Lipová 619

251 69 Velké Popovice

„Ráda bych touto cestou vyjádřila upřímné poděkování Prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc. za její cenné rady a trpělivost při vedení mé disertační práce.“

.....

## **Přehled použitých zratek**

**Brusel I** - nařízení Rady (ES) č. 44/2001, o soudní příslušnosti a uznání a výkonu rozhodnutí ve věcech občanských a obchodních ( tzv. Nařízení Brusel I)

**CITEJA** - Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriens

**CMR** - Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road

**COTIF** - Úmluva o mezinárodní železniční přepravě

**EASA** - Evropská agentura pro bezpečnost v letectví

**ECAC** - Konference evropského civilního letectví

**EHS** - Evropské hospodářské společenství

**ELFAA** - Evropská organizace nízkonákladových dopravců

**EMPS** – evropské mezinárodní právo soukromé

**EP** - Evropský parlament

**ES (Společenství)** - Evropské společenství (Evropská společenství)

**Eurocontrol** - Evropská organizace pro bezpečnost v letecké navigaci

**Guadalajarská úmluva (GÚ)** - Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem

**Guatemalský protokol (GP)** - Protokol o změně Varšavské úmluvy, přijatý v Guatemala City 8.března 1971

**Haagský protokol (HP)** - Protokol o mezinárodní letecké dopravě

**Chicagská úmluva (CHÚ)** - Úmluva o mezinárodním civilním letectví

**IATA** - Mezinárodní sdružení leteckých dopravců

**ICAO** - Mezinárodní organizace pro civilní letectví

**Montrealské protokoly (MP)** – Montrealské protokoly I, II, III a IV sjednané v Montrealu, dodatkové protokoly k Varšavskému systému

**Montrealský systém** - soubor pravidel sjednaných v Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsané v Montrealu 28. května 1999

**Montrealská úmluva (MÚ)** - Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsaná v Montrealu 28. května 1999

**nařízení č. 2027/97** - nařízení Rady (ES) č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

**nařízení č. 889/2002** - nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

**nařízení č. 261/2004** - nařízení EP a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě

**nařízení č. 1107/2006** - nařízení EP a Rady (ES) č. 1107/2006, o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě

**ObčZ** - zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

**ObchZ** - zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník

**Pařížská úmluva** - Úmluva o úpravě letectví

**OSN** - Organizace spojených národů

**Sb.** - Sbírka zákonů

**Sb. m. s.** - Sbírka mezinárodních smluv

**SDR** – Special Drawing Rights

**SES** - Smlouva o založení evropského společenství

**UNCITRAL** - United Nations Commission on International Trade Law (Komise OSN pro právo mezinárodního obchodu)

**UNIDROIT** - The International Institute for the Unification of Private Law

**Varšavský systém** - soubor pravidel sjednaných v Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsané ve Varšavě dne 12. října 1929

**Varšavská úmluva (VÚ)** - Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929

**ZMPS** - zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním

## **Klíčová slova**

- Evropská úprava odpovědnosti leteckého dopravce
- Limity náhrady škody
- Mezinárodní letecká přeprava
- Mezinárodní organizace v oblasti letecké přepravy
- Metody úpravy vztahů v mezinárodní letecké přepravě
- Montrealská úmluva
- Odpovědnost dopravce
- Odpovědnost v mezinárodní letecké přepravě
- Právo mezinárodní letecké přepravy
- Varšavská úmluva



## **Keywords**

- European regulation of liability in international air transport
- International air transport
- International organizations in the field of air transport
- Law of international air transport
- Liability in international air transport
- Liability of the carrier
- Limits of compensation
- Methods of regulation of relations in the international air transport
- The Montreal Convention
- The Warsaw Convention

## 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 roztržitosti 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.

## **Abstracts**

Adjustment of legal relations in international air transportation, which includes the regulation of liability in international air transport is a typical example of the arrangement of relations with an international element. Their treatment is part of private international law. Adjustment of liability for international air transport is, from the point of treatment methods used, direct treatment, and is part of the multilateral international treaties also called unification. These international treaties are the material law and for the parties are binding because they become part of their national law.

Legal regulation of liability in international air transport is currently include in legislation contained in the Warsaw Convention, the Montreal Convention and European regulations (Regulation No. 261/2004, Regulation No.2027/97 and Regulation No. 1107 /2006). From the point of the contractual arrangements of a single unification is currently the primary source of law in international air transport arrangements contained in the Montreal Convention, after European regulation and in last place is rule contained in the Warsaw Convention.

Unified treatment of liability in international transport gradually unified definition of terms in international air transport, shipping documents, duties of the carrier, his responsibility and financial limits of compensation, process of claiming damages and judicial powers. Uniform rules of liability in the various legal documents systematically divided into liability rules in the transport of passengers and baggage rules and responsibilities within the freight transport. Unified treatment establish the liability of the carrier for death or bodily injury of passengers, the carrier's liability for damage to baggage, for damage to cargo and damage caused by delay. The current regulation of liability is based on the principle of strict liability, ie. without fault, and in case of liability for damage caused by death or bodily injury occurring on board of the aircraft or during operations associated with the arrival or departure from, this is the absolute strict liability.

The main task of unification was to unify the different legislation. It is hard to say whether the unification met this task. In the case of the Warsaw Convention, during its existence there have been several unsuccessful revisions, which in its conclusion led to the fragmentation of the single system of rules. The Montreal Convention is a document

which should gradually replace the Warsaw Convention system based. Generally, it gradually became mandatory for most states. However, the collision occurred in relation to European regulation. She went in managing the carrier's liability in the event of denied boarding and of cancellation or long delays much further. The system of compensation for damage caused by delay, in the very result, now has a dual mode editing. This duality has been confirmed several by the European Court of Justice.

## Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod</b> .....	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Charakteristika právní úpravy vztahů v mezinárodní letecké přepravě</b> .....	<b>13</b>
2.1	Obecná charakteristika .....	13
2.2	Normy mezinárodního práva soukromého .....	14
2.2.1	Kolizní normy.....	15
2.2.2	Přímé normy .....	17
2.2.3	Věcné normy mezinárodního práva soukromého .....	20
2.3	Vnitrostátní právní úprava.....	20
2.3.1	Úprava v občanském zákoníku.....	21
2.3.2	Úprava v obchodním zákoníku.....	22
2.3.3	Zvláštní předpisy .....	24
2.3.4	Úprava obsažená v novém občanském zákoníku .....	24
2.4	Mezinárodní smlouvy.....	25
2.4.1	Mezinárodní smlouvy v oblasti letecké přepravy .....	26
2.4.2	Úprava multimodální (kombinované) přepravy .....	27
2.4.3	Dopravní terminál v multimodální přepravě .....	29
2.4.4	Kontejnerová přeprava .....	29
2.5	Unijní úprava.....	29
2.5.1	Právní regulace přístupu k trhu.....	31
2.5.2	Mezinárodní a tranzitní doprava.....	31
2.5.3	Kabotáž.....	32
2.5.4	Ostatní .....	32

2.6	Lex mercatoria .....	33
2.7	Smluvní ujednání a mimosmluvní prohlášení .....	34
<b>3</b>	<b>Prameny práva mezinárodní letecké přepravy .....</b>	<b>36</b>
3.1	První úpravy .....	36
3.2	Pařížská úmluva .....	37
3.3	Varšavská úmluva .....	38
3.4	Chicagská úmluva 1944 .....	40
3.5	Haagský protokol .....	40
3.6	Guadalajarská úmluva .....	41
3.7	Guatemalský protokol .....	41
3.8	Montrealské protokoly .....	42
3.9	Montrealská úmluva .....	43
3.10	Evropské právo.....	44
3.10.1	Ochrana cestujících.....	44
3.11	Judikatura .....	47
3.12	Smluvní ujednání a mimosmluvní prohlášení .....	47
<b>4</b>	<b>Varšavská úmluva .....</b>	<b>50</b>
4.1	Působnost Varšavské úmluvy.....	50
4.2	Mezinárodní doprava osob, zavazadel nebo zboží .....	50
4.3	Doprava provozovaná letadlem.....	51
4.4	Doprava za úplatu nebo bezplatně.....	52
4.5	Vyloučení aplikace VÚ .....	52
4.6	Přepravní dokumenty .....	53

4.6.1	Letenka .....	54
4.6.2	Zavazadlový lístek.....	56
4.6.3	Letecký nákladní list.....	57
4.7	Práva a povinnosti stran .....	60
4.8	Odpovědnost dopravce.....	62
4.8.1	Omezená odpovědnost dopravce .....	63
4.8.2	Zavinění dopravce a presumpce zavinění .....	66
4.8.3	Odpovědnost dopravce za škody způsobené cestujícím .....	69
4.8.4	Odpovědnost dopravce za škody způsobené na zapsaných zavazadlech a zboží .....	71
4.8.5	Odpovědnost dopravce za škodu vzniklou zpožděním.....	72
4.8.6	Spoluzavinění poškozeného .....	73
4.8.7	Uplatnění nároků poškozeného .....	74
4.9	Kombinovaná doprava .....	75
4.10	Letecká přeprava prováděná jinou osobou než je smluvní dopravce .....	75
4.11	Všeobecná a závěrečná ustanovení .....	76
4.12	Judikatura k Varšavské úmluvě.....	78
4.12.1	Rozhodnutí ve věci Day v. Trans World Airlines.....	78
4.12.2	Rozhodnutí ve věci Buanocore v. Trans World Airlines, Inc .....	79
<b>5</b>	<b>Montrealská úmluva.....</b>	<b>81</b>
5.1	Působnost úmluvy obecně.....	81
5.2	Přepravní dokumenty .....	83
5.2.1	Přepravní dokument (letenka) .....	83
5.2.2	Zavazadlový lístek.....	85



5.2.3	Notifikace o aplikaci MÚ .....	86
5.2.4	Letecký nákladní list.....	86
5.3	Práva a povinnosti stran .....	88
5.4	Odpovědnost dopravce.....	89
5.4.1	Obecně.....	89
5.4.2	Odpovědnost dopravce .....	90
5.4.3	Limity náhrady škody.....	94
5.4.4	Zproštění odpovědnosti dopravce.....	97
5.4.5	Uplatnění nároků poškozeného .....	97
5.5	Soudní pravomoc a tzv. pátá jurisdikce.....	99
5.5.1	Arbitráž.....	100
5.6	Kombinovaná přeprava a postupná doprava .....	100
5.7	Letecká přeprava prováděná jinou osobou než je smluvní dopravce .....	102
5.8	Jiná a závěrečná ustanovení .....	103
5.9	Judikatura .....	106
5.9.1	Rozsudek č. C-63/93 ve věci Axel Walz proti Clickair SA.....	107
<b>6</b>	<b>Evropská úprava.....</b>	<b>111</b>
6.1	Nařízení Rady (ES) č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod	112
6.1.1	Předmět úpravy.....	112
6.1.2	Odpovědnost leteckého dopravce .....	113
6.1.3	Informační povinnost.....	114
6.2	Nařízení EP a Rady (ES) č. 889/2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.....	116
6.2.1	Změny nařízení č. 2027/97 .....	116

6.3	Nařízení EP a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla, náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významném zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 .....	119
6.3.1	Předmět úpravy.....	120
6.3.2	Působnost nařízení.....	120
6.3.3	Odepření nástupu na palubu .....	121
6.3.4	Zrušení letu.....	122
6.3.5	Zpoždění letu.....	122
6.3.6	Změna třídy .....	123
6.3.7	Nároky cestujících .....	123
6.3.8	Informační povinnost.....	129
6.3.9	Vyloučení zproštění odpovědnosti .....	130
6.4	Nařízení EP a Rady (ES) č. 1107/2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě.....	130
6.5	Judikatura .....	132
6.5.1	Rozsudek Soudního dvora č. C-344/04 ve věci International Air Transport Association European Low Fares Airline Association proti Department for Transport.....	132
6.5.2	Rozsudek Soudního dvora č. C-173/07 ve věci Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel, .....	136
6.5.3	Rozsudek Soudního dvora č. C-204/08 ve věci Peter Rehder proti Air Baltic Corporation.....	140
<b>7</b>	<b>Mezinárodní organizace v oblasti mezinárodní letecké přepravy .....</b>	<b>148</b>
7.1	Organizace spojených národů (OSN).....	148
7.2	Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).....	148
7.3	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA).....	149

7.4	Evropská organizace pro bezpečnost v letecké navigaci (Eurocontrol) .....	150
7.5	Evropská agentura pro bezpečnost v letectví (EASA) .....	150
7.6	Konference evropského civilního letectví (ECAC – European Civil Aviation Conference) .....	151
7.7	Evropská organizace nízkonákladových dopravců (ELFAA) .....	151
7.8	Ostatní .....	152
<b>8</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>153</b>
8.1	Zhodnocení stávající úpravy odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké dopravě.	153
8.2	E- commerce v letecké přepravě .....	157
8.3	Bezpečnost v letecké dopravě .....	159
8.4	Další zajímavé rozhodnutí na obzoru .....	160
	<b>Použitá literatura.....</b>	<b>165</b>
	<b>Seznam citovaných rozhodnutí .....</b>	<b>170</b>

# 1 Úvod

Mezinárodní doprava a její fungování je úzce spjata nejen s mezinárodním obchodem, ale i s životem běžných lidí, kteří se v dnešní sjednocené Evropě častěji přemísťují z území jednoho členského státu např. za účelem výkonu práce v jiném členském státě. Z pohledu vývoje mezinárodní dopravy, lze konstatovat, že její využití je spíše spojeno s vývojem příhraničních obchodních aktivit než s uspokojováním soukromých potřeb jednotlivce. Při hledání odpovědi na otázku zda vznikl dříve mezinárodní obchod nebo mezinárodní doprava, dojdeme nejspíš k závěru, že obě činnosti vznikly pravděpodobně současně, a to pravděpodobně v okamžiku rozmachu mezinárodního obchodního ruchu mezi tehdejšími obchodními středisky, přístavy, tedy pravděpodobně v období mezi 12. až 15. století.

Dopravu, včetně mezinárodní, můžeme charakterizovat jako činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.<sup>1</sup> Postupem vývoje obor dopravy dospěl do stádia, kdy jeho součástí není jen samotné přemísťování ve smyslu výše uvedené definice, ale zajišťování i jiných podpůrných činností.

Dopravu lze dělit podle způsobu její realizace na dopravu silniční, říční, námořní, leteckou, kombinovanou. Dále rozlišujeme přepravu unimodální, tedy takovou jež je zajišťována výhradně jedním dopravním prostředkem a přepravu multimodální, zajišťovanou několika dopravními prostředky.

Výše uvedená vazba mezinárodní dopravy na rozvoj mezinárodního obchodu, není jediným spojením, jež ovlivnila vývoj mezinárodní dopravy. Další faktor, jež několikrát výrazně zasáhl do rozvoje dopravy, je technický pokrok. Vztah mezi

---

<sup>1</sup> Pernica, P., Novák, R., Zelený, L., Svoboda, V., Kavalec, K. Doprava a zasilatelství, ASPI Publishing, 2001, str. 27.

nárůstem dopravy a technickými objevy lze matematicky označit jako přímo úměrný. Nahlédneme-li do historie vývoje dopravních prostředků, zjistíme, že právě jejich objev je spojen s určitými stádii oblíbenosti, či užívání konkrétního druhu dopravy. Primární fázi vývoje dopravy lze označit říční dopravu. Ta je realizována zpočátku prostřednictvím primitivních plavidel mezi městy zejména v 11. až 16. stl. Úzce na toto období navazuje éra námořní dopravy, která přetrvává až do 18. stl. Během tohoto časového úseku došlo k několika námořním výpravám, jež měly za úkol objevit nová území, nové cesty do Orientu. Tato doba je spojena rovněž s rozvojem kartografie, další činnosti, jež opět významně přispěla k dalšímu posunu v dopravě. S vynálezem železnice v 19. stl. nastává éra železniční dopravy, kterou v 20. stl. nahrazuje letecká doprava spolu se silniční dopravou. Ačkoliv každý nový technický objev sebou přinesl nový druh dopravy, původní či starší druh nezanikl, pouze existoval dále vedle nové a byl využíván tam, kde jiný již neobstál, resp. byl využíván tam, kde výhody využití převyšovaly náklady realizace, či časovou náročnost realizace. V poslední řadě třeba dodat, že s každým rozvojem dopravy dochází rovněž k rozvoji infrastruktury, jakož i technického zázemí. V oblasti letecké přepravy vznikají stále větší a větší požadavky na její bezpečnost a současně se zvyšuje kapacita letadel určených k přepravě cestujících.<sup>2</sup>

Současnou mezinárodní dopravu lze definovat jako systém složený z článků, jež představují jednotlivé druhy dopravy, vzájemně propojené a schopné plynulého navázání na sebe tak, aby byla zabezpečena její maximální plynulost a dostupnost.

První pokusy o létání jsou zaznamenány již v 11. stl.<sup>3</sup> Okamžik vzniku mezinárodní letecké dopravy je třeba však spojovat až s počátkem dvacátého století. V té době došlo k realizaci prvních řízených letů na území USA a následně i na území Evropy.

Teoretickým vymezením pojmu mezinárodní letecká doprava se věnuje a věnovala řada autorů ve svých pracích. O definici pojmu se však pokouší i řada

---

<sup>2</sup> Obří letoun Airbus 380 je schopen zajistit přepravu až 555 cestujících.

<sup>3</sup> Benediktinský mnich Eilmer uletěl na svém kluzáku údajně 200 m.

zákonodárců, či odborníků, prostřednictvím zákonných definic obsažených ve vnitrostátních či mezinárodních pramenech. Obecně lze považovat za mezinárodní leteckou dopravu tu, jež je uskutečňována letadlem přes území cizího státu nebo na území cizího státu končí.<sup>4</sup>

Mezinárodní leteckou přepravu lze dělit podle předmětu přepravy na:

- mezinárodní leteckou přepravu zboží
- mezinárodní leteckou přepravu osob
- mezinárodní leteckou přepravu zavazadel

Mezinárodní leteckou přepravu dále dělíme na tzv. pravidelnou provozovanou pravidelně podle dopravcem určených letových řádů, a leteckou přepravu charterovou, realizovanou nepravidelně, mimo letové řády. V posledních letech se setkáváme, rovněž s pojmem nízkonákladové přepravy, resp. nízkonákladový přepravce. Z hlediska vymezení druhů letecké přepravy nelze považovat tento pojem za samostatný druhu přepravy, neboť jeho podstata spočívá pouze v jakémsi označení přepravce a jeho nabídky služeb spojených s realizací konkrétní přepravy osob, za menší náklady s místem odletu a příletu na menší letiště, která se nachází dále od metropolí. Jejich místo na trhu však není bezvýznamné. Tzv. nízkonákladoví přepravci vytvořili v roce 2001 v rámci Evropy samostatnou organizaci, jež působí pod názvem Evropská organizace nízkonákladových dopravců.<sup>5</sup> Jejím prostřednictvím působí nízkonákladoví dopravci zejména na podmínky fungování trhu a nemalou měrou přispívají rovněž k výkladu platných právních předpisů, prostřednictvím svých žalob či podání kompetentním orgánům.

Přestože je mezinárodní letecká přeprava jednou z nejdražších, je považována v rámci trhu dopravy za nejvýznamnější. Její význam je spojován zejména s rychlostí,

---

<sup>4</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha, 1963, str. 227.

<sup>5</sup> Anglicky „European Low Fair Aerline Asociation (EFAA)“.

schopností překonat geografické překážky a v neposlední řadě bezpečností. Letecká přeprava se od počátku zaměřovala na mezinárodní tratě, zpočátku v rámci jednotlivých kontinentů a postupně se stala významnou mezikontinentální spojnicí. V roce 1919 bylo zavedeno pravidelné letecké spojení mezi Paříží a Brusel. Tehdejší Československo na sebe nenechalo dlouho čekat a v roce 1923 vznikají Československé státní aerolinie, předchůdce dnešních Českých aerolinií a.s. (dále jen „ČSA“) Již v roce 1929 se ČSA stávají členem Mezinárodního sdružení leteckých dopravců.<sup>6</sup> V roce 1930 Československé státní aerolinie zahajují svůj první pravidelný mezinárodní let mezi Prahou a Záhřebem. ČSA od svého počátku až do současnosti patří k významným subjektům na trhu mezinárodní letecké dopravy. Je na místě uvést několik málo statistických údajů o činnosti našeho největšího leteckého přepravce. Společnost ČSA je členem sdružení přepravců SKY TEAM, díky členství Praha získala řadu nových spojení po celém světě prostřednictvím tzv. tranzitních bodů v Evropě a severní Americe jakými jsou letiště Chicago, New York, Toronto a mezi významné a vytížené destinace patří také trasa Praha – Bahrajn, Praha – Tel Aviv. Kromě pravidelných letů společnost nabízí celou řadu charterových letů do turistických center, zejména v letních měsících. Podle oficiálních informací uveřejněných na webových stránkách společnosti ČSA na svých pravidelných linkách v roce 2011 přepravila celkem 4 251 736 cestujících. V porovnání s předešlými roky se počet přepravených cestujících snížil řádově o procenta.

Přestože celkový hospodářský vývoj a ekonomická situace na trhu obecně stagnuje, letecká přeprava dokazuje, že bez ní si realizaci mezinárodního obchodu, či volného pohybu osob v rámci Evropské unie asi těžko dovedeme představit.

Jako v každém oboru lidské činnosti i v oblasti mezinárodní letecké přepravy postupem času vznikaly potřeby právní regulace vztahů, jež vznikají v rámci přepravy. Potřeba regulace vznikala jednak z podnětu států, jako subjektů mezinárodního práva veřejného, jež prostřednictvím mezinárodních norem sledovaly ochranu své státní

---

<sup>6</sup> Mezinárodní organizace založená v roce 1945.

suverenity. Proto první skupinu právních předpisů tvoří úpravy pravidel pro přelety nad územím cizího státu, definování vzdušného prostoru apod. Druhá oblast regulace právních vztahů vznikala z potřeb ochrany účastníků přepravy, tj. cestujících, a to v případě vzniku škody na životě, zdraví a majetku. Přestože je letecká doprava považována za jednu z nejbezpečnějších, dojde-li k nějaké letecké nehodě, následky jsou mnohem vážnější než v případě nehody v jiném druhu dopravy.

Úkolem této práce je poskytnout základní přehled úpravy odpovědnosti v mezinárodní letecké dopravě. Základní přehled by měl úpravu zhodnotit z pohledu použité metody regulace a měl by zmapovat vývoj právní úpravy odpovědnosti v mezinárodní letecké přepravě, a to od okamžiku prvních snah o regulaci přes první rozsáhlou unifikaci v podobě tzv. Varšavské úmluvy<sup>7</sup> a jejích dodatků, dále Montrealské úmluvy.<sup>8</sup> Oba dva právní dokumenty budou detailně popsány v dvou samostatných kapitolách s uvedením zajímavých judikátů, jež přispěly k jejich výkladu.

Velká pozornost by měla být věnována evropské úpravě odpovědnosti v mezinárodní letecké přepravě, jejímu vztahu k ostatním přímým úpravám, rozsahu uplatnění nároku. Jde o detailní úpravu vztahů mezi dopravcem a cestujícími, jež je založena na pravidlech ochrany spotřebitele. Vzájemný vztah evropské úpravy k úpravě mezinárodní byl často předmětem řízení o předběžných otázkách, jimž se zabýval Soudní dvůr.

Uvedené prameny právní úpravy odpovědnosti v mezinárodní letecké by měly být prozkoumány z pohledu rozsahu náhrady škody, odpovědnostních principů, možnosti uplatňování nároku poškozeného subjektu, včetně uvedení zajímavých judikátů, které napomohly jejich výkladu.

Předposlední část je věnována krátkému přehledu organizací, jež na mezinárodní úrovni zastupují práva dopravců cestujících, ale i zájmy mezinárodního společenství.

---

<sup>7</sup> Ve Sbírce zákonů vydáno pod č. 15/1935.

<sup>8</sup> Ve Sbírce mezinárodních smluv vydáno pod č. 123/2003.



Závěrečná část by měla zhodnotit dosavadní vývoj právní úpravy, měla by dále poukázat na případné úspěchy či neúspěchy regulace. Její součástí by mělo být i krátké zamyšlení nad nejnovějšími trendy v oblasti mezinárodní letecké dopravy, jakož i dalšími tématy spojenými s leteckou přepravou.

## 2 Charakteristika právní úpravy vztahů v mezinárodní letecké přepravě

### 2.1 Obecná charakteristika

V nejedné odborné publikaci či článku se setkáváme s pojmem letecké právo. Za letecké právo byly označovány v počátcích vývoje letectví právní předpisy, jež upravovaly vztahy v letecké dopravě. Jeden z průkopníků leteckého práva Halewski tvrdil, že *„letecké právo je samostatné a autonomní odvětví práva, která má samostatnou historii, samostatný systém a samostatnou doktrínu“*

I mezi českými autory se našel podobný přístup, např. V. Mandl považoval za letecké právo *„určitý výsek právního řádu, vytvořený z hlediska předmětného dělidla právními normami, stanovícími po výtce povinnosti seskupení kol létání“*.<sup>9</sup>

Oba dva přístupy nelze považovat za nejspřávnější, protože jeho zmínění zastánci vycházeli z předmětu lidského chování, předmětu společenských vztahů (vzdušný prostor, letadlo), nikoli ze specifiky lidského chování v daných společenských vztazích, upravovaných právem.<sup>10</sup> Jiná skupina autorů dokonce zašla ve svých definičních snahách tak daleko, že se pokusila definovat českého leteckého práva,<sup>11</sup> přičemž svou definici odůvodnila splněním dvou podstatných znaků právních norem, a sice jde normy vyjádřené ve státem uznané formě a jejich dodržování je vynutitelné státní mocí. Nutno dodat, že definice českého leteckého práva autoři vztahují pouze na normy českého vnitrostátního práva a vedle tohoto pojmu odděleně hovoří o mezinárodním (leteckém) právu soukromém.

---

<sup>9</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha, 1963, str. 224.

<sup>10</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha, 1963, str. 225.

<sup>11</sup> Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis CZ s.r.o., 1. vydání, 2005.

Bez ohledu na výše uvedené, letecké právo nemůžeme považovat za autonomní samostatné odvětví práva, a to zejména z důvodu roztržitosti jednotlivých úprav v rámci samostatných odvětví práva. Pojem letecké právo má své oprávněné místo v systému právní vědy jakožto vědecká specializace zasahující do řady právních odvětví. Následujících kapitoly by měly poskytnout základní přehled metod používaných při úpravě vztahů mezinárodní letecké přepravy.

## **2.2 Normy mezinárodního práva soukromého**

Mezinárodní právo soukromé upravuje soukromoprávní vztahy, které obsahují tzv. mezinárodní prvek (zahraniční, cizí)<sup>12</sup>. Za mezinárodní prvek se považuje určitá skutečnost, jež má vztah k zahraniční, např. poškozený je státním příslušníkem cizího státu nebo k události, jež zakládá odpovědnost za škodu, došlo na území cizího státu, dále plnění ze smlouvy má být poskytnuto na území cizího státu apod. Mezinárodní prvek musí být pro daný vztah relevantní nikoli zanedbatelný.<sup>13</sup> Soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem lze dále dělit na soukromoprávní vztahy s relativně mezinárodním prvkem, které mají ve všech svých prvcích vztah jen k jedinému cizímu státu a soukromoprávní vztahy s absolutně mezinárodním prvkem, mající ve svých prvcích vztahy ke dvěma nebo více státům. Význam uvedeného dělení je spatřován, zejména v aktivitách o unifikaci soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem. Právě soukromoprávní vztahy s absolutně mezinárodním prvkem jsou vhodným předmětem pro mezinárodně sjednanou unifikaci právní normy.<sup>14</sup>

Jiná definice považuje za mezinárodní právo soukromé soubor právních norem, které výlučně upravují soukromoprávní vztahy, tj. vztahy práva občanského, obchodního, rodinného a pracovního s mezinárodním prvkem, včetně právních norem upravujících postup soudů a jiných orgánů a účastníků, případně i jiných osob a vztahy

---

<sup>12</sup> Pauknerová, M. EMPS. C. H. Beck, 2008, s. 3.

<sup>13</sup> Pauknerová, M. EMPS. C. H. Beck, 2008, s. 4.

<sup>14</sup> Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé. 7. vydání. Brno – Plzeň: Doplněk, 2009, str. 18.

mezi nimi vznikající v řízení o soukromoprávních věcech, v němž je obsažen mezinárodní prvek.<sup>15</sup> V EU se setkáváme s pojmem „*přeshraniční prvek*“ nebo „*komunitární mezinárodní prvek*“.<sup>16</sup> Uvedené pojmy nepředstavují nové, přesnější vymezení, ale reagují pouze na zahraniční terminologii, používanou členskými státy v rámci Evropské unie. Ačkoli se mezinárodní právo soukromé vyznačuje výrazným zastoupením norem mezinárodního původu, je součástí vnitrostátního práva a nelze jej zaměňovat s mezinárodním právem veřejným. Hlavním úkolem mezinárodního práva soukromého je mimo jiné: „*nalezení rozumného a vzhledem k okolnostem ne zjevně nepřiměřeného a neočekávatelného způsobu řešení sporů vyplývajících z právních vztahů, jež přesahují hranice jednoho státu*“.<sup>17</sup>

K úpravě výše uvedených soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem používá mezinárodní právo soukromé dva základní způsoby regulace, a to prostřednictvím tzv. kolizních norem nebo prostřednictvím norem přímých.

V posledních letech se v odborné literatuře často objevuje pojem evropské mezinárodní právo soukromé. Za evropské mezinárodní právo soukromé lze v širším pojetí považovat normy EU upravující soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem. Jsou součástí evropského soukromého práva, jakož i mezinárodního práva soukromého členských států EU.

### **2.2.1 Kolizní normy**

Kolizní norma řeší střet, tedy kolizi různých právních řádů, a to pomocí tzv. kolizní metody. Kolizní metoda se vyznačuje tím, že nikterak nevyklučuje aplikaci tuzemského právního řádu ani řádu cizího a zachovává zákonnost a právní jistotu

---

<sup>15</sup> Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé. 7. vydání. Brno – Plzeň: Doplněk, 2009, str. 23.

<sup>16</sup> Pauknerová, M. EMPS. C. H. Beck. 2008, s. 4.

<sup>17</sup> Bělohávek, A. J. Římská úmluva a Nařízení Řím I. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, str. 152.

účastníků právního vztahu s mezinárodním prvkem. Ne náhodou ve většině států jde o normy psaného práva. Kolizní norma neupravuje přímo práva a povinnosti účastníků určitého právního vztahu, ale pouze odkazuje (řeší kolizní otázku pomocí určitých kritérií) na právní řád některého státu, jehož normami se vztah řídí. Úkolem kolizní normy není dosažení výsledku odpovídajícího představě vlastního práva o spravedlivé úpravě práv a povinností stran. Není tedy jejím posláním dosažení hmotněprávní spravedlnosti. Omezuje se zásadně na dosažení kolizně správného řešení.<sup>18</sup>

Kolizní norma má dvě části, první nazýváme „*rozsah*“ a druhá „*navázání*“. Rozsah určuje právní vztah, či otázku, na kterou se kolizní norma vztahuje a navázání je určením právního řádu, kterým se bude konkrétní vztah nebo otázku řídit.<sup>19</sup>

V souvislosti s kolizní metodou výběru vhodného práva je třeba zmínit tzv. nutně použitelné, imperativní normy. Tyto normy, jak z jejich samotného názvu vyplývá, musí být použity bez hledu na to, jaký právní řád určuje kolizní norma. Jde převážně o normy občanského, obchodního rodinného a zejména pracovního práva, jež nemohou být v mezích svého předmětu úpravy zásadně zaměněny či nahrazeny cizím právem.<sup>20</sup>

K zjištění, zda má právní předpis povahu normy nutně použitelné, je třeba vycházet ze skutečnosti, zda je v nich předmět úpravy výslovně osobně nebo územně vymezen. Je-li tomu tak, je pak povinností použít daného předpisu pro každý případ spadající do tohoto zvláštního užšího rámce. Obvyklé soukromoprávní normy, které nemají tento užší rámec, se proto na rozdíl od imperativních norem vztahují na kterékoli subjekty a jejich chování kdekoliv – např. určité závazkové smlouvy.

V České republice je kolizní normou zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním (dále jen „ZMPS“). V souvislosti s velkou rekonstrukcí občanského práva byl vypracován i návrh nového znění ZMPS, jež vyšel již ve Sbírce

---

<sup>18</sup> Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé. 7. vydání. Brno – Plzeň: Doplněk, 2009, str. 23.

<sup>19</sup> Ondřej, J. Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2004, str. 260.

<sup>20</sup> Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé. 7. vydání. Brno – Plzeň: Doplněk, 2009, str. 234.

zákonů pod číslem 91/2012. Kolizní úpravu závazkových vztahů upravuje rovněž Římská úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (dále jen „Římská úmluva“). Česká republika je touto úmluvou vázaná od 1. 7. 2006.<sup>21</sup> Římská úmluva je součástí českého právního řádu a plikuje se před ZMPS. Její přednostní aplikace se vztahuje na smlouvy uzavřené po 1. 7. 2006. V této souvislosti je třeba výčet kolizněprávních úprav doplnit o nařízení EP a Rady (ES), o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I). Jde o předpis, jež unifikuje významnou část kolizního práva v rámci Společenství. V rozsahu unifikace došlo nařízení Řím I, mnohem dál než Římská úmluva a hlavně jde o předpis komunitárního práva, jež je závazný ve všech členských státech v souladu se SES.<sup>22</sup>

Již v úvodu jsem zmínila, že oblast mezinárodní letecké přepravy doznala poměrně rozsáhlé přímé úpravy. Ta se však soustředila pouze na některé oblasti úpravy právních vztahů, zbytek úpravy právních vztahů je ponechán kolizním normám.

### **2.2.2 Přímé normy**

Přímé normy upravují soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem přímo, bez jakéhokoli odkazu na ten či onen právní řád. Jejich obsahem na rozdíl od kolizních norem je hmotněprávní úprava práv a povinností účastníků právních vztahů. K jejich použití dochází bezprostředně, bez nutnosti aplikace kolizních norem. Přímé normy upravují soukromoprávní vztahy pomocí tzv. přímé metody. Přímá metoda zásadně používá zvláštní hmotněprávní normy určené pouze pro úpravu soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem.<sup>23</sup>

Mezi prameny přímých norem patří nejčastěji mezinárodní smlouvy, dvou i vícestranné, zavazující zúčastněné státy. Přímé normy mohou být i vnitrostátního

---

<sup>21</sup> Srov. č. 64/2006 Sb. m.s.

<sup>22</sup> Pauknerová, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, str. 215n.

<sup>23</sup> Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé. 7. vydání. Brno – Plzeň: Doplněk, 2009, str. 41.

původu, a to zejména tam, kde stát prostřednictvím těchto norem sleduje zvláště naléhavý právní zájem. Jejich výskyt je méně častý. Mezi nejvýznamnější mezinárodní smlouvy patří tzv. Varšavská úmluva a Montrealská úmluva. Další řadu přímých norem najdeme v nařízeních ES upravujících soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem. Do této skupiny předpisů patří např. nařízení Evropské parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě, nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Jejich konkrétní obsah bude probrán v dalších kapitolách.

Ne náhodou je právě právní úprava mezinárodní přepravy ve většině dopravních oborů do značné míry unifikována prostřednictvím mezinárodních smluv. Právě v těchto oblastech činnosti vznikají výše zmíněně soukromoprávní vztahy s absolutně mezinárodním prvkem. Představme si situaci, kdy státní příslušník Rakouska s trvalým bydlištěm v Praze, si zakoupí výhodně v rámci své služební cesty ve Francii u Thajského přepravce prostřednictvím internetu zpáteční letenku z Paříže do Tokia. V rámci letu nad územím Číny dojde k havárii, jež způsobila občanovi Rakouska těžká zranění. Odpověď na otázku, podle jakého práva by zmíněný občan postupoval při uplatňování svého nároku na náhradu škody, pokud by zde nebyla unifikovaná úprava, by byla patrně velmi složitá. Bylo by to rakouské, české, francouzské nebo snad čínské právo?

Čistě teoreticky můžeme dovozovat celkem sedm různých kolizních kritérií, jež by odkazovaly na některý z uvedených právních řádů, a sice:

- právní řád místa uzavření smlouvy
- právní řád místa odletu
- právní řád místa určení
- lex fori
- právo vlajky
- právní řád místa, kde má dopravce své hlavní sídlo
- právní řád místa, kde došlo k havárii

Některá z výše uvedených kritérií nenabízejí uspokojivé řešení, které by odpovídalo rozumnému uspořádání právního poměru. Nevhodným kritériem by bylo v našem případě např. „*místo uzavření smlouvy*“ nebo „*právo vlajky*“, neboť v praxi často dochází na jedné trati ke společnému provozu jednoho letadla více dopravci.

Unifikace v oblasti mezinárodní přepravy, včetně letecké, se soustředila na tyto zásadní oblasti úpravy vztahů:

- odpovědnost dopravce
- přepravní dokumenty
- ochrana uživatele přepravy, který představuje slabší smluvní stranu v těchto vztazích, stejně tomu je i v oblasti mezinárodní letecké přepravy.<sup>24</sup>

Oblasti úpravy, jež nepostihují mezinárodní unifikace, jsou upraveny normami, které existují mimo soubor přímých norem. V této souvislosti mluvíme o tzv. vnitřních mezích přímé úpravy. Úprava takového souboru přímých norem není uzavřena a pro neupravené otázky uvnitř těchto mezí se určí právo na základě kolizní normy.<sup>25</sup> Jinými slovy, pokud soubor určitých přímých norem neobsahuje uzavřenou úpravu svého předmětu úpravy a připouští aplikaci jiných norem, je třeba pro ně použít některého národního právního řádu. Tento právní řád se určí podle kolizních norem a označuje se jako doplňující právo nebo také subsidiární statut.<sup>26</sup> Přesto však je přímá úprava mezinárodní letecké přepravy, jakož i ostatních druhů přepravy, považována za jednu z nejúspěšnějších.

---

<sup>24</sup> Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zun, V. Úvod do studia Českého práva mezinárodního obchodu. Právnická fakulta Plzeň 1997, str. 202n.

<sup>25</sup> Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé. 7. vydání. Brno – Plzeň: Doplněk, 2009, str. 203.

<sup>26</sup> Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé. 7. vydání. Brno – Plzeň: Doplněk, 2009, str. 204.



### 2.2.3 Věcné normy mezinárodního práva soukromého

Jde o normy mající povahu vnitrostátního právního předpisu určeného převážně pro úpravu určitých soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem. Jejich použití přichází v úvahu nepřímo až v okamžiku, kdy na ně odkáže kolizní norma, proto je nelze označovat za přímé normy. Příkladem takových norem v našem právním řádu jsou ustanovení § 729 až 755 ObchZ.

## 2.3 Vnitrostátní právní úprava

Právní řád České republiky v současné době nemá univerzální normu, která by upravovala komplexně vztahy, které vznikají v oblasti přepravy. Český právní řád nabízí pouze úpravu některých smluvních typů. Těžiště úpravy je rozloženo do dvou kodexů soukromého práva, a sice do občanského a obchodního zákoníku. Do účinnosti obchodního zákoníku byla úprava smluv v dopravě dokonce součástí tří předpisů, tím třetím předpisem byl zákon č. 101/1963 Sb., o právních vztazích v mezinárodním obchodním styku.<sup>27</sup> Smlouvy o dopravě byly zasilatelská smlouva, smlouva o přepravě věci, smlouva o nájmu lodi a provozu lodi.<sup>28</sup>

V dnešní době kodexy upravují jednotlivé smluvní typy, přičemž nerozlišují jejich použitelnost pro konkrétní druh přepravy. Jejich aplikace, z pohledu mezinárodního práva soukromého, je možná, pouze pokud přijatá jednotná mezinárodní úprava určitou oblast závazkového vztahu s mezinárodním prvkem neupravuje a strany si zvolily české právo, jako právo rozhodné pro jejich smluvní vztah<sup>29</sup> nebo nedošlo-li k takovéto volbě, jejich použití vyplývá z ustanovení § 10 ZMPS. Aplikace českého práva je rovněž

---

<sup>27</sup> Pauknerová, M. Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám. Praha: ASPI, Wolters Kluwer, 2008, str. 259.

<sup>28</sup> Srov. § 536 až 574 zákona č. 101/1963 Sb., o právních vztazích v mezinárodním obchodním styku.

<sup>29</sup> Srov. § 9 ZMPS.

přípustná v případech, kde nebyla dosud přijata přímá úprava. Jde např. o oblast vztahů vztahů v multimodální přepravě.<sup>30</sup>

### 2.3.1 Úprava v občanském zákoníku

Občanský zákoník upravuje následující pojmenované smlouvy:

- Smlouva o přepravě nákladu - § 765 a násl. ObčZ

Smlouvou o přepravě nákladu zavazuje dopravce přepravit zásilku odesílatele do určitého místa a vydat ji určenému příjemci. Předpokladem platnosti není písemná forma. Dopravce může užít k provedení přepravy i jiných fyzických či právnických osob; přitom je odpovědný za plnění, jako by přepravu provedl sám. Dopravce odpovídá za škodu, která vznikla v době od převzetí k přepravě do okamžiku vydání zásilky. Z uvedeného vyplývá, že jde o tzv. objektivní odpovědnost, tedy odpovědnost, u které se nevyžaduje zavinění. Občanský zákoník stanoví několik liberačních důvodů, které umožňují dopravci vyvinut se. Mezi tyto důvody patří zejména skutečnost, že vzniklá škoda byla způsobena samotným odesílatelem nebo příjemcem, vadností zásilky, jejího obalu nebo balení, zvláštní povahou anebo okolností, kterou nemohl dopravce odvrátit. Z hlediska obecné úpravy odpovědnosti za škodu, upravené v ObčZ, je třeba upozornit na skutečnost, že u tohoto smluvního typu nelze použít příslušná ustanovení upravující odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, obsaženou v ustanoveních § 427 – 431 ObčZ. Podmínkou úspěšného uplatnění nároku na náhradu škody ze strany odesílatele je uplatnění nároku u dopravce ve lhůtě

---

<sup>30</sup> Pauknerová, M. Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám. Praha: ASPI, Wolters Kluwer, 2008, str. 260.

stanovené v § 771 ObčZ. Neuplatní-li odesílatel u dopravce svůj nárok na náhradu škody do šesti měsíců od vydání zásilky příjemci, nebo jestliže k vydání zásilky nedošlo, do šesti měsíců od převzetí zásilky k přepravě, jeho právo zaniká.

- Smlouva o přepravě osob – § 760 a násl. ObčZ

Smlouvou o přepravě osob se zavazuje dopravce přepravit cestujícího, který použije za stanovené jízdné, dopravní prostředek, do místa určení řádně a včas. Zákon jako u předchozího smluvního typu nepředepisuje písemnou formu. ObčZ rozlišuje trojí odpovědnost za škodu, a sice odpovědnost za škodu způsobenou na zdraví cestujícího, škodu způsobenou včasným neprovedením přepravy a za škodu způsobenou na zavazadlech přepravovaných společně s cestujícím nebo na věcech, které měl cestující u sebe. Aplikace ustanovení § 427 až 431 ObčZ, na rozdíl od úpravy smluvního typu uvedené výše, není v tomto smluvním typu vyloučena. U tohoto smluvního typu zákon opět stanovil lhůtu v délce trvání šesti měsíců, ve které by měl poškozený u dopravce svůj nárok uplatnit. Neuplatněním nároku poškozeného v uvedené lhůtě, nárok na náhradu zaniká, neboli prekluduje.

Výše uvedené pojmenované smlouvy odkazují na tzv. zvláštní předpisy, mezi něž se patří přepravní řády a tarify. Jde o zvláštní předpisy vydávané ústředními správními orgány nebo samotnými dopravci a jejich hlavní funkcí je upřesnit či rozšířit zákonná ustanovení o právech a povinnostech smluvních stran, o odpovědnosti za škodu apod. Zvláštní předpisy nemohou omezit zákonnou úpravu odpovědnosti za škodu na zdraví;

### **2.3.2 Úprava v obchodním zákoníku**

Obchodní zákoník upravuje následující pojmenované smlouvy:

- Smlouva zasilatelská – § 601 a násl. ObchZ

Smlouvou zasilatelskou se zavazuje zasilatel příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasilateli úplatu. Ačkoliv se jde o zvláštní typ smlouvy komisionářské, jde o absolutním obchodem.<sup>31</sup> ObchZ nepředepisuje písemnou formu, nicméně není-li tato smlouva písemná, je zasilatel oprávněn požadovat od příkazce tzv. zasilatelský příkaz. Předmětem příslušných ustanovení jsou jedna práva a povinnosti smluvních stran v průběhu provádění přepravy, dále výše úplaty, úprava odpovědnosti za škodu na přepravované zásilce v průběhu obstarávání přepravy. Odpovědnost zasilatele je založena na tzv. objektivním principu, jež nevyžaduje zavinění zasilatele. Na zasilatelskou smlouvu se podpůrně použijí ustanovení o komisionářské smlouvě.

- Smlouva o přepravě věci – §610 a násl. ObchZ

Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu za to úplatu. Ani u tohoto smluvního typu není předepsána písemná forma. Kromě úpravy práv a povinností smluvních stran se setkáváme u tohoto smluvního typu s institutem tzv. náložního listu, se kterým je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky. Zákon podrobně upravuje obsahové náležitosti náložního listu. Dopravce odpovídá za škodu způsobenou na zásilce, vznikla-li po jejím převzetí dopravcem, až do jejího vydání příjemci, ledaže ji dopravce nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče. Zákonem upravenou odpovědnost dopravce nelze omezit smluvním ujednáním mezi dopravcem a odesílatelem.

---

<sup>31</sup> Absolutní obchody podléhají úpravě zákona č. 231/1991 Sb., obchodního zákoníku bez ohledu na povahu subjektů právního vztahu.

Doprovce se může vyvinít, prokáže-li, že škoda byla způsobena odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky, vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky, včetně obvyklého úbytku, nebo vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky. Zákon umožňuje odchylnou úpravu pro přepravu železniční, leteckou, silniční, vnitrozemskou vodní a námořní, a to prostřednictvím prováděcích předpisů. Odchylná úprava však nesmí omezit zákonem stanovenou odpovědnost dopravce při škodě na zásilce upravenou v § 622 a násl. ObchZ.

### **2.3.3 Zvláštní předpisy**

K přehledu vnitrostátní úpravy je třeba dodat již výše zmíněné zvláštní předpisy. Mezi tuto skupinu předpisů je možné zařadit např. vyhlášku č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu. Svým obsahem se vyhláška snaží definovat základní pojmy a její aplikace na vztahy z mezinárodní letecké přepravy by přicházela v úvahu pouze v případě aplikace českého práva, a to pouze v případech, které nepokrývá přímá úprava či evropská úprava. V souvislosti s vytvořením nového občanského zákoníku, je třeba upozornit na skutečnost, že vyhláška č. 17/1966 Sb., zaniká k 1. 1. 2014.

### **2.3.4 Úprava obsažená v novém občanském zákoníku**

Ačkoliv se nejedná o dosud účinnou právní úpravu, je třeba novou úpravu obsaženou v novém občanském zákoníku zmínit.<sup>32</sup> Rekodifikací byl vytvořen jeden rozsáhlý pramen soukromého práva, který nahrazuje až na výjimky současný občanský a obchodní zákoník a jiné zákony. Nová úprava smluv je obsažena v § 2522 až § 2557. Systematicky nový zákoník rozděljuje úpravu do dvou oddílů označených jako

---

<sup>32</sup> Návrh občanského zákoníku Sněmovní tisk č. 362 byl schválen oběma komorami Parlamentu ČR. Zákoník měl být původně účinný od 1. 1. 2013, jeho účinnost však byla posunuta o rok, a to od 1.1.2014.

„Přeprava osob a věcí“ a „Provoz dopravního prostředku“. Lze říci, že záměr autorů rekodifikace, vedoucí k odstranění duplicitní úpravy některých pojmenovaných závazkových vztahů obsažených v současné právní úpravě, se právě v oblasti závazků ze smluv o přepravě zdařil.

Úprava závazků ze smluv nově rozlišuje mezi tzv. přepravou osob a přepravou věcí:

- Smlouvou o přepravě osob se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné. Nová právní úprava počítá s dílčími podrobnými úpravami obsaženými v přepravních řádech.<sup>33</sup> Nová úprava smlouvy o přepravě, ačkoli je systematicky rozdělena na dva pododdíly, odpovídá stávající úpravě smlouvy a přepravě osob a smlouvy o přepravě nákladu obsažené v občanském zákoníku, a to včetně lhůt.<sup>34</sup>
- Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravně. Nové znění nepřineslo zásadní změny a svým obsahem jde o současnou úpravu smlouvy o přepravě obsaženou v obchodním zákoníku.

## 2.4 Mezinárodní smlouvy

Dalším významným pramenem práva mezinárodní přepravy a mezinárodního obchodu vůbec jsou mezinárodní smlouvy. Z hlediska předmětu úpravy lze tuto skupinu pramenů rozdělit na mezinárodní smlouvy regulující mezinárodní obchodní a hospodářské styky, smlouvy unifikující hmotněprávní normy a smlouvy unifikující procesněprávní normy. První skupinu tvoří mezinárodní smlouvy o vzájemné podpoře a

---

<sup>33</sup> Srov. např. § 2523 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>34</sup> Srov. § 760 a násl. ObZ s ustanovením § 2522 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

ochraně investic, celní úmluvy apod. Druhou skupinu tvoří ujednání o závazcích v mezinárodním obchodu. Do této skupiny patří Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží z roku 1980, publikovaná pod číslem 160/1980 Sb., jakož i široká skupina úmluv regulujících jednotlivé druhy mezinárodní přepravy. Poslední skupina je tvořena dvoustrannými mezinárodními smlouvami o právní pomoci a dohody upravující rozhodčí řízení. Z hlediska počtu smluvních stran se mezinárodní smlouvy dělí na dvoustranné a mnohostranné. Dvoustranné smlouvy představují většinou jednotlivé smlouvy o právní pomoci mezi dvěma státy. Mezinárodní smlouvy unifikují vedle hmotné právo a procesního i kolizní normy. Unifikace zohledňuje především prostor, kde jsou unifikované normy vytvářeny, dále předmět a rozsah unifikace.<sup>35</sup>

Závaznost mezinárodních smluv v českém právním řádu je zakotvena v čl. 95 Ústavy České republiky. Podle uvedeného článku je soudce při rozhodování vázán zákonem a mezinárodní smlouvou, která je součástí právního řádu a je oprávněn posoudit soulad jiného právního předpisu se zákonem nebo s takovou mezinárodní smlouvou. Příslušný článek, bohužel neobsahuje odkaz na sekundární právo ES, neboť to je jiným pramenem práva než mezinárodní smlouvy. Jde o autonomní právo mezinárodní organizace, jehož závaznost pro členské státy vyplývá z mezinárodních smluv zakládající EU.<sup>36</sup>

#### **2.4.1 Mezinárodní smlouvy v oblasti letecké přepravy**

Významným dokumentem upravujícím tuto oblast přepravy je Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě (dále jen „Montrealská úmluva“ nebo také „MÚ“). Jde o dokument, který svým obsahem navazuje

---

<sup>35</sup> Rozehnalová, N. Závazky ze smluv a jejich právní režim (se zvláštním zřetelem na evropskou kolizní úpravu). Brno: Masarykova univerzita, 2010, str. 21.

<sup>36</sup> Šturma, P., Čepelka, Č., Balaš, V. Právo mezinárodních smluv. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011, str. 238.

na principy a pravidla obsažené ve Varšavské úmluvě o sjednocení některých pravidlech o mezinárodní letecké dopravě (dále jen „Varšavská úmluva“ nebo také též „VÚ“) z roku 1929, pro Českou republiku závazná od roku 1935. Varšavská úmluva byla několikrát revidována, ale ne všechny revize byly úspěšné, a to zejména v důsledku neochoty přijetí ze strany smluvních stran.

Hlavním úkolem výše uvedených úmluv byla snaha sjednotit právní úpravu odpovědnosti dopravce, úpravu přepravních dokumentů a uplatnění nároků poškozeného. Často je ve spojitosti s Varšavskou úmluvou používán pojem Varšavský systém. Časté úpravy, jež nebyly přijaty ekonomicky silnými státy, vedly bohužel k jeho roztržitosti. Montrealská úmluva vznikla právě z potřeby sjednocení těchto dílčích úprav a dodatků, tak aby vyhovovala většině subjektů mezinárodního společenství, jakož i dopravcům.

Mezinárodní smlouvy a jejich obsah by měly být vykládány v souladu s pravidly mezinárodního práva. Čl. 31 odst. 1. Vídeňské úmluvy o smluvním právu z roku 1969, stanoví několik interpretačních postupů, jejichž postupné provedení a skloubené aplikování je nezbytné, má-li se dosáhnout správného výkladu mezinárodních smluv.<sup>37</sup>

#### **2.4.2 Úprava multimodální (kombinované) přepravy**

Multimodální přeprava je druh přepravy, jež využívá alespoň dva odlišné druhy dopravy. I tato oblast doznala v Ženevě v roce 1980 unifikované úpravy v podobě dokumentu označeném jako Úmluva OSN o mezinárodní multimodální přepravě zboží

---

<sup>37</sup> Potočný, M. Ondřej, J. Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část., doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, str. 244n.



(dále jen „ÚMP“). Úmluva dosud nevstoupila v platnost, neboť se nepodařilo zajistit potřebný počet ratifikací.

Je otázkou, jaké problémy by nastaly při její aplikaci, neboť Varšavská i Montrealská úmluva úpravu kombinované přepravy také obsahují. Varšavská úmluva ve svých člancích 18 a 31, uvádí, že při kombinované přepravě prováděné z části letadlem a zčásti jakýmkoliv jiným dopravním prostředkem, platí pro přepravu letadla ustanovení VÚ. Montrealská úmluva ve svém čl. 38 rovněž stanoví aplikaci pravidel obsažených v úmluvě na tu část dopravy, jež je zajišťovaná letadlem.

Z uvedeného vyplývá, že na kombinovanou přepravu by bylo možné použít dva režimy, buď pravidla obsažená v ÚMP nebo MÚ. Jde vlastně o kolizi mezi dvěma přímými úpravami. Jednou z oblastí střetu úprav je i oblast odpovědnosti za přepravní škodu. ÚMP upravuje tuto odpovědnost dvojným způsobem, Jednak využívá tzv. princip modifikované síťové odpovědnosti, z něhož vyplývá, že provozovatel kombinované přepravy odpovídá za škodu vzniklou prokazatelně na leteckém úseku přepravy (lokalizovaná škoda) a bude pro něj platit finanční limit podle čl. 22 VÚ<sup>38</sup> nebo MÚ. Vedle modifikované síťové odpovědnosti, upravuje úmluva vlastní režim odpovědnosti. Podle něj odpovídá provozovatel kombinované přepravy za škodu v důsledku ztráty nebo poškození zboží, jakož i opožděného dodání, jestliže jejich příčiny vznikly v době, kdy se zboží nacházelo v péči provozovatele kombinované přepravy. Pokud by se provozovateli kombinované nepodařilo prokázat, že učinil všechna opatření, která je možno po něm rozumně požadovat, aby tyto příčiny a jejich důsledky odvrátil, je ten povinen nahradit oprávněné osobě tzv. nelokalizovanou přepravní škodu v určité výši. Právě tato výše se neshoduje s výší uvedenou v VÚ. Další sporná ustanovení mezi tehdejší návrhem a VÚ byl v oblasti promlčení, soudní pravomoci, oznámení ztráty či poškození zboží, přepravních dokumentů.

---

<sup>38</sup> Čapek, J. Úmluva OSN o kombinované přepravě zboží z hlediska mezinárodněprávní úpravy letecké přepravy. Právník, 1982, Ročník 121,č.7, str. 616.

Vedle této úmluvy existují i jednotlivé dílčí úpravy obsažené v mezinárodních úpravách mezinárodní přepravy, jako např. v Montrealské úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě a výše zmíněné VÚ.

### **2.4.3 Dopravní terminál v multimodální přepravě**

Úprava této oblasti přepravy, resp. části přepravy spojené se skladováním přepravovaného zboží, je bohužel dosud neplatná. Úmluva o odpovědnosti operátorů dopravních terminálů v kombinované přepravě vznikla v roce 1991 ve Vídni.

### **2.4.4 Kontejnerová přeprava**

Přestože je tento druh přepravy spojován s multimodální přepravou, je třeba na tomto místě upozornit na skutečnost, že tento druh přepravy je realizován na základě několika výše dokumentů, jako např. COTIF, CIM a CMR. Významnou roli v oblasti kontejnerové<sup>39</sup> dopravy tvoří Mezinárodní přepravní podmínky ICF.<sup>40</sup>

## **2.5 Unijní úprava**

Hovoříme-li o evropské úpravě, máme na mysli především pravidla, která jsou výsledkem tzv. společné dopravní politiky. Ačkoli je společná dopravní politika považována za předpoklad a především „za jeden z hlavních prostředků zaměřených k překonání překážek volného pohybu zboží a osob mezi členskými státy“,<sup>41</sup> nelze

---

<sup>39</sup> Kontejnerová přeprava je přeprava kontejnerů mezinárodně standardizovaných parametrů.

<sup>40</sup> Společnost Intercontainer – Interfrigo S. C., je dceřinou společností železničních správ Evropy a Blízkého východu se sídlem v Basileji.

<sup>41</sup> Pauknerová, M. Právo Evropské unie a doprava. Právní rozhledy-příloha, str. 2.

hovořit o oblasti úpravy, které by příslušné orgány a především členské státy věnovaly dostatečnou pozornost.

Společná dopravní politika bývá chápána jako souhrn opatření, která uskutečňují státy EU v oblasti dopravy k ochraně vnitřního trhu a sbližování hospodářské politiky s cílem postupného vytváření společného dopravního trhu, a jako taková byla zakotvena již ve Smlouvě o založení ES (viz dříve čl. 3 písm. e) a čl. 74 SES dnes čl. 3 písm. f) a čl. 70 dříve čl. 75), tedy v zakládacím dokumentu, označovaném také jako pramen primárního komunitárního práva. Z obsahového hlediska zmíněných ustanovení je hned na první pohled patrné, že hlava V, třetí části SES se nezabývá věcným rámcem, ale upravuje toliko mechanismy a nástroje zavádění společné politiky. Z vývojového hlediska byla společná dopravní politika v porovnání s ostatními oblastmi označována za „*temnou kapitolu historie evropské integrace*“.<sup>42</sup>

Za zmínku stojí i skutečnost, že SES vyloučila aplikaci V. hlavy pro oblast letecké a námořní dopravy. Vyloučení aplikace V. hlavy mělo být nahrazeno vhodnými pravidly vytvořenými Radou.<sup>43</sup> Fakt, že Rada mohla přijímat opatření v rámci dopravní politiky pouze jednomyslně, vedl k tomu, že do poloviny 80. let bylo přijato pouze minimum opatření a bylo tak sotva možné mluvit o zavádění společné dopravní politiky.<sup>44</sup> Ke změně došlo až v polovině 80. let, a to v důsledku úspěšné žaloby Evropského parlamentu na nečinnost Rady v oblasti dopravy. Soudní dvůr ES (ESD) tehdy ve svém rozsudku konstatoval nečinnost Rady v této oblasti. Dalším mezníkem bylo v roce 1986 přijetí Jednotného evropského aktu, který umožnil Radě přijímat řadu opatření v oblasti dopravy většinou hlasů.

S ohledem na čl. 71/ex-čl. 75 přijímá Rada k provedení čl. 70 SES čtyři druhy opatření:

---

<sup>42</sup> Pauknerová, M. Právo Evropské unie a doprava. Právní rozhledy-příloha, str. 2.

<sup>43</sup> Čl. 80/ex-čl. 84 SES.

<sup>44</sup> Tichý, L., Arnold, R., Svoboda, P., Zemánek, J., Král, R.: Evropské právo. 5. Vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, str. 682.

- společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států,
- podmínky, za nichž budou k provozování dopravy uvnitř některého členského státu připouštěni dopravci, kteří na území tohoto státu nesídlí,
- opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy,
- veškerá jiná potřebná pravidla.

Uvedená opatření jsou přijímána většinou zvláště pro jednotlivé druhy dopravy. V oblasti letecké a námořní dopravy jsou opatření přijímána podle čl. 80/ex-čl.84.

### **2.5.1 Právní regulace přístupu k trhu**

V osmdesátých a devadesátých letech dochází postupně k přijímání opatření, která stanoví pravidla pro zajištění rovného přístupu k trhu, tedy jednoho ze základních principů společné dopravní politiky ve smyslu čl. 71/ex-čl. 75 SES. Skupinu těchto pravidel lze rozdělit na dvě podskupiny, a sice pravidla upravující mezinárodní a tranzitní dopravu a pravidla upravující tzv. kabotáž.

### **2.5.2 Mezinárodní a tranzitní doprava**

V oblasti silniční nákladní dopravy byly přijaty následující předpisy:

- Nařízení č. 881/92/EHS z 26. 3. 1992, o přístupu k trhu silniční přepravy zboží v rámci Společenství do území nebo z území členského státu, nebo procházející územím jednoho nebo více členských států,
- nařízení Rady č. 684/92 EHS z 29. 7. 1991 novelizované nařízením Rady (ES) č. 11/98, o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autobusy, novelizované na trh silniční nákladní dopravy

- Směrnice Rady 91/440/EHS z 29. 7. 1991, o rozvoji železnic ES

### **2.5.3 Kabotáž**

Do druhé oblasti pravidel upravujících podmínky pro přípuštění dopravců, kteří nejsou usazeni v členském státě, k provozování dopravy v tomto státě, patří:

- nařízení 2047/92/EHS ze dne 23. 7. 1992, o udělování licencí leteckým dopravcům
- nařízení 2048/92/EHS ze dne 23. 7. 1992, o přístupu leteckých dopravců ES na letecké linky uprostřed ES
- nařízení 2049/92/EHS ze dne 23. 7. 1992, o tarifech a cenách leteckých služeb

### **2.5.4 Ostatní**

Kromě výše uvedené legislativy vyznačující se zejména tím, že jde o předpisy, které se zabývají spíše organizací společné dopravní politiky, existuje i řada norem komunitárního práva regulující další vztahy vznikající v přepravě, včetně soukromoprávních.

Obecně lze tyto normy rozdělit podle předmětu úpravy do následujících podoblastí:

- oblast ochrany cestujících
- oblast bezpečnosti
- oblast životního prostředí
- oblast ochrany cestujících před protiprávními činy apod.

Právě oblast ochrany cestujících zahrnuje předpisy upravující odpovědnost dopravců v letecké dopravě.

## 2.6 Lex mercatoria

Lex mercatoria, neboli skupina nástrojů, institutů vytvořených samotnou praxí. Do této skupiny patří mezinárodní obchodní zvyklosti, mezinárodně používané ustálené obchodní výrazy, doložky, termíny a zkratky, obchodní podmínky a formulářové (vzorové, typové) smlouvy. Autory těchto pravidel jsou subjekty mezinárodní obchodní praxe nikoli státy. Ne náhodou se právě lex mercatoria stávají základem normativního aktu, neboť jsou vytvořena a uznávána obchodní praxí.<sup>45</sup> Lex mercatoria bývá také někdy označováno jako světové právo mezinárodního obchodu.<sup>46</sup> V této souvislosti je však třeba dodat, že lex mercatoria není legis mercatoriae, obecně závaznými právními normami v obecném slova smyslu, ale stává se jím až v okamžiku, kdy jej účastníci při zakládání konkrétního právního vztahu prohlásí za závazné, např. ujednáním ve smlouvě.

Nemalý význam obchodním zvyklostem přikládá i náš právní řád, a to konkrétně prostřednictvím zákona č. 513/1990 Sb., obchodní zákoník. Podle ustanovení § 264 odst. 1 ObchZ se při určení práv a povinností ze závazkového vztahu přihlíží i k obchodním zvyklostem zachovávaným obecně v příslušném obchodním odvětví, pokud nejsou v rozporu s obsahem smlouvy nebo se zákonem. Ustanovení § 730 rozšiřuje aplikaci obchodních zvyklostí vnitrostátních i o skupinu obchodních zvyklostí obecně zachovávaných v mezinárodním obchodě v příslušném obchodním odvětví, opět za podmínky, že tyto nejsou v rozporu s obsahem smlouvy nebo se zákonem. Do lex mercatoria patří mezinárodní obchodní zvyklosti, jež se vyvinuly v jednotlivých obchodních odvětvích. Jejich použití závisí na stanovisku právního řádu rozhodného na

---

<sup>45</sup> Pelikánová, I. a kol. Obchodní právo. 1 díl. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2010, str. 155n.

<sup>46</sup> Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V. Úvod do práva mezinárodního obchodu. Dobrá Voda: Aleš Čeněk, 2003, str. 21.

základě kolizní normy, popř. mezinárodně unifikované přímé normy.<sup>47</sup> Dále řadíme do *lex mercatoria* mezinárodní vykládací pravidla,<sup>48</sup> vzorové smlouvy, obchodní podmínky, příručky a návody.

Někteří autoři dokonce spojují význam *lex mercatoria* se snahou překonat rozdíly jednotlivých národních úprav, včetně odstranění používání kolizních norem.<sup>49</sup>

## 2.7 Smluvní ujednání a mimosmluvní prohlášení

I samotné smluvní strany se podílejí na úpravě vztahů v mezinárodní letecké přepravě, a to zejména formulováním konkrétních ujednání v přepravní smlouvě či jiném smluvním ujednání. Většina takových ujednání je součástí přepravních podmínek či vzorových smluv, které protistrana nemůže již měnit. Na druhou stranu přepravní podmínky či vzorové smlouvy řada přepravců prezentuje na svých webových stránkách, a pokud některý ze subjektů projeví zájem o uzavření smlouvy, má dostatek času na seznámení se s nimi. Výhodou přepravních podmínek, je samozřejmě jejich kompletnost, která je často součástí samostatného dokumentu, který je přílohou smlouvy. Nevýhodou z pohledu cestujících je samozřejmě jejich nepřehlednost, obsáhlost.

V historii úpravy práv v mezinárodní letecké přepravě se setkáváme i do jisté míry se zvl. formou právní úpravy, a to s mimosmluvním prohlášením dopravců. Jde o jednostranný právní úkon dopravce, kterým se dopravce zavazuje k nějaké povinnosti vůči druhé smluvní straně nad rámce právní úpravy. Za první takové prohlášení lze považovat tzv. Montrealské prozatímní ujednání vztahující se k omezení odpovědnosti

---

<sup>47</sup> Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé. 7. vydání. Brno – Plzeň: Doplněk, 2009, str. 221.

<sup>48</sup> Mezinárodní obchodní komora v Paříži vydává v nepravidelných intervalech již od roku 1936 jednotný souhrnný výklad pravidel pod označením INCOTERMS. V současné době jsou platná INCOTERMS 2010.

<sup>49</sup> Svatoš, M. a kol. Zahraniční obchod teorie a praxe. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, str. 173.

Varšavskou úmluvou, které bylo sjednáno dne 4. května 1966 v Montrealu.<sup>50</sup> V Montrealské ujednání se letečtí dopravci zavázali k vyšším limitům odpovědnosti v případě přepravy cestujících nad rámec přímé úpravy obsažené ve Varšavské úmluvě. Letečtí dopravci se dále zavázaly, že budou uvádět na letence upozornění o omezené odpovědnosti dopravce, a to v určité minimální velikosti písma. Montrealské ujednání reagovalo na složitou situaci, jež vznikla v roce 1966. Tehdy USA vypověděly Varšavskou úmluvu z důvodu nespokojenosti s nastavením nízkých limitů odpovědnosti. Přijetím Montrealských ujednání USA výpověď stáhly.

---

<sup>50</sup> Horník, J. K pramenům právní úpravy letecké přepravy. Česká společnost pro dopravní právo. Bulletin 2/2002, str. 21.



### **3 Prameny práva mezinárodní letecké přepravy**

Následující kapitoly by měly poskytnout základní přehled pramenů práva mezinárodní letecké přepravy. Přehled se nebude zabývat detailním rozбором jednotlivých pramenů, pouze se bude snažit nastínit proces jejich vzniku s důrazem na jejich přínos pro sjednocení pravidel. Detailnímu rozboru platných právních úprav budou věnovány další kapitoly.

#### **3.1 První úpravy**

První právní úpravy se týkaly přemístování vzduchem pomocí balónu a byly součástí vnitrostátního práva. S první takovou úpravou, jež měla podobu nařízení zakazující lety balónů bez speciálního povolení,<sup>51</sup> se setkáváme již v roce 1784 ve Francii. V oblasti mezinárodních letů se objevují první snahy o právní úpravu v 70. letech 19. stl., a to v souvislosti s využívání balónů k vojenským účelům. Předmětem těchto úprav byly otázky právního postavení posádky balónu, jež se dostala do zajetí zneprátelené strany. Výsledkem jednání bylo přijetí tzv. Bruselské deklarace o právním statutu vzduchoplavců. Deklarace nikdy nevstoupila v platnost, ale její ustanovení se stala základem pro Úmluvu o zákonech a obyčejích války pozemní, sjednanou Haagu v roce 1899.

Ke skutečnému rozvoji tzv. leteckého práva v dnešním slova smyslu dochází až v okamžiku rozvoje samotného letectví, a to zejména v okamžiku, kdy letedla byla schopná delších letů, při kterých docházelo k narušení vzdušného prostoru jiného státu.

---

<sup>51</sup> J. Čapek. Civilní letectví ve světle práva. NADAS, 1988, str. 12.

První výnos o letech cizích letadel byl vydán ve Francii 12. 3. 1909 a následně byly vydávány podobné předpisy i v jiných zemích Evropy a Spojených státech.

Za první snahy o vytvoření pravidel mezinárodní letecké přepravy lze označit iniciativu zástupců devatenácti států z roku 1910. Tito zástupci se sešli v Paříži na diplomatické konferenci a vytvořili návrh mezinárodní úmluvy o letectví. V důsledku nejednotnosti názoru na režim vzdušného prostoru konference bohužel skončila neúspěchem. Další vývoj jakékoli mezinárodní spolupráce byl narušen první světovou válkou.

### **3.2 Pařížská úmluva**

V roce 1919 byla přijata na konferenci v Paříži Úmluva o úpravě letectví (dále jen „PÚ“). Přestože jde o dokument mezinárodního práva veřejného, úmluva poprvé stanovila základy mezinárodního leteckého práva, které bezesporu ovlivnily další vývoj mezinárodní letecké přepravy. Mezi tyto principy patří tzv. princip suverenity nad vzdušným prostorem deklarovaný v čl. 1 PÚ a právo pokojného přeletu nad cizím vzdušným prostorem deklarované v čl. 2 PÚ. Státy nacházející se na americkém kontinentu přijaly v roce 1928 obsahově příbuznou úpravu označovanou jako tzv. havanskou.<sup>52</sup> Úmluvu ratifikovalo celkem 33 států a pro tehdejší Československou republiku se stala závaznou 1. ledna 1924. Úmluva se stala první mezinárodněprávním dokumentem v oblasti mezinárodní letecké dopravy, a ačkoliv v roce 1944 její platnost zaniká lze ji považovat za základ dalších úprav. Jednotlivá ustanovení Pařížské úmluvy byla často převzata do jiných mezinárodních smluv, např. Ibero-americké úmluvy z roku 1926, jež nikdy nevstoupila v platnost, nebo Havanské úmluvy z roku 1928, jež upravovala především technické podmínky provozování mezinárodní letecké dopravy. Poslední zmíněná úmluva je z pohledu soukromého práva spojena s prvními pokusy o úpravu obchodních otázek, jež vznikají v rámci civilního letectví.

---

<sup>52</sup> Čepelka, Č., Šturma, P. Mezinárodní právo veřejné. Praha: Eurolex Bohemia, 2003, str. 284.

Pařížská úmluva stále rovněž u zrodu Mezinárodní komise pro civilní letectví.

### 3.3 Varšavská úmluva

Spolu s rozvojem mezinárodního letectví rostl také počet vztahů s mezinárodním prvkem vznikajících hlavně v oblasti odpovědnosti na straně dopravce. Úprava této problematiky byla do přijetí Varšavské úmluvy doposud v rukou zákonodárců jednotlivých států. Tyto úpravy byly většinou charakteristické svou nejednotností. V některých státech měly podobu tzv. leteckých zákonů, v jiných se používalo analogicky úpravy obsažené v občanském právu. Právě zmíněná nejednotnost byla označena Konsultativně technickým výborem Společnosti národů pro dopravu a transit v roce 1922 za brzdu rozvoje letectví.

Další mezinárodní organizací, která upozornila na potřebu unifikace předpisů mezinárodní letecké dopravy, byla Mezinárodní obchodní komora. Na základě jejího doporučení svolat mezinárodní konferenci se v roce 1926 schází v Paříži delegáti ze 41 zemí. Konference je označována jako tzv. I. Mezinárodní konference o soukromém právu leteckém. Výsledkem konference bylo předběžné schválení návrhu úmluvy o odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké dopravě, a rozhodnutí o vytvoření orgánu, který by se dále zabýval problémy diskutovanými na konferenci. Tento orgán nesl název Mezinárodní technický výbor právníků-znalců leteckého práva (CITEJA). Těžiště práce CITEJA bylo v sjednocení formy a náležitostí dopravních dokumentů a odpovědnost dopravce.

Možné způsoby unifikace byly celkem tři:

- unifikovat pouze kolizní normy a sjednotit předpisy o pravomoci a příslušnosti soudu
- přijmout jednotnou hmotněprávní úpravu, kterou by státy převzaly do svého vnitrostátního práva

- stanovit hmotněprávní předpisy, jejichž platnost by byla omezena pouze na otázky mezinárodního styku, nevztahující se na vztahy vnitrostátní, tedy bez cizího prvku.

Zpočátku se jevila jako přijatelný způsob unifikace forma uvedená na druhém místě, nicméně problém byl spatřován ve způsobu převzetí jednotné hmotněprávní úpravy do národních systémů práva, který by představoval razantní úpravu vnitrostátních předpisů. CITEJA nakonec zvolila třetí formu a v jejím duchu také vytvořila návrh, který byl odeslán účastníkům I. Mezinárodní konference o soukromém právu leteckém, za účelem jeho připomínek. Světlo světa spatřila Varšavská úmluva až v říjnu 1929 na II. Mezinárodní konferenci o soukromém právu leteckém, kde došlo k jejímu schválení. Během několika let byla ratifikována většinou států a stala se tak nejrozšířenější mezinárodní úmluvou unifikující mezinárodní právo soukromé, a to i přes to, že došlo k několika změnám, které nebyly vždy smluvními stranami přijaty.

V tehdejší Československu byla VÚ vyhlášena ve Sbírce zákonů a nařízení pod číslem 15/1935 Sb. Po rozpadu ČSFR, ČR zůstala jako nástupnický stát smluvní stranou úmluvy od 1. 1. 1993. Za dobu své existence ratifikovala Varšavskou úmluvu celkem 152 zemí. Ačkoli její význam ustupuje vedle Montrealské úmluvy do pozadí, nemůžeme její aplikaci vyloučit, neboť řada států nepřijala Montrealskou úmluvu. Jedná se zejména o malé státy na území Afriky a Asie. To, že se jedná o stále platný a fungující systém úpravy vztahů v mezinárodní letecké dopravě dokazuje i fakt, že Přepavní podmínky pro cestující a zavazadla v letecké dopravě vytvořené mezinárodní organizací IATA výrazně upozorňují na různý režim omezené odpovědnosti leteckých dopravců.

Základním znakem Varšavského systému je jeho kogentnost a nekomplexnost. Kogentní charakter spočívá ve výlučné závaznosti jeho ustanovení pro strany přepravní smlouvy, které nemohou vyloučit účinky těchto ustanovení žádným smluvním ujednáním, pokud Varšavský systém sám nepřipouští. Nekomplexnost znamená, že jsou upraveny pouze některé otázky související s mezinárodní přepravou, zejména

problematika přepravních dokumentů, odpovědnost dopravce a podmínky uplatňování nároků vůči dopravci.<sup>53</sup>

### **3.4 Chicagská úmluva 1944**

V průběhu druhé světové války došlo k rapidnímu nárůstu letecké přepravy. Pravidla, která byla k dispozici, se jevila jako zastaralá a nepostačující k uchopení zmíněného rozmachu. V době od 1. 11. do 7. 12. 1944 se sešlo více než 50 zástupců spřátelených zemí v Chicagu na konferenci, která byla iniciována vládou Spojených států. Hlavními tématy konference bylo založení organizace, která by vytvořila zásady a techniky navigování a dále vytvoření pravidel pro účinnou politickou a ekonomickou kontrolu mezinárodní letecké přepravy. Výsledkem konference bylo vytvoření několika dokumentů, z nichž pro mezinárodní leteckou přepravu nejdůležitějším byla Dohoda o mezinárodní přepravě, která představuje základní kámen, na němž stojí mezinárodní civilní letectví. Svým obsahem zdůraznila potřebu bezpečného a kontrolovaného vývoje civilního letectví. Vyjádřená kontrola měla vést ke zdravému a ekonomickému vývoji mezinárodního civilního letectví a měla spočívat ve vytvoření Mezinárodní organizace pro civilní letectví a ve stanovení určitých pravidel pro navigaci.

### **3.5 Haagský protokol**

Dne 28. 9. 1955 v Haagu vznikl pod názvem Protokol o mezinárodní letecké dopravě (dále jen „HP“) dokument, který poprvé přímo upravoval VÚ. I když záměr spojený s vytvořením HP byl spojován s určitým pokrokem v oblasti regulace vztahů z mezinárodní letecké přepravy, narazil na odpor některých smluvních stran, které představovaly z hlediska svého podílu na trhu mezinárodní přepravy významnou sílu -

---

<sup>53</sup> Horník, J. Bulletin české společnosti pro dopravní právo. 2002/1, str. 14.

např. USA. To mělo za následek, že efekt sledovaný přijetím HP nebyl tak veliký. Československo vyhlásilo HP ve Sbírce zákonů pod č. 15/1966. Z hlediska obsahu lze charakterizovat HP jako přímou změnu Varšavské úmluvy. Změna se týkala zjednodušení náležitostí dopravních dokumentů, zrušení článku 21 VÚ, který umožňoval liberaci dopravce na základě tzv. nautického zavinění.<sup>54</sup> Důležitou změnou bylo upřesnění některých definic a v poslední řadě HP přinesl navýšení odpovědnostních limitů, a to na částku 250.000 franků Poincaré.

### **3.6 Guadalajarská úmluva**

Dne 18. 9. 1961 byla sjednána v Guadalajaře Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem. Tato úmluva, na rozdíl od Haagského protokolu, neměnila Varšavskou úmluvu přímo, ale pouze ji doplňovala, a to zejména v oblasti upřesnění některých pojmů. Dále rozšířila použití VÚ i na leteckou přepravu, při které jiná osoba, tzv. smluvní dopravce, uzavírá přepravní smlouvu a jiná, která není stranou přepravní smlouvy, tzv. skutečný dopravce, ji uskutečňuje.

Jestliže Haagský protokol byl poznamenán neochotou některých významných ekonomik jej přijmout, Guadalajarská úmluva z tohoto pohledu dopadla ještě hůře. Československo vydalo Guadalajarskou úmluvu ve Sbírce zákonů pod č. 27/1968 Sb.

### **3.7 Guatemalský protokol**

Dne 8. 3. 1971 byl v Guatemala City sjednán a podepsán Protokol o změně Varšavské úmluvy (dále jen „GP“). Obsahem protokolu byla změna VÚ, týkající se především zvýšení limitů dopravce a koncepce odpovědnosti dopravce. Navýšené limity

---

<sup>54</sup> Nautické zavinění je zavinění při řízení a provozu letadla, příp. chyba v ovládání letadla, vedení letadla nebo navigaci.

náhrady škody se oproti stávající úpravě zvýšily až na částku 1.500.000 franků v případě zranění či smrti na každého cestujícího, 62.500 franků v případě škody způsobené zpožděním při přepravě osob a 15.000 franků v případě škody vzniklé na zavazadlech, a to i v důsledku zpoždění. Limity nezahrnovaly náhradu soudních výloh. I pojmosloví zavedené VÚ mělo doznat přijetím GP změn, zejména z důvodu předcházení nejednotného výkladu – viz nahrazení pojmu „nehoda“ pojmem „událost“.

GP nevstoupil nikdy v platnost. Pro další vývoj úpravy měl význam, neboť autoři Montrealské úmluvy z něj často čerpali.

### **3.8 Montrealské protokoly**

Dne 25. 9. 1975 v Montrealu byly sjednány čtyři dodatkové protokoly k Varšavskému systému. Montrealský protokol I, II a III upravují přechod na jinou měnovou jednotku, a to z francouzského zlatého franku na měnovou jednotku Mezinárodního měnového fondu, tzv. SDR (ang. Special Drawing Rights – zvláštní práva čerpání). Montrealský protokol IV reaguje na přizpůsobení přepravních dokumentů automatizaci, zvyšuje odpovědnostní limity dopravce a zavádí objektivní odpovědnost dopravce ve vztahu k přepravě nákladu.<sup>55</sup>

Zvýšení limitů odpovídalo dlouhodobým tlakům ze strany Spojených států. Pouze protokoly č. I, II, a IV, byly ratifikovány potřebným počtem států, a tudíž vstoupily i v platnost. Protokol III stále v platnosti není, právě z důvodu nedostatečného počtu ratifikací.

---

<sup>55</sup> Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, č. 3, str. 262.

### 3.9 Montrealská úmluva

Časté zásahy do VÚ, neochota ratifikace ze strany ekonomicky vyspělých států vedly k roztržitosti Varšavského systému, jenž na samém počátku měl představovat ujednotnou úpravu, která by zajišťovala výkon práv a povinností stran v rámci mezinárodní letecké přepravy. První návrhy, jak řešit tuto neuspokojivou situaci, se objevují v 80. letech. Svým obsahem však nenašly mnoho přívrženců. Důvody jsou zcela pochopitelné, neboť návrh počítal s objektivní odpovědností dopravce za újmu způsobenou cestujícím, a to neomezeně.

Do diskuse ohledně nutnosti řešit situaci se zapojily také organizace ICAO, IATA a další. Jejich práce vedla k zrodu nové úmluvy označované jako Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě. Samotnému vzniku úmluvy předcházela „*Návrh úmluvy o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě*“. Autoři návrhu se snažili neodchýlit se od jazyka a struktury VÚ a jejich cílem bylo především vytvoření unifikační úmluvy, která by nahradila roztržitý Varšavský systém. Návrh úmluvy vycházel rovněž z dokumentů, jež měnily původní VÚ, zejména IV. Montrealského protokolu, Guatemalského protokolu a Guadalajarské úmluvy.

Po rozeslání návrhu úmluvy členům ICAO a mezinárodním organizacím k připomínce, se schází ve dne 14. až 18. dubna 1998 pověřená pracovní skupina, aby zakomponovala případné připomínky a provedla poslední úpravy. Upravený text návrhu byl finálním podkladem pro diplomatickou konferenci, jež svolal Generální tajemník ICAO do Montrealu v květnu 1999. Dne 28. května 1999 byla schválena a podepsána Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě. Montrealská úmluva je systematicky rozdělaná do sedmi hlav a obsahuje 57 článků, které sjednocují úpravu přepravních dokumentů, práv a povinností dopravce a cestujících, odpovědnost dopravce a podmínky uplatňování nároků vůči dopravci.



### 3.10 Evropské právo

Úprava vztahů v rámci mezinárodní letecké přepravy vzniká v rámci tzv. společné dopravní politiky. Obecně lze říci, že tuto skupinu pramenů práva můžeme rozdělit do podskupin upravujících:

- ochranu cestujících
- ochranu civilního letectví před protiprávními činy
- oblast státní podpory a hospodářské soutěže
- řízení letového provozu
- leteckou bezpečnost
- životní prostředí
- vnitřní trh
- pracovní podmínky
- ostatní vztahy

V následující kapitole bych se ráda věnovala podrobnějšímu výkladu oblasti úpravy ochrany cestujících, která doznala v posledních letech radikálního vývoje.

#### 3.10.1 Ochrana cestujících

Průkopnickým dokumentem zvyšujícím ochranu a postavení cestujících v oblasti letecké přepravy je nařízení Rady ES č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehody (dále jen „nařízení č. 2027/97“). Důvody vzniku tohoto dokumentu jsou do jisté míry popsány v odůvodnění nařízení a obsahově se dotýkají zejména potřeby sjednotit nejednotný Varšavský systém na jedné straně a na druhé straně reagují na určitou potřebu zvýšení odpovědnostních limitů.<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> Odůvodnění nařízení č. 2027/97.

Nařízení č.2027/97 bylo v roce 2002 novelizováno nařízením Evropského parlamentu a Rady ES č. 889/2002, a to v přímé souvislosti s přijetím Montrealské úmluvy.<sup>57</sup> Změny spočívaly zejména v uvedení stávající úpravy do souladu s Montrealskou úmluvou.

Další významný dokument posilující postavení cestujících v oblasti letecké přepravy představovalo již zrušené nařízení Rady č. 295/91, kterým se stanovila společná pravidla systému náhrad za odepření zaknihovaného místa v pravidelné letecké dopravě. Uvedený dokument řešil poprvé problematiku tzv. overbookingu, který se stal mezi dopravci velice využívaným, a to z důvodu maximálního vytížení provozovaných leteckých linek. Došlo-li k odepření takového zaknihovaného místa, vznikalo cestujícímu právo na proplacení letenky nebo na náhradní let. Vedle toho byl dopravce povinen poskytnout poškozenému cestujícímu náhradu ve výši 150 nebo 300 EUR v závislosti na délce odepřeného letu. Výše náhrady mohla být snížena až na 50%, dopraví-li dopravce cestujícího na místo určení náhradním letem.

V důsledku nutnosti aktualizace úpravy problematiky ochrany cestujících vzniká v roce 2004 nové nařízení č. 261/2004, které stanoví společná pravidla pro odškodnění a asistenci cestujícím v případě odepření přepravy a zrušení nebo velkého zpoždění letu a které ruší nařízení Rady č. 295/91.

Přijetí nového nařízení bylo považováno za velký úspěch. Komisařka pro dopravu Loyola de Palacio se o novém nařízení vyjádřila jako o „jednom z hlavních počínů Komise, kterým jsou občané vtahováni do centra politiky Evropského společenství“, když se cestujícím, kteří jsou mnohdy obětmi praktik leteckých společností, podaří vymoci si jeho prostřednictvím silnější postavení při uplatňování svých práv.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Článek 6 odůvodnění nařízení EP a Rady ES č. 889/2002 hovoří dokonce o nezbytnosti změny nařízení Rady ES č. 2027/97 za účelem uvedení do souladu s Montrealskou úmluvou.

<sup>58</sup> Horník, J. Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě. Právní rozhledy, 2004, č. 15, str. 570.

Nařízení č. 261/2004 se vztahuje na všechny lety, jejichž místo odletu je z jakéhokoli letiště nacházejícího se na území ES, přičemž není rozhodné, zda let provádí dopravce ES nebo dopravce z třetí země. Dále se vztahuje i na lety směřující ze třetích zemí na letiště nacházející se na území ES, je-li let provozován dopravcem ES. Nařízení lze použít i na charterovou dopravu. Výčet práv, která vzniknou cestujícímu v důsledku odepření přepravy proti jeho vůli, ke zrušení letu nebo k velkému zpoždění je shodný s výčtem uvedeným v nařízení č. 295/91. Poškozenému cestujícímu vzniká právo na finanční odškodnění ve výši 250, 400 nebo 600 EUR (výše nároku se odvíjí od délky odepřeného letu, nařízení rozlišuje mezi třemi zónami), dále právo na náhradu letenky nebo alternativně právo na náhradní let do místa určení za srovnatelných přepravních podmínek a právo na bezplatné služby (ubytování, strava, komunikační služby). Pro doplnění je třeba uvést, že právo na odškodnění je zcela nezávislé na právech na odškodnění cestujícího vyplývajících z vnitrostátních úprav a mezinárodních smluv. Pro maximální zajištění ochrany cestujících nařízení stanoví povinnost dopravce informovat cestující o jeho právech předem a dojde-li ke skutečnosti, která zakládá vznik práva cestujícího na odškodnění, je dopravce povinen informovat poškozeného písemně o jeho právech a pravidlech odškodnění a asistence. Nařízení č. 261/2004 nebylo přijato ze strany dopravců s velkým nadšením, ke kritice se přidala dokonce i IATA.

Rozhodujícím aktem právní úpravy EU je Rozhodnutí Rady 2001/539 ze dne 5. 4. 2001, o podepsání Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu Evropským společenstvím.

Do skupiny evropských právních předpisů patří rovněž i řada směrnic jako např. Směrnice Rady č. 93/13 o nepoctivých podmínkách se spotřebiteli, Směrnice Rady 90/13 o souborných službách pro cesty a, pobyty a zájezdy.

### 3.11 Judikatura

Soudní rozhodnutí, nebo také judikatura, nelze z pohledu českého právního řádu považovat za ryzí pramen práva, nicméně každý právník v případě výkladu konkrétních ustanovení jako první hledá odpověď na své otázky právě v judikatuře. V případě práva mezinárodní letecké přepravy je situace o to složitější, že judikatura je často výsledkem činnosti i cizích soudů, neboť jak bylo zmíněno již několikrát v této práci, vztahy z mezinárodní letecké přepravy jsou vztahy s mezinárodním prvkem. Ne náhodou většina rozhodnutí je tvořena soudy patřící do tzv. anglo-amerického právního systému.

Zvláštní postavení má judikatura evropská, neboť ta je považována za sekundární pramen práva. Dokonce v oblasti evropského mezinárodního práva soukromého tvoří dominantní pramen práva.<sup>59</sup>

### 3.12 Smluvní ujednání a mimosmluvní prohlášení

I samotné smluvní strany se podílejí na úpravě vztahů v mezinárodní letecké přepravě, a to zejména formulováním konkrétních ujednání v přepravní smlouvě či jiném smluvním ujednání. Většina takových ujednání je součástí přepravních podmínek či vzorových smluv, které protistrana nemůže již měnit. Na druhou stranu přepravní podmínky či vzorové smlouvy řada přepravců prezentuje na svých webových stránkách, a pokud některý ze subjektů projeví zájem o uzavření smlouvy, má dostatek času na seznámení se s nimi. Výhodou přepravních podmínek, je samozřejmě jejich kompletnost, která je často součástí samostatného dokumentu, který je přílohou smlouvy. Nevýhodou z pohledu cestujících je samozřejmě jejich nepřehlednost, obsáhlost.

V historii úpravy práv v mezinárodní letecké přepravě se setkáváme rovněž se zvl. formou právní úpravy, a to s mimosmluvním prohlášením dopravců. Jde o

---

<sup>59</sup> Pauknerová, M. Evropské mezinárodní právo soukromé, Praha: C. H. Beck 2008, str. 39.

jednostranný právní úkon dopravce, kterým se dopravce zavazuje k nějaké povinnosti vůči druhé smluvní straně nad rámce právní úpravy. Mezi tato ujednání patří např.:

- Montrealské ujednání (1966) – ujednání zpřísnilo pravidla odpovědnosti dopravce stanovené VÚ, a to zejména ustanovení týkající se odpovědnostních limitů,<sup>60</sup> aplikace čl. 20 odst. 1 VÚ. Přistoupení k Montrealským ujednáním, představovalo jednu z podmínek povolení provozování mezinárodní letecké dopravy do a ze Spojených států amerických.
- Japonská iniciativa (1992) – svým obsahem jde o podobnou úpravu jako v případě Montrealského ujednání.<sup>61</sup> Japonské ujednání představovalo zakotvení přísnější úpravy odpovědnosti dopravce stanovené VÚ, a to přímo v přepravních podmínkách dopravce, nejprve společnosti Japan Airlines a po té dalších japonských dopravců. Japonské ujednání spustilo proces změn Varšavského systému.<sup>62</sup>
- IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability (1995) - jde o dohodu uzavřenou mezi dopravci sdruženými v organizaci IATA. Jejím obsahem bylo odmítnutí omezení pravidel odpovědnosti dopravce stanovených Varšavským systémem. Konkrétně se jednalo o vzdání se práva dopravce dovolávat se limitu stanoveného v čl. 22 (1) VÚ v případě škody, jež nastala tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo utrpěl jakékoli jiné poškození na těle v důsledku nehody. Dopravci podpisem dohody rovněž

---

<sup>60</sup> Odpovědnostní limity v případě náhrady škody byly navýšeny na částku 75.000 USD bez možnosti uplatnění práva podle čl. 20 odst. 1 VÚ.

<sup>61</sup> Odpovědnostní limity v případě náhrady škody byly navýšeny na částku 100.000 SDR bez možnosti uplatnění práva dopravce podle čl. 20 odst. 1 VÚ.

<sup>62</sup> Cheng, B. A new era in the law of international carriage by air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999). *International and Comparative Law Quarterly*, Vol 53, October 2004, str. 833n.

přistoupily k závazku neaplikovat ve svůj prospěch ustanovení čl. 20(1)  
VÚ v případech, kdy náhrada škody nepřesahovala částku 100.000 SDR.

## **4 Varšavská úmluva**

### **4.1 Působnost Varšavské úmluvy**

Obecně VÚ vymezuje působnost dvojím způsobem, jednak pozitivně v čl. 1 odst. 1 a negativně v čl. 2 odst. 2. Dále pak úmluva rozlišuje mezi dopravu prováděnou dopravním leteckým podnikem - viz čl. 1 odst. 1 VÚ a dopravu prováděnou státem nebo jinými právníckými osobami práva veřejného - viz čl. 2 odst. 1 VÚ.

Pro aplikaci Varšavské úmluvy musí být splněny následující podmínky aplikace:

- musí jít o mezinárodní leteckou dopravu osob, zavazadel nebo zboží
- doprava musí být realizována letadlem
- doprava musí být prováděna za úplatu nebo bezplatně

VÚ může být rovněž aplikována i za předpokladu, že některá z uvedených podmínek není splněna, a to v případě, že stát převzal její ustanovení do vnitrostátního právního řádu, např. ve Velké Británii (Carriage by Air Act (application of provisions) Order 1967 S.I. 1967/480V) nebo v případě, že si smluvní strany sjednaly její aplikaci.

### **4.2 Mezinárodní doprava osob, zavazadel nebo zboží**

Pojem mezinárodní doprava Varšavská úmluva definuje hned v čl. 1 odst. 2. Podle tohoto článku, jde o mezinárodní dopravu, pokud podle ujednání stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení dopravy nebo k překládání či nikoliv, buď na území dvou vysokých smluvních stran, nebo na území pouze jedné vysoké smluvní

strany je-li stanovena zastávka na území, jež je podrobena suverenitě, mandátu nebo pravomoci některé jiné mocnosti i když není smluvní.<sup>63</sup> Z této definice vyplývá, že k tomu, abychom zjistili, zda se jedná o mezinárodní dopravu, jsou důležité informace týkající se stran, místa odletu, místa určení, zastávky dohodnuté stranami smlouvy. Uvedené informace jsou obsahem letenky, tedy jednoho z dopravních dokumentů.

Haagský protokol ustanovení čl. 1 odst. 2 zrušil a nahradil jej novým. Nové znění nepřineslo novou definici, nýbrž pouze upustilo od zastaralých pojmů uvedených v druhé větě čl. 1 odst. 1 VÚ a nahradilo je novějšími.

### 4.3 Doprava provozovaná letadlem

Varšavská úmluva ani jiné navazující právní úpravy se nikdy nepokusily definovat, co je letadlo. Tento úkol byl přenechán soudům, jež se o to několikrát ve svých rozhodnutích pokusily. V případě rozhodnutí ve věci *Lagarde v. Beudinat 1989 R.F.D.A 551 (C.A. Chambrey, 17 Oct 1989)*<sup>64</sup> soud definoval letadlo, jako plavidlo schopné pohybu ve vzduchu. Řada rozsudků však místo snahy definovat abstraktně pojem letadlo, pouze stanovila, zda se na konkrétně určený prostředek vztahuje Varšavská úmluva či nikoli, tak je tomu např. v rozsudku *Orient v. Sabena 8 Avi. 17273 (D.C. N.Y 1962)*,<sup>65</sup> jež stanovil, že helikoptéra je prostředek, na který se vztahuje Varšavská úmluva. Soudy postupně došly k závěrům, že Varšavská úmluva se vztahuje dále i na dopravu zajišťovanou balónem nebo větroněm. Kromě judikatury se o definici letadla pokusily i některé právní řády, mezi tyto právní řády patří např. německá právní úprava nebo italská.

---

<sup>63</sup> Čl. 1 odst. 2 VÚ.

<sup>64</sup> Goldhirsh, L. B. *The Warsaw Convention Annotated: A legal Hanbook*. Hague, 2000, str. 12.

<sup>65</sup> Goldhirsh, L. B. *The Warsaw Convention Annotated: A legal Hanbook*. Hague, 2000, str. 13.



Z ustanovení čl. 1 odst. 1 Varšavské úmluvy, je zřejmé, že její aplikace je vyloučena u náhradní přepravy, která je zajišťována jiným prostředkem než letadlem. K takové situaci může dojít např. z důvodu špatných povětrnostních podmínek apod.

#### **4.4 Doprava za úplatu nebo bezplatně**

O dopravu za úplatu půjde v případě, kdy je taková úplata stanovena v přepravní smlouvě. Pokud taková úplata není stanovena, aplikace Varšavské úmluvy přichází v úvahu pouze v případě, že přepravu zajišťuje dopravní podnik.

Zvláštní postavení mají zaměstnanci dopravce, neboť ty se účastní mezinárodní dopravy, ale bezúplatně. Na okruh těchto osob se VÚ nevztahuje, neboť vztah mezi zaměstnanci a dopravcem je založen pracovní smlouvou a nikoli smlouvou přepravní. Odpovědnost dopravce se tedy v tomto případě řídí pracovněprávními předpisy. Existují, ale situace, kdy aplikace Varšavské úmluvy je i v těchto případech přípustná. Jde např. o situaci, kdy zaměstnanec cestuje letadlem do určitého místa za účelem plnění svých pracovních povinností. Zvláštní případ představují také tzv. volné letenky zaměstnanců, jde vlastně o jakési bonusy, které poskytuje zaměstnavatel svým zaměstnancům. Podle literatury je i v tomto případě VÚ aplikována, neboť jde o bezúplatnou dopravu prováděnou leteckým podnikem.

#### **4.5 Vyloučení aplikace VÚ**

Varšavská úmluva se dle čl. 2. odst. 2 nevztahuje na dopravu, provozovanou v mezích platnosti mezinárodních smluv poštovních. Takovou smlouvou může být např. Lausanne Convention z roku 1976, která sama upravuje otázku odpovědnosti za škodu způsobenou při přepravě poštovní zásilky. Varšavská úmluva se dále nevztahuje na mezinárodní leteckou dopravu, kterou provádějí letecké podniky jako první pokusy za účelem zřízení pravidelných leteckých linií, ani na dopravu, která se provádí za mimořádných okolností mimo rámec veškeré normální činnosti leteckého provozu, viz čl. 34 VÚ. Text tohoto článku byl reakcí na bezpečnostní situaci letecké dopravy

v letech, kdy jakékoliv pokusné lety za účelem zřízení nové letecké trati byly častým zdrojem rizika.<sup>66</sup> VÚ vlastně odpírala dopravci výhody plynoucí z úmluvy. V dnešní době otázka rizika spojeného s použitím nové letecké linie je minimální. Tento přístup byl potvrzen i praxí soudů, tak je tomu např. v rozhodnutí soudu I. stolice v Bruselu ve sporu *Fischer et Co. C. SABENA*, z května roku 1950.<sup>67</sup> Soud v tomto rozhodnutí prohlásil, že první let letadla společnosti SABENA přes Atlantický oceán provedený v roce 1946, nelze podřadit pod ustanovení čl. 34 VÚ, neboť přes Atlantický oceán v té době létalo již pět velkých leteckých společností, zajišťujících pravidelné lety. Rozsudek dále uvádí, že k dané trati byly vydány i příručky pro piloty. Riziko spojené s prvním pokusným letem, tak jak bylo spatřováno v době vzniku Varšavské úmluvy, nebylo v případě společnosti SABENA srovnatelné.

Haagský protokol čl. 34 zrušil a nahradil je ustanovením novým. Toto ustanovení již neřeší otázku tzv. prvních pokusných letů za účelem zřízení pravidelných leteckých linií, ale věnuje se dopravě prováděné za mimořádných okolností mimo rámec veškeré normální činnosti leteckého provozu. Za mimořádnou okolnost, lze považovat např. záchranné práce při živelných pohromách apod. Článek 34 HP takovýmto letům poskytnul výhody plynoucí z Varšavské úmluvy a současně v takových situacích odstranil povinnost vystavit náležité dopravní dokumentů, jejichž nedostatek je spojen se sankcí v podobě nemožnosti dovolat se omezení odpovědnosti.

## 4.6 Přepravní dokumenty

Jedním z velkých přínosů Varšavské úmluvy bylo sjednocení základních dopravních dokumentů. Tyto dokumenty mají v mezinárodní letecké přepravě důležité postavení, zejména ve spojitosti s režimem odpovědnosti dopravce. Z hlediska

---

<sup>66</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha, 1963, str. 236.

<sup>67</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha, 1963, str. 236.

systematiky byla úprava základních dopravních dokumentů situována do druhé hlavy VÚ. Tato hlava se souhrnně nazývá Dopravní listiny. Hlava se dále dělí na tři oddíly, přičemž každý z těchto oddílů se věnuje odděleně dopravním dokumentům určeným pro dopravu osob, dopravu zavazadel a pro dopravu zboží. Úprava stanovila zejména náležitosti, které musí být součástí dopravního dokumentu a následky spojené s jejich nedostatkem.

Za dopravní dokumenty jsou považovány je letenka, zavazadlový lístek a letecký nákladní list.

#### **4.6.1 Letenka**

Z ustanovení čl. 3 Varšavské úmluvy je na první pohled jasné, že jeho úkolem nebyla snaha charakterizovat či definovat pojem letenka, nýbrž stanovit povinnosti dopravce vydat letenku se stanovenými náležitostmi.

Mezi tyto náležitosti patří:

- místo a datum vydání
- místo odletu a určení
- stanovení zastávky, přičemž dopravce si může vymínit jejich změnu v případě nutnosti, takovou změnou nemůže však být dopravě odňata její mezinárodní povaha
- jméno a adresu dopravce nebo dopravců
- upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený Varšavskou úmluvou

Jak již bylo konstatováno výše, Varšavská úmluva se nezabývala definicí letenky a ani náznakem neřešila její povahu. Odpověď na otázku, co je a není letenka, jakou má funkci, najdeme opět v judikatuře či odporných člancích. Komentář k Varšavské úmluvě, od L.B. Goldhirsche vymezil letenku jako potištěný papír, který má obvykle podobu bukletu, jež je tvořen jedním nebo více kupony a potvrzuje existenci uzavření

smlouvy mezi dopravcem a cestujícím. Tuto definici nelze nadále považovat za relevantní, neboť odpovídá době jejího vzniku a nikterak nereflektuje vývoj tzv. e-commerce. Jiný názor, resp. pravidlo, které existuje ve Spolkové republice Německo, tvrdí, že neexistuje žádná smlouva, pokud nebyla doručena letenka. Tento názor je odmítán, neboť letenka nepředstavuje smlouvu o přepravě.<sup>68</sup> Jiný autor považuje letenku za důkazní prostředek, legitimační doklad, který prokazuje, že byla uzavřena přepravní smlouva specifických náležitostí, která spadá pod režim odpovědnosti podle Varšavské úmluvy. Stejný autor dále prohlašuje, že letenka není cenným papírem.<sup>69</sup> Určitý pokus, nebo spíše tendence ve vymezení pojmu letenka přinesl Haagský protokol. Ten totiž druhý odstavec čl. 3 Varšavské úmluvy zrušil a nahradil jej novým ustanovením, které kromě nově formulovaných náležitostí letenky, upouštějících již od náležitosti spočívající v místě a době vydání, mimo jiné označuje letenku jako o důkazu o uzavření a podmínkách dopravní smlouvy, není-li prokázán opak.

Kromě již zmíněných náležitostí letenky stanovila Varšavská úmluva v čl. 3 také následky spojené s nedostatkem, nesprávností nebo ztrátou letenky. Ani jeden z uvedených nedostatků nemá vliv na platnost dopravní smlouvy a na její podřízení se předpisům VÚ. Na druhé straně však dopravce, který přijme cestujícího, aniž by mu vydal letenku, se vystavuje, podle Varšavské úmluvy, nebezpečí spočívající v nemožnosti dovolávat se těch ustanovení úmluvy, jež vylučují nebo omezují jeho odpovědnost.

Haagský protokol ponechal následky v případě porušení povinnosti vydat letenku dopravcem beze změny a současně doplnil ustanovení o případ, kdy dopravce souhlasí s tím, aby cestující nastoupil do letadla, aniž by mu byla vydána letenka. Také v tomto případě není možné se dovolávat oprávnění z úmluvy pro něj vyplývající. Haagský protokol sice nestanovil formu souhlasu, ale vyřešil tím případ tzv. černých pasažérů,

---

<sup>68</sup>Goldhirsh, L. B. The Warsaw Convention Annotated: A legal Hanbook. Hague, 2000, str. 27.

<sup>69</sup>Milde. M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva, Praha, 1963, str. 238.

neboť dopravce těmto pasažérům nevydává letenku a současně nesouhlasí s jejich vstupem na palubu letadla.

#### **4.6.2 Zavazadlový lístek**

Zavazadlový lístek je další z dopravních dokumentů, který musí dopravce vydat k dopravě zavazadel, pokud je přepravuje. Varšavská úmluva opět nedefinovala pojem zavazadlo, ale pouze negativně vymezila ve svém prvním odstavci čl. 4, že za zavazadla se nepovažují drobné osobní předměty, které si cestující sám opatruje. Podle ustanovení čl. 4 odst. 3 Varšavské úmluvy musí zavazadlový lístek obsahovat:

- místo a dobu vydání
- místo odletu a určení
- jméno a adresu dopravce nebo dopravců
- číslo letenky
- upozornění, že zavazadla se vydávají držitelům průvodky
- počet a váhu zavazadel
- částku uvedené ceny podle čl. 22 odst. 2 VÚ
- upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený VÚ

Zavazadlový lístek se vydává ve dvou provedeních, z toho jedno provedení je určeno cestujícímu a jedno dopravci. Sankce spojené s nedostatkem, nesprávností nebo ztrátou průvodky jsou na první pohled srovnatelné se sankcemi uvedenými v čl. 3. Varšavské úmluvy, tedy nemožností dovolávat se ustanovení úmluvy, která vylučují nebo omezují odpovědnost dopravce. Článek 4 je však poněkud striktnější, neboť navíc postihuje dopravce i v případě, že zavazadlový lístek vydá, ale ten neobsahuje údaje uvedené v čl. 4 odst. 3 písm. d), f), h) VÚ. Nedostatek těchto údajů nebyl pouhým nedodržením formalit, které kdysi tvůrci úmluvy stanovili, ale jejich význam byl daleko podstatnější. Tak např. číslo letenky, představuje odkaz na určitou přepravní smlouvu, podle níž lze usoudit, zda jde o mezinárodní dopravu ve smyslu úmluvy. Údaje o váze a počtu zavazadel jsou důležité pro nároky z odpovědnosti podle VÚ a konečně v

upozornění, že pro dopravu platí režim Varšavské úmluvy je spatřována volba práva stranami přepravní smlouvy.<sup>70</sup>

Haagský protokol přinesl změnu čl. 4 spočívající v zjednodušení náležitostí zavazadlového lístku a dále zohlednil praxi dopravců spočívající v tom, že zavazadlový lístek je spojen s letenkou nebo je přímo obsahem letenky.<sup>71</sup> To mělo význam zejména ve spojitosti s tzv. zavazadly zapsanými, tj. těmi, které cestující svěřil do péče dopravce během letu. Pokud je nadále zavazadlový lístek je spojen s letenkou nebo obsažen v letence, která vyhovuje ustanovení čl. 3 odst. 1 VÚ, nemusí dopravce vydávat další zavazadlový lístek. V opačném případě povinnost dopravce zůstává. Co do výčtu náležitostí zavazadlového lístku, byl Haagský protokol skromnější - viz čl. IV písm. a) Haagského protokolu. Mimo výše uvedené změny protokol kvalifikoval právní povahu zavazadlového lístku, který považuje za důkaz o zápisu zavazadel a podmínkách dopravní smlouvy, pokud není prokázán opak.

#### **4.6.3 Letecký nákladní list**

Ustanovení upravující tento přepravní dokument jsou mnohem rozsáhlejší než ustanovení týkající se dvou předchozích dokumentů. Obsahem článků 5 až 16 úmluvy není jenom úprava náležitostí dokumentů, ale obsahují také hmotněprávní předpisy o vzájemných právech a povinnostech odesílatele zboží, dopravce a příjemce zboží. V následujících řádcích bude věnována pozornost ustanovením, které se týkají hlavně povahy a náležitostí nákladního leteckého listu.

Výčet náležitostí leteckého nákladního listu je mnohem delší, než je tomu u předchozích dokumentů. Náležitosti tvoří následující údaje:

---

<sup>70</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha, 1963, str. 241.

<sup>71</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha, 1963, str. 241.

- místo, kde listina byla sepsána, a doba, kdy byla vyhotovena
- místo odletu a určení
- stanovení zastávky, přičemž dopravce si může zmíniti jejich změnu v případě nutnosti, takovou změnou nemůže však býti dopravě odňata její mezinárodní povaha
- jméno a adresu odesílatele
- jméno a adresu prvního dopravce
- jméno a adresu příjemce, je-li toho třeba
- povahu zboží
- počet, způsob balení, zvláštní známky nebo čísla zásilek
- váhu, množství, objem nebo rozměry zboží
- zjevný stav zboží a obalu
- cenu dopravy, je-li sjednána, dobu a místo platby a osobu, která má platiti
- jde-li o zásilku na dobírku, cenu zboží a popřípadě částku výloh
- částku udané ceny zboží
- počet vyhotovení leteckého nákladního listu
- listiny předané dopravci jako přílohy leteckého nákladního listu
- dopravní lhůtu a celkové označení předepsané cesty, byly-li sjednány
- upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený Varšavskou úmluvou<sup>72</sup>

V porovnání s náležitostmi letenky a zavazadlového lístku, se kromě již obligatorních údajů týkající se dopravce, upozornění o režimu odpovědnosti apod., nově objevují údaje o osobě odesílatele, příjemce a údaje o zboží. Jestliže u předchozích dokumentů byly určité nedostatky spojeny se sankcí, která postihovala dopravce, u leteckého nákladního listu je tomu jinak. Úmluva na jedné straně postihuje dopravce v podobě nemožnosti dovolávat se ustanovení vylučujících nebo omezujících jeho odpovědnost, a to v případě, že přijme-li zboží aniž byl vyhotoven letecký nákladní list,

---

<sup>72</sup> Čl. 8 VÚ.

nebo když přijme zboží a vyhotovený letecký list nákladní neobsahuje taxativně uvedené údaje.<sup>73</sup>

Na druhé straně postihuje i odesílatele, neboť ten ručí za přesnost údajů a prohlášení o zboží, jež zapíše do leteckého nákladního listu. Pokud by v důsledku těchto nepřesností došlo ke vzniku škody, ať už na straně dopravce nebo jiné osoby, bude odesílatel za tuto škodu plně odpovědný. Opodstatnění ustanovení o odpovědnosti odesílatele je spatřováno ve skutečnosti, že povaha zboží nebo jeho stav může být zdrojem zvýšeného rizika v letecké dopravě a může způsobit dopravci i jiným osobám škodu.<sup>74</sup> Souhrnně lze označit náležitosti leteckého nákladního listu jako náležitosti technického charakteru.

Na tuto problematiku reagoval HP a zúžil svým čl. VI okruh náležitostí o ty, jež se týkají vlastností a informací o zboží. Také důsledky obsahu leteckého nákladního listu pro režim odpovědnosti nezůstaly tak přísné, jako tomu je v čl. 9 úmluvy. Pouze nedostatek upozornění stanoveného v čl. 8 písm. c) Haagského protokolu způsobuje nemožnost dovolání se režimu odpovědnosti. Významnou iniciační roli v přistoupení k mírnější koncepci náležitostí leteckého nákladního listu, sehrála především soudní praxe. Za zmínku stojí případ rozhodnutí Supreme court of new York County z dne 21.6.1954 ve sporu *Amerin Smelting and Refining Corp. v. Phillipine Airlines Inc.* Dopravce v tomto případě opomněl uvedení zastávek, tedy jednu z náležitostí, kterou vyžaduje úmluva v čl. 8 písm. c). Důsledkem tohoto opomenutí bylo podle ustanovení úmluvy nemožnost dovolání se odpovědnostního režimu. Dopravcovo letadlo havarovalo a náklad byl zničen. Žalobce s odkazem na Varšavskou úmluvu u soudu uplatňoval náhradu v celé výši, tedy ve výši, která přesahuje limity stanovené úmluvou. Soud žalobcův nárok zamítl s tím, že mezinárodní charakter smlouvy je zřejmý již z uvedení místa odletu (Oakland) a místa přiletu (Hongkong) a žalobci muselo být zřejmé (a vyplývá to z rozumné interpretace ujednání mezi stranami), že na této

---

<sup>73</sup> Čl. 9 VÚ.

<sup>74</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha, 1963, str. 244.



vzdálenosti letadlo musí mít zastávky již z technických důvodů.<sup>75</sup> Podobný názor nacházíme i v dalších rozhodnutích jako např. Rozhodnutí Supreme Court of New York County ze dne 3. 10. 1949 ve sporu *Kraus v. KLM*.<sup>76</sup>

Letecký nákladní list představuje podle VÚ především důkaz, že byla sjednána smlouva, dále že zboží bylo přijato, a v poslední řadě prokazuje podmínky dopravy.

## 4.7 Práva a povinnosti stran

Ustanovení upravující práva a povinnosti stran jsou obsažena převážně v II. hlavě VÚ. Práva a povinnosti v úmluvě uvedená lze rozdělit do následujících skupin, a sice:

- na práva a povinnosti dopravce
- na práva a povinnosti odesílatele
- na práva povinnosti příjemce.

Práva a povinnosti cestujících nejsou výslovně uvedena v ustanovení II. hlavy VÚ, nicméně jejich existence je odvozována od ustanovení upravujících povinnosti dopravce, a sice jako protiklad povinností dopravce.

Mezi práva a povinnosti dopravce patří:

- právo žádat, aby odesílatel vyhotovil a jemu odevzdal nákladní list letecký<sup>77</sup>
- právo žádat odesílatele o vyhotovení několika leteckých nákladních listů, a to v případě je-li několik zásilek<sup>78</sup>
- povinnost vystavit letenku<sup>79</sup>

---

<sup>75</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha, 1963, str. 244.

<sup>76</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha, 1963, str. 245.

<sup>77</sup> Čl. 5 odst. 1 VÚ.

<sup>78</sup> Čl. 7 VÚ.

- povinnost vystavit průvodku pro zavazadla<sup>80</sup>
- povinnost podepsat nákladový list jakmile převezme zboží<sup>81</sup>
- povinnost uvědomit příjemce o příchodu zboží, nebylo-li jinak dojednáno<sup>82</sup>
- povinnost upozornit odesílatele o nemožnosti provedení jeho příkazů<sup>83</sup>

Mezi práva a povinnosti odesílatele patří:

- právo žádat od dopravce přijetí leteckého nákladního listu, který odesílatel vyhotovil<sup>84</sup>
- právo nakládat se zbožím způsobem uvedeným, a to za předpokladu, že splnil všechny závazky plynoucí z dopravní smlouvy<sup>85</sup>
- povinnost podat vysvětlení a připojit k leteckému nákladnímu listu doklady, jichž jest před odevzdáním, zboží příjemci třeba, aby byly splněny celní, poplatkové nebo policejní formality<sup>86</sup>

Mezi práva a povinnosti příjemce patří:

- právo uplatňovat ve lhůtě sedmi dnů poté, kdy mělo dojít zboží nebo dopravce přiznal ztrátu zboží, proti dopravci práva plynoucí z dopravní smlouvy<sup>87</sup>
- právo jakmile zboží došlo na místo určení, žádat na dopravci, aby mu odevzdal letecký nákladní list a vydal zboží, za předpokladu, že

---

<sup>79</sup> Čl. 3 odst. 1 VÚ.

<sup>80</sup> Čl. 4 odst. 1 VÚ.

<sup>81</sup> Čl. 6 odst. 3 VÚ.

<sup>82</sup> Čl. 13 odst. 2 VÚ.

<sup>83</sup> Čl. 12 odst. 1 VÚ.

<sup>84</sup> Čl. 5 odst. 1 VÚ.

<sup>85</sup> Čl. 12 odst. 1 VÚ.

<sup>86</sup> Čl. 16 odst. 1 VÚ.

<sup>87</sup> Čl. 13 odst. 3 VÚ.

zaplatil úhrnou částku pohledávek a splnil dopravní podmínky uvedené v leteckém nákladním listu.<sup>88</sup>

## 4.8 Odpovědnost dopravce

Druhou oblastí unifikace představovala úprava režimu odpovědnost dopravce, obsažená v III. hlavě úmluvy. Ustanovení této hlavy stanovuje jednotnou hmotněprávní úpravu odpovědnosti dopravce za škody způsobené cestujícím, dále pak za škody na zapsaných zavazadlech a zboží v mezinárodní letecké přepravě. Kromě hmotněprávní úpravy nalezneme v téže hlavě i ustanovení procesněprávního charakteru upravující výlučnou příslušnost soudů pro řešení sporů z odpovědnosti.

Právní úpravu odpovědnosti dopravce v úmluvě má kogentní povahu, což znamená, že subjekty vázané Varšavskou úmluvou nemohou režim odpovědnosti v ní stanovený obejít nějakým vedlejším ujednáním, či jinou formou dohody. V případě, že by k tomu došlo, je takové ujednání dle čl. 23 striktně považované za neplatné a právně neúčinné. Podobně prohlašuje VÚ ve svém čl. 32 za neplatné také jakékoli smluvní doložky a všechny zvláštní úmluvy učiněné před vznikem škody, vedoucí odchýlení se od pravidel Varšavské úmluvy.

Právní úpravu odpovědnosti dopravce za škody způsobené cestujícím a za škody způsobené na zapsaných zavazadlech či zboží v mezinárodní letecké dopravě, jak bylo unifikována Varšavskou úmluvou, lze charakterizovat třemi znaky:

- odpovědnost dopravce je omezená pevně stanovenými maximálními částkami
- odpovědnost dopravce je založena na zavinění
- je stanovena presumpce zavinění – důkazní břemeno leží na dopravci<sup>89</sup>

---

<sup>88</sup> čl. 113 odst. 1 VÚ.

Předpokladem vzniku odpovědnosti, je tedy zavinění dopravce. Za zavinění se obecně považuje psychický vztah odpovědného subjektu k jeho vlastnímu úkonu, který není v souladu s objektivním právem. Zavinění je založeno na prvku vědění a prvku vůle. Kombinací prvků vědění a vůle vznikají různé formy a stupně zavinění. Zavinění dopravce musí zahrnovat jednak úkon, jež se přiči objektivnímu právu, dále škodu jež je následkem protiprávního úkonu a příčinnou souvislost mezi protiprávní múnkem a způsobenou škodou.<sup>90</sup>

#### 4.8.1 Omezená odpovědnost dopravce

Omezená odpovědnost dopravce je považována za významnou zásadu práva letecké dopravy.<sup>91</sup> VÚ nestanovila toto omezení jednotně, nýbrž rozlišuje omezení odděleně pro odpovědnost vůči cestujícím, pro zavazadla, a zboží a dále zvlášť pokud jde o předměty, jež si cestující opatruje sám.<sup>92</sup> Limitace odpovědnosti spočívá v pevně stanovené částce, kterou může poškozený uplatňovat jako nárok na náhradu škody. Limity byly původně úmluvou stanoveny ve francích, přesně ve „*zlatých francouzských francích*“, které odpovídaly svou hodnotou 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000.<sup>93</sup> Montrealské protokoly I, II, III z roku 1975 nahradily zlatý francouzský frank měnovou jednotkou Mezinárodního měnového fondu tzv. SDR (zkratka SDR nebo také special drawing rights – zvláštní práva čerpání, představuje smluvně vytvořené finanční zdroje Mezinárodního měnového fondu). Používání SDR eliminuje finanční rozdíly, výkyvy

---

<sup>89</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha, 1963, str. 246.

<sup>90</sup> Švestka, J., Dvořák, J a kol. Občanské právo hmotné 2 (Díl třetí: Závazkové právo). 5. Vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, str. 414.

<sup>91</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 247.

<sup>92</sup> Čl. 22 VÚ.

<sup>93</sup> Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, č. 3, str. 271.

spojené se znehodnocením limitů inflací, a které znevýhodňovaly zejména postavení cestujících.<sup>94</sup>

Původ stanovení limitů prostřednictvím Varšavské úmluvy není zcela jednoznačný. V literatuře nacházíme rozdílné argumenty, z nichž některé jsou zcela irelevantní. Mezi ně patří odůvodnění, že jejich existence zajišťuje pomoc finančně slabému vznikajícímu průmyslovému odvětví. Dalším takovým nepřijatelným argumentem je tvrzení, že limity rozdělují rizika katastrofy apod.

Na druhé straně můžeme některé z nich považovat za opodstatněné. Mezi takové patří tvrzení, že omezení odpovědnosti dopravce vede k omezení soudní sporů a umožní rychlé vyrovnání (většina nároků z odpovědnosti je při systému limitů likvidována mimosoudně tak, že dopravce poskytne maximální částku podle VÚ). V neposlední řadě se také uvádí argument, že stanovením limitů se dosahuje unifikace práva v rozsahu odpovědnosti.<sup>95</sup>

Limity byly stanoveny pevnou částkou, která není nijak závislá na vývoji ekonomiky či jiné podobné veličině. Kromě již zmíněného přechodu ze zlatého francouzského franku na SDR došlo postupně ke změnám jejich výše. Bez ohledu na přesné částky, neboť to bude předmětem dalších kapitol, je třeba uvést, že k těmto změnám došlo v důsledku přijetí Haagského protokolu v roce 1955, dále v souvislosti s přijetím dodatkových protokolů I, II a III k Varšavské úmluvě v Montrealu v roce 1975. Navýšení měl přinést i Guatemalský protokol sjednaný v roce 1971. Ten však nedosáhl potřebného počtu ratifikací, a tudíž nevstoupil nikdy v platnost. Zvyšování limitů bylo reakcí na rozvoj letecké dopravy a zvyšující se nároky na bezpečnost provozu. Současně rostla i nespokojenost s limity ze strany smluvních států, zejména s

---

<sup>94</sup> Zvláštní práva čerpání (Special Drawing Rights, SDR) jsou jednotnou měnovou a účetní jednotkou užívanou v rámci Mezinárodního měnového fondu a při některých složitějších transakcích i v soukromém sektoru. SDR tvoří hlavní rezervní aktivum MMF a odvozují se od průměrné hodnoty měn USA, Německa, Japonska, Francie a Velké Británie – zemí nejvíce zapojených do globálního obchodního systému. Od roku 1999, kdy bylo zavedeno euro, jsou měnami v koši Americký dolar, Euro, Libra šterlinků a Japonský jen. MMF přiděluje SDR svým členům na základě výše jejich členských kvót.

<sup>95</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 249.

limity odpovědnosti při přepravě osob. Jejich nespokojenost v některých případech byla spatřována v nerovnosti s částkami, které se přisuzují jako náhrada škody v dopravě vnitrostátní, které často byly mnohokrát vyšší, než limity stanovené VÚ (např. v USA).<sup>96</sup>

VÚ původně nikterak neupravila okamžik rozhodný pro přepočítání výše limitu na jinou měnu. V praxi byl tímto dnem buď okamžik, kdy ke škodě došlo, nebo okamžik, kdy bylo vyneseno soudní rozhodnutí. Haagský protokol tento nedostatek odstranil a přiklonil se k okamžiku dni rozsudku. Limity stanovené úmluvou mohli být v určitých případech překročeny. Jedním z těchto případů je situace, kdy dopravce si ve smlouvě s cestujícím sjednal vyšší hodnotu limitů,<sup>97</sup> dále v případě, kdy odesílatel, který odevzdává zásilku dopravci, učinil prohlášení o zájmu na dodání a zaplatí vyšší poplatek,<sup>98</sup> nebo v případě, kdy dopravce nesplnil náležitě své závazky. Nesplnění závazků může spočívat, buď v nedostatecích dopravních dokumentů, tak jak je uvedeno v čl. 3 odst. 2, čl. 4 odst. 4, čl. 9 VÚ, nebo v případě kvalifikovaného zavinění, tak jak je uvedeno v čl. 25 VÚ.

V souvislosti s úpravou obsaženou v Montrealské úmluvě je třeba upozornit na fakt, že Varšavská úmluva neobsahuje úpravu tzv. absolutní objektivní odpovědnosti v případě náhrady škody, která nastala tím, že došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího, za podmínky, že takto vzniklá škoda nepřesahuje částku původně 100 000 SDR na každého cestujícího, nyní 113 100 SDR (zproštění odpovědnosti pouze za předpokladu splnění podmínek, které stanoví čl. 20 MÚ).

---

<sup>96</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 253.

<sup>97</sup> Čl. 22 odst. 1 VÚ

<sup>98</sup> Čl. 22 odst. 2 VÚ.

#### 4.8.2 Zavinění dopravce a presumpce zavinění

Varšavská úmluva zvolila za základ režimu odpovědnosti zavinění, které presumuje, čímž se výslovně postavili proti koncepci odpovědnosti za výsledek.<sup>99</sup> Tento princip je obsažen v čl. 20 úmluvy. Toto ustanovení zakládá odpovědnost dopravce za škody, které dopravce zavinil tím, že neučinil on sám ani jeho zaměstnanci veškerá nutná opatření, aby škodě zabránil. Co představují ona „*veškerá nutná opatření*“, VÚ nikterak nedefinovala. Právě výklad tohoto pojmu je však podstatný, neboť prokáže-li dopravce, že učinil všechna nutná opatření, může dosáhnout částečného nebo úplného zproštění odpovědnosti. Z hlediska metod výkladu musíme vyloučit doslovný výklad, ten by totiž zcela vylučoval liberaci, neboť pokud by dopravce učinil veškerá nutná opatření, nemohlo by ani dojít k takové škodě, na níž by nenesla vinu. K liberaci by mohlo dojít pouze v případě tzv. vyšší moci, a to i v těchto případech by se dalo namítat, že dopravce má mít informace o počasí, a v případě bouřek nemá povolit vzlet letadla, prolétávající takovouto trasou. Stanovisko k výkladu pojmu „*veškerá nutná opatření*“ nabídli autoři úmluvy ve své zprávě o návrhu úmluvy. Podle nich „*veškerá nutná opatření*“ jsou spojená např. s organizací provozu, pečlivým výběrem zaměstnanců, důkladnou kontrolou zařízení apod. Autoři tedy vylučují veškerá nutná opatření, ale opatření přiměřená a normální.<sup>100</sup> V literatuře se také setkáváme s názorem, že dopravci k tomu, aby dosáhl liberace, stačí, když prokáže, že učinil opatření podle poměrů přiměřená a že jim věnoval náležitou péči. Tohoto výkladu, lze použít v případě, že známě poměry, za kterých ke škodě došlo. Co ale situace, kdy takovéto poměry neznáme z důvodu, že nikdo nehodu nepřežil a současně není k dispozici ani nějaké hlášení posádky, které by informovalo o takových to poměrech? Má vůbec dopravce v režimu aplikace Varšavské úmluvy liberovat? V podstatě existují dvě možnosti výkladu. První z nich se přiklání k extenzivní formě výkladu, podle kterého postačí k liberaci dopravce pouze předložení obecného důkazu, který prokazuje,

---

<sup>99</sup>Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 259.

<sup>100</sup>Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 268.

že dopravce učinil veškerá základní opatření k tomu, aby let proběhl bezpečně. Mezi takovéto důkazy patří např. osvědčení o technické způsobilosti letadla k letu apod. Tento příliš liberální výklad nelze považovat za spravedlivý. Druhý přístup je o něco přísnější a vyžaduje k liberaci dopravce jednak zjištění příčiny nehody a současně prokázání, že dopravce učinil všechna opatření, aby nehodě zabránil (musí dokázat, že učinil opatření v přímé a bezprostřední souvislosti s příčinou nehody), a to opatření přiměřená právě vzhledem ke konkrétní příčině, která vedla ke vzniku škody.<sup>101</sup> Druhý výklad potvrzuje i celá řada judikátům týkající se vzniku škody při prolétávání turbulencemi. V případě *Csillag v. Air France* francouzský soud liberoval dopravce v plném rozsahu, neboť ke zranění cestující došlo při prudkých poklesech a propadání letadla v oblasti turbulencí a dopravce prokázal, že učinil veškerá přiměřená a normální opatření k odvrácení škody a zabránit vzniku škody nemohl. V jiném rozhodnutí *Clyde a Parsley v. Midcontinent Airlines Inc.*, jež se týkalo také škody vzniklé z důvodu prolétávání atmosférickými turbulencemi, soud rozhodl o plné náhradě škody dopravcem, protože kapitán ve zmíněné oblasti nedal cestujícím příkaz, aby se připoutali. Tím dopravcův zaměstnanec opomenul učinit přiměřená opatření, která mohla vznik škody odvrátit. Soud v tomto případě dopravce odsoudil v plném rozsahu k náhradě škody.<sup>102</sup>

Další možný liberační důvod stanovila Varšavská úmluva v čl. 20 odst. 2, při dopravě zboží a zavazadel. Je jím jednak chyba v ovládní letadla, ve vedení letadla nebo v jeho navigaci. Původ tohoto ustanovení je spojován s úpravou námořního práva, kde je tento institut označován, jako tzv. nautické zavinění. Podstatou nautického zavinění byla představa, že dopravce nemůže řídit a dohlížet bezprostředně na technické provedení dopravy a musí se spolehnout na posádku. Za škody způsobené nautickým zaviněním neměl dopravce odpovídat.<sup>103</sup> Toto ustanovení, resp. úprava v něm obsažená

---

<sup>101</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 269.

<sup>102</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 270.

<sup>103</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 271.



nebyla příliš šťastná, neboť přeprava zavazadel a zboží se většinou realizuje lety, které zajišťují současně i přepravu cestujících. Pokud by v praxi došlo k liberaci dopravce z důvodu nautického zavinění podle čl. 20 odst. 2 VÚ, nemohl by se dále dopravce bránit podle čl. 20 odst. 1 vůči cestujícím. K odstranění této diskrepance došlo až přijetím Haagského protokolu, který druhý odstavec předmětného článku zrušil a ponechal pouze první. Tím byla úprava zavinění, důkazního břemene a liberace pro dopravu cestujících, zavazadel a zboží, napříště jednotně upravena ve společném ustanovení.

#### 4.8.2.1 Kvalifikované zavinění

Kvalifikované zavinění představuje v režimu aplikace Varšavské úmluvy situaci, kdy škoda vzešla z dopravcova zlého úmyslu nebo ze zavinění, které je podle právního řádu soudu, na nějž věc byla vznesena, kladeno na roveň zlého úmyslu.<sup>104</sup> Toto ustanovení posiluje postavení poškozeného, neboť prokáže-li se existence kvalifikovaného zavinění, poškozený má nárok na náhradu škody bez ohledu na omezení, které poskytuje VÚ. Smyslem tohoto ustanovení, podle autorů úmluvy, bylo zpřísnění režimu odpovědnosti a zbavení výhod a ochrany dopravce nejen v případě zlého úmyslu, ale i v případě zvláštní kvalifikované nedbalosti, jakou je hrubá nedbalost, která je v řadě právních řádů stanovená na roveň zavinění úmyslnému. Ustanovení čl. 25 VÚ sebou přineslo hned několik obtíží, které byly spatřovány zejména v nemožnosti dovolat se spoluzavinění poškozeného, nebo ustanovení článků 17 a 18 VÚ. Rovněž odkaz na zavinění, které se podle legis fori rovná úmyslu je velmi vágní a neurčité.<sup>105</sup>

---

<sup>104</sup> Čl. 25 odst. 1 VÚ.

<sup>105</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 273.

Příkladem kvalifikovaného zavinění je např. mezipřistání na jiném letišti bez povolení.<sup>106</sup> Za kvalifikované zavinění naopak nelze považovat přesměrování nákladu se souhlasem smluvní strany.<sup>107</sup>

Haagský protokol čl. 25 VÚ přeformuloval a stanovil odpovědnost dopravce bez omezení rozsahu pouze za předpokladu, že bude prokázán úmysl nebo vědomá nedbalost dopravce nebo jeho zaměstnanců, jednajících při výkonu služby.<sup>108</sup>

Montrealská úmluva na rozdíl od Varšavské úmluvy přichází s odlišnou úpravou, podle níž se dopravce nemůže dovolávat odpovědnostních limitů z jeho jednání nebo opomenutí nebo jeho zástupců, pokud se jej dopustili s úmyslem škodu způsobit nebo nerozvážně s vědomím, že škoda může nastat, a to za předpokladu, že jde o škody vyplývající ze zpoždění cestujícího a na škody na zavazadlech.<sup>109</sup> Uvedená změna představuje určitou kompenzaci za navýšení limitů pro přepravu osob.

#### **4.8.3 Odpovědnost dopravce za škody způsobené cestujícím**

Těžiště úpravy je obsaženo v čl. 17 VÚ. Dopravce odpovídá za škodu, jež nastala tím, že byl cestující usmrcen, zraněn nebo utrpěl jakékoli jiné poškození na těle, stala-li se nehoda, která způsobila škodu v letadle nebo při jakýchkoliv operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z letadla. Škody za něž dopravce odpovídá, jsou vymezeny časově, prostorově a věcně. Jedním z nejvíce diskutovaných pojmů použitých v tomto ustanovení je pojem „*operace spojené s nastoupením do letadla a vystoupením z něho*“. Upřesnění pojmu „*operace spojené s nastoupením do letadla a vystoupením z letadla*“ bylo ponecháno judikatuře. Rozhodnutí ve věci *Bonancea v. Air France*, stanovilo, že „*operace spojené s nastoupením do letadla a vystoupením z letadla*“ počínají tehdy, kdy cestující na výzvu dopravcových zaměstnanců vstupují

---

<sup>106</sup> Rozhodnutí ve věci *Ruller Freres et al., c. Air Algérie* 1956 RFDA 220 (Cass. 22 Feb. 1956).

<sup>107</sup> Rozhodnutí ve věci *Chowdhury v Singapore Airlines* 23 Avi. 18208 (D.C.N.Y.1991).

<sup>108</sup> Čl. XIII HP.

<sup>109</sup> Čl. 22 MÚ.

*z čekárenských místností na letištní plochu.*<sup>110</sup> Toto rozhodnutí potvrdilo stanovisko vycházející z praxe dopravy, které označilo za počátek operací spojených s nastoupením do letadla okamžik, kdy cestující pod vedením dopravce zaměstnance opouští letištní budovu a vstupuje na letištní plochu. Operace spojené s vystoupením z letadla pak končí opuštěním letištní plochy a vstupem do budovy letiště. Z uvedeného vyplývá, že doprava na letiště, ani pobyt v letištní budově nemají přímý vztah k nástupu do letadla a výstupu z něho, ani k letecké dopravě jako celku.<sup>111</sup>

Dopravce v režimu Varšavské úmluvy odpovídá za škody, jež nastaly tím, že cestující byl usmrcen, zraněn, nebo utrpěl jakákoli jiná poškození na těle v důsledku nehody. Mezi škodou a nehodou musí být tedy příčinná souvislost. Přičemž za nehodu se považuje pouze škodlivá událost, která souvisí s leteckou dopravou nebo z ní vzniká, proto nebude dopravce odpovídat za zranění cestujícího, které mu způsobil jiný cestující. Současně nelze také považovat za nehodu úmrtí cestujícího v důsledku nemoci – např. srdeční záchvat, ke kterému došlo během letu, a na jehož základě cestující zemřel.

Omezení odpovědnosti dopravce vůči cestujícímu bylo stanoveno maximální částkou 125 000 franků, přičemž VÚ nerozlišuje, zda šlo o zranění lehké nebo těžké. Výše limitu, jak již bylo řečeno v předchozích kapitolách, byla změněna. Haagský protokol limit poprvé zvedl na částku 250 000 franků. O další navýšení se pokoušel bezvýsledně také Guatemalský protokol.

Za nedostatek základních ustanovení úpravy odpovědnosti dopravce obsažené ve Varšavské úmluvě je označováno neurčení osob, jež jsou oprávněny nárokovat náhradu škody, zejména v případech, kdy cestující zemře. Tato otázka by byla pravděpodobně řešena podle vnitrostátního práva za použití hraničního určovatele *lex fori*, i když v řadě případů by bylo vhodnější použít *lex personalis* usmrcené osoby.

---

<sup>110</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 261.

<sup>111</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 261.

Varšavská úmluva pamatovala i na případy, kdy cestující na určité trati musí přestupovat z letadla jedné společnosti do letadla druhé společnosti. Čl. 1 odst. 3 úmluvy považuje takto realizovanou dopravu za dopravu prováděnou jedním dopravcem, pokud jsou splněny podmínky v něm uvedené. Varšavská úmluva ve svém čl. 30 odst. 2 stanovila pravidlo, jehož úkolem je předcházet možným nejistotám, které se mohou objevit na straně cestujícího a jeho právních nástupců v souvislosti s otázkou vůči komu má být uplatňován jejich nárok. Podle ustanovení zmíněného článku, má být nárok uplatňován vůči dopravci, který provedl dopravu, při které došlo k nehodě, pokud první dopravce nepřevzal výslovným ujednáním odpovědnost za celou cestu.

#### **4.8.4 Odpovědnost dopravce za škody způsobené na zapsaných zavazadlech a zboží**

Při dopravě zapsaných zavazadel odpovídá dopravce za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením zavazadel či zboží, stala-li se událost, jež způsobila škodu za letecké dopravy.<sup>112</sup> Letecká doprava zahrnuje dobu, po kterou zavazadla nebo zboží jsou pod dozorem dopravce, ať již na letišti nebo v letadle, či kdekoli jinde při přistání mimo letiště. Naopak doba letecké dopravy nezahrnuje, podle ustanovení čl. 18 odst. 3 VÚ dopravu pozemní, námořní nebo říční, prováděnou mimo letiště. Pokud takováto doprava je realizována při provádění letecké dopravní smlouvy za účelem nakládání, dodání nebo překládání, má se za to, že každá škoda vzešla z události nastalé při letecké dopravě, nebude-li prokázán opak.<sup>113</sup> Odpovědnost k náhradě škody, která nastala na zapsaných zavazadlech, mimo dobu letecké dopravy se upravuje podle vnitrostátních předpisů, aplikovatelných podle kolizních zásad.

Důležitou roli při uplatňování nároků na náhradu škody hraje tzv. ohrazení nebo -li reklamace. Pokud příjemce shledá nějaké poškození, je povinen ihned zaslat o takové

---

<sup>112</sup> Čl. 18 VÚ.

<sup>113</sup> Čl. 18 odst. 3 VÚ.

skutečnosti dopravci ohrazení, nejpozději ve lhůtě tří dnů – jde-li o zavazadla, ve lhůtě sedmi dnů - jde-li o zboží. Pokud příjemce neučiní svůj projev vůle v uvedených lhůtách, má se za to, že zboží bylo dodáno v dobrém stavu a v souladu s dopravní listinou. Navíc spojuje VÚ s nedostatkem tohoto úkonu nepřipustnost jakékoli žaloby proti dopravci.<sup>114</sup>

Režim Varšavské úmluvy omezil odpovědnost dopravce za škody způsobené na zapsaných zavazadlech a zboží částkou 250 franků za kilogram.<sup>115</sup> Omezení opět nerozlišuje rozsah škody, ale je vázáno pouze na hmotnost zavazadla a zboží. Zvláštní limit byl stanoven pro předměty, jež si cestující opatruje sám, a sice 5 000 franků na osobu.<sup>116</sup>

Za škodu na nezapsaných zavazadlech nese dopravce podle VÚ odpovědnost pouze v případě, že škoda vznikla vinou dopravce, nebo jeho zaměstnanců nebo agentů.<sup>117</sup>

#### **4.8.5 Odpovědnost dopravce za škodu vzniklou zpožděním**

Podle VÚ je dopravce odpovědný i za škodu, která vznikla zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel a zboží. VÚ nikterak nedefinuje pojem „zpoždění“. Můžeme si tedy pod tímto pojmem představit např. nedodržení časového limitu určeného k realizaci přepravy. Určitou pomůckou by nám k vymezení pojmu zpoždění je ustanovení čl. 17 odst. 3 MÚ. Výkladem tohoto článku bychom mohli dojít totiž závěru, že zpoždění je doba, která je delší než 21 dnů od okamžiku, kdy mělo zavazadlo dojít. Takto definovaný pojem zpoždění je však použitelný pouze pro škodu vzniklou zpožděním zavazadel.

---

<sup>114</sup> Čl. 26 odst. 4 VÚ.

<sup>115</sup> Čl. 22 odst. 2 VÚ.

<sup>116</sup> Čl. 22 odst. 3 VÚ.

<sup>117</sup> Čl. 17 odst. 2 MÚ.

K tomu, aby mohl poškozený nárok uplatňovat, je třeba, aby poškozený v reklamační lhůtě 14 dní uplatnil svou reklamaci. Za počátek lhůty je označen okamžik kdy zavazadla nebo zboží byly přijemci k volnému nakládání.<sup>118</sup> Pokud poškozený neučinil včas reklamaci, zaniká dle VÚ jeho právo na uplatnění nároků vůči dopravci cestou žaloby.

Judikatura v případech odpovědnosti dopravce za zpoždění se často zabývala tzv. „no time clauses“. Podstatou takové klauzule, bylo např. prohlášení dopravce, že časy v letovém řádu nejsou garantovány a nejsou částí smlouvy. Cílem těchto ujednání bylo vyhnout se jakékoli odpovědnosti za zpoždění. Soud však několikrát judikoval, že taková klauzule je v rozporu s čl. 23 VÚ.<sup>119</sup>

#### **4.8.6 Spoluzavinění poškozeného**

Prokáže-li dopravce, že škodu způsobilo zavinění poškozené osoby nebo k ní přispělo, může soud podle předpisů svého domácího právního řádu vyloučit nebo zmenšit odpovědnost dopravce. VÚ tuto možnost upravuje ve svém čl. 21, přičemž úprava v něm obsažená má povahu kolizněprávní, tedy odkazující v plném rozsahu problematiky zavinění a spoluzavinění poškozeného na lex fori. Důvodem zařazení kolizního ustanovení do přímé unifikované úpravy, byli údajné námitky britské delegace.<sup>120</sup>

---

<sup>118</sup> Čl. 26 VÚ.

<sup>119</sup> Rozhodnutí ve věci Peronny c. Sté. Ethiopian Airlines 1975 RFDA 365 (C. A. Paris, 30 May 1975).

<sup>120</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 275.

#### 4.8.7 Uplatnění nároků poškozeného

Jak bylo zmíněno již výše, VÚ obsahuje kromě hmotněprávních ustanovení také ustanovení procesní povahy. Tato ustanovení jsou součástí III. hlavy úmluvy. Obsahem těchto ustanovení je jednak určení místní příslušnosti soudu a lhůty k podání žaloby.

Místní příslušnost soudu je založena na volbě žalobce ze třech výlučně příslušných soudů nacházejících se na území jedné z vysokých smluvních stran. Výlučně příslušným soudem, podle VÚ může být buď soud sídla dopravce nebo soud sídla hlavního závodu dopravce, nebo soud místa závodu, s jehož péčí byla smlouva sjednána nebo soud místa určení. Všechny takto určené soudy mají určitý prostorový vztah k dopravní smlouvě, nikoli k místu, kde ke škodě došlo. Volba jednoho ze soudů není pouhou formalitou, ale je důležitá zejména ve spojitosti s posuzováním otázky významu spoluzavinění poškozeného a otázky jaké zavinění je postaveno na roveň úmyslu.<sup>121</sup>

Ustanovení týkající se příslušnosti mají kogentní charakter. Kogentní povaha tohoto ustanovení vychází z čl. 32 VÚ, který stanoví pod sankcí neplatnosti zákaz jakékoliv doložky či úmluvy stran, jež by měnily pravidla o příslušnosti soudu stanovené VÚ. Pouze v jednom případě VÚ připustila odchýlení od pravidel stanovených pro příslušnost soudu, a to v případě doložky o rozhodčím řízení. Tato doložka o rozhodčím řízení je platná pokud jde o dopravu zboží a rozhodčí řízení by se konalo v jednom ze států, jehož soudy by jinak byly příslušné.<sup>122</sup> Soud bude způsobem určeným výše při vedení sporu postupovat podle procesních pravidel státu, na jehož území se dotčený soud nachází.<sup>123</sup>

Žalobu z odpovědnosti v režimu Varšavské úmluvy je třeba podat ve lhůtě dvou let. Za počátek běhu lhůty úmluva označuje okamžik příchodu na místo určení, dále den, kdy letadlo mělo přiletět nebo okamžik zastavení dopravy. Lhůta stanovená VÚ je

---

<sup>121</sup> Čl. 28 odst. 1 VÚ.

<sup>122</sup> Čl. 32 VÚ.

<sup>123</sup> Čl. 28 odst. 2 VÚ.

prekluzivní, tudíž její marné uplynutí je spojeno se zánikem žalobního práva.<sup>124</sup> Způsob počítání výše uvedené lhůty VÚ neupravuje, pouze odkazuje na právo soudu, na němž byla věc vznesena.<sup>125</sup>

## **4.9 Kombinovaná doprava**

Kombinovaná doprava je dle Varšavské úmluvy doprava, která je realizována zčásti letadlem a zčásti jakýmkoli jiným dopravním prostředkem. Aby se předcházelo pochybám, zda se úmluva vztahuje na celou takto provedenou dopravu či ne, stanoví článek 31 pro tento způsob dopravy pravidlo, podle kterého ustanovení VÚ jsou závazná pro dopravu zajišťovanou letadlem za předpokladu, že vyhovuje podmínkám stanoveným čl. 1 VÚ.<sup>126</sup>

Druhý odstavec čl. 31 VÚ umožňuje stranám v rámci kombinované dopravy stanovení podmínek pro jiné druhy dopravy. Tyto podmínky jsou součástí letecké dopravní listiny a nesmí nijak porušovat ustanovení VÚ, pokud jde o leteckou dopravu.<sup>127</sup>

## **4.10 Letecká přeprava prováděná jinou osobou než je smluvní dopravce**

Úprava této problematiky se objevuje až s přijetím Guadalajarské úmluvy. Potřeba této úpravy byla spojena s růstem smluv, které uzavíral smluvní dopravce – tedy osoba, která je podnikatelem a sama neprovádí přepravu, s cestujícím nebo zasilatelem. Osoba, která ve skutečnosti dopravu prováděla, byla označena GÚ jako

---

<sup>124</sup> Čl. 29 odst. 1 VÚ.

<sup>125</sup> Čl. 29 odst. 2 VÚ.

<sup>126</sup> Čl. 31 odst. 1 VÚ.

<sup>127</sup> Čl. 31 odst. 2 VÚ.



skutečný dopravce. Cílem GÚ bylo stanovit režim, který by stanovil pravidla pro postavení skutečného a smluvního dopravce.

Podle GÚ, ustanovení Varšavské úmluvy platí pro smluvního dopravce po celou dobu přepravy a pro skutečného dopravce jen po dobu přepravy, kterou provádí. Nově umožňuje GÚ podání poškozené straně podat žalobu o náhradu škody také u soudu, který je příslušný podle místa trvalého pobytu skutečného dopravce nebo podle místa, kde je hlavní sídlo jeho podniku. GÚ stanoví zákaz jakéhokoli ujednání směřující ke zproštění odpovědnosti smluvního dopravce nebo skutečného dopravce nebo ke snížení této hranice, kterou by bylo nutné použít podle úmluvy. Porušení tohoto zákazu je sankcionováno nicotností a neplatností takového ustanovení.

#### **4.11 Všeobecná a závěrečná ustanovení**

Obsahem všeobecných a závěrečných ustanovení jsou ujednání převážně technického charakteru, jež uvádí normu do praxe, jakož i ustanovení stanovující výkladová pravidla. Jejich součástí jsou rovněž ujednání, jež stanoví vztahy právního předpisu k ostatním normám.

V případě mezinárodních úmluv jsou obsahem této části především podmínky účinnosti. Účinnost je spojena převážně se stanovením minimálního počtu ratifikací ze strany smluvních států. V poslední řadě je předmětem těchto ustanovení stanovení postupu přístupu k mezinárodnímu dokumentu - smlouvě ze strany jiných než smluvních států.

Všeobecná a závěrečná ustanovení VÚ, i když nejsou nikterak systematicky rozdělena podle svého obsahu lze rozdělit na ustanovení:

- regulující smluvní volnost stran dopravní smlouvy viz čl. 32 a 33 VÚ, která je stanovena pomocí zákazů doložek a jakýchkoliv zvláštních úmluv učiněných před vznikem škody, jež by se uchýlily od pravidel této úmluvy tím, že by určily právní řád, jehož má být použito, nebo že by změnila pravidla příslušnosti. Jinými slovy – smluvní volnost VÚ nepovoluje

výslovně, nýbrž stanoví, co nemůže být smluvně stranami upraveno, nebo měněno. Ze zákazu výše uvedeného jsou vyloučeny doložky o rozhodčím řízení, které byly podrobně popsány v předchozích kapitolách.

- upravující proces uvedení v účinnost, včetně pravidel přístupu a výpovědi viz čl. 36 až 41 VÚ. Podle těchto ustanovení VÚ upravuje okamžik prvního nabytí účinnosti mezi vysokými smluvními stranami, které je spojeno s uplynutím devadesáti dnů po uložení páté ratifikace a dále pak okamžik pozdějšího nabytí účinnosti mezi vysokými smluvními stranami, které již ratifikovaly a vysokou smluvní stranou, jež složí svou ratifikační listinu, který je opět spojen s uplynutím lhůty devadesáti dnů po uložení ratifikační listiny. Ratifikační listiny se ukládají v archivu polského ministerstva zahraničních věcí, to poté uvědomí o této skutečnosti každou vládu Vysoké smluvní strany. Vláda Polské republiky má povinnost oznámit dobu, kdy VÚ nabyla účinnosti. VÚ vstoupila v platnost dne 13. 2. 1933 pro tehdejší Československo 15. 2. 1935.<sup>128</sup>

Po nabytí účinnosti zůstává VÚ otevřena přístupu všech států, přičemž k přistoupení stačí zaslat oznámení vládě Polské republiky, ta opět o takové skutečnosti uvědomí každou vysokou smluvní stranu. Přístup nabývá účinnosti uplynutím devadesáti dnů po oznámení polské vládě. VÚ umožňuje odstoupit od úmluvy prostřednictvím institutu výpovědi. Kromě výpovědní lhůty, která je šest měsíců od oznámení a určení adresáta výpovědi, VÚ nikterak nestanoví výpovědní důvody či jiné náležitosti s tím spojené.

Poslední skupinu ustanovení tvoří dvě ustanovení, z nichž jedno stanovuje výkladové pravidlo pro výraz „den“<sup>129</sup> a druhé ustanovení podle mého názoru ne zcela dobře zařazené v této části úmluvy, neboť vymezuje oblast, na kterou se nevztahuje VÚ,

---

<sup>128</sup> Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva. Praha: 1963, str. 232.

<sup>129</sup> Čl. 35 VÚ.

jinými slovy negativně vymezuje působnost VÚ, čímž doplňuje ustanovení, která jsou zařazena na začátek úmluvy.

VÚ byla sepsána ve francouzském jazyce a byla uložena v archivu polského ministerstva zahraničních věcí. Ověřený opis byl zaslán každé vysoké smluvní straně.<sup>130</sup> Ačkoliv je Varšavská úmluva dokumentem, jež byl nahrazen Montrealskou úmluvou, nejde o „mrtvý dokument“ neboť řada pro řadu zemí je stále jediným závazným dokumentem upravujícím právní vztahy v mezinárodní letecké přepravě.

## **4.12 Judikatura k Varšavské úmluvě**

V následujících pododstavcích bych se ráda pozastavila nad dvěma rozhodnutími jež posuzovala a nastavila pravidla odpovědnosti dopravce za škodu, jež vznikla v souvislosti s teroristickými útoky na letadlo.

### **4.12.1 Rozhodnutí ve věci Day v. Trans World Airlines**

V prvním případě došlo k teroristickému útoku na letišti v Aténách v okamžiku, kdy cestující prošli pasovou kontrolou a přemístili se do prostoru určeného k vyčkání odletu, do odletové haly. V odletové hale byli vyzváni k příchodu k tzv. gate, což je prosto, který bezprostředně navazuje prostoru určenému k nástupu do letadla. V tomto prostoru byli vyzváni, aby předložili svá zavazadla ke kontrole. K útoku došlo v okamžiku, kdy cestující stáli ve frontě před kontrolou zavazadel ještě před samotným nástupem do letadla. Dva teroristé se přes všechny kontroly dostali do tohoto prostoru se zbraněmi a vhodili ruční granáty přímo do fronty cestujících a zaútočili na cestující rovněž palbou ze zbraní. Exploze a střelba zabili tři cestující a zranili dalších 40 osob.

---

<sup>130</sup> Čl. 36 VÚ.

Soud posuzoval odpovědnost dopravce dle pravidel Varšavské úmluvy podle těchto hledisek:

- jakou roli hrálo v případě jednání poškozeného
- byl v okamžiku útoku cestující pod kontrolou dopravce
- kde se nacházel poškozený cestující v okamžiku útoku

Vzhledem k tomu, že cestující se nacházel v místě, kam byl vyzván dopravcem za účelem kontroly zavazadel před nástupem do letadla a současně byl pod kontrolou dopravce, shledal soud dopravce odpovědným za škodu, jež cestující utrpěl v důsledku nešťastného útoku. Soud odmítl námitku dopravce, že nemohl škodě zabránit, neboť cestující nebyli pod kontrolou dopravce, ale nacházeli se pouze v budově letiště, kterou dopravce nemá pod kontrolu. Soud dospěl k závěru, že pokud dopravce vyzve cestující v prostorách k letišti k jakékoli činnosti spojené s procesem nástupu do letadla, včetně přesunu z jednoho místa letiště do dopravce určeného, je dopravce odpovědný za bezpečnost cestujících.

#### **4.12.2 Rozhodnutí ve věci Buanocore v. Trans World Airlines, Inc**

Zajímavostí tohoto rozhodnutí je, že soud ačkoli šlo o skutkově stejný případ, jako v předchozím odstavci, soud v něm došel k odlišnému závěru.

Cestující letu z Říma do New Yorku se stali obětí teroristického útoku v okamžiku, kdy čekali na svůj let v letištní hale. Teroristé zaútočili na cestující ručním granátem a rovněž stříleli do davu lidí jako v Aténách. Během útoku bylo zabito celkem 16 lidí. Soud však v tomto případě došel k závěru, že dopravce není odpovědný za škodu dle ustanovení Varšavské úmluvy, neboť cestující v době útoku nebyli pod přímou kontrolou dopravce, ale letiště, resp. jejich zaměstnanců. V době útoku se totiž nenacházeli v blízkosti tzv. „gatu“ ani kontrolních míst, jimiž prochází cestující před nástupem do letadla. Bezpečnost cestujících byla v okamžiku útoku, bohužel nedostatečně zajišťována ze strany letiště.

Toto rozhodnutí přispělo k stanovení hranice mezi odpovědností za bezpečnost cestujících v budově letiště mezi dopravcem a majitelem či provozovatelem letiště.<sup>131</sup>

---

<sup>131</sup> Moore, L. The World trade center – terrorist airline destruction: Will this be the first test of the war between the Montreal liability conventions Article 21 (2) (A) and 21 (2)(B). *Journal of Air Law and Commerce*, n. 4 /volume 68, Fall 2003, str. 710.

## 5 Montrealská úmluva

Montrealská úmluva představuje mezi úpravami práva mezinárodní letecké přepravy nejdůležitější pramen práva. Jde o dokument, který vznikl v důsledku nespokojenosti států, mezinárodních organizací a dopravců s roztržitým Varšavským systémem. Úkolem následujících kapitol je popsat úpravu obsaženou v Montrealské úmluvě.

### 5.1 Působnost úmluvy obecně

Vymezení rozsahu aplikace Montrealské úmluvy se až na záměnu výrazu přeprava za dopravu nikterak neliší od vymezení rozsahu aplikace Varšavské úmluvy. I Montrealská úmluva vymezuje oblast aplikace v úvodních ustanovení čl. 1 a 2, přičemž neupouští od pozitivního vymezení – viz čl. 1 odst. 1 a negativního v čl. 2 odst. 3.

Montrealská úmluva se vztahuje jednak na:

- veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu
- prováděnou letadlem
- prováděnou za úplatu

Úmluva se rovněž použije, i na bezplatnou leteckou přepravu, kterou provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou, a dále na přepravu, kterou provozuje stát nebo právnická osoba zřízená podle zákona, za předpokladu, že taková přeprava splňuje podmínky uvedené v čl. 1 MÚ. K poslednímu rozsahu aplikace Montrealské úmluvy, uvedeném v čl. 2 odst. 1 je třeba dodat, že smluvní strany jsou oprávněny učinit výhradu ve smyslu čl. 57 MÚ.

Definice mezinárodní přepravy, obsažená v čl. 1 odst. 2 se nepřináší nové pojetí a za mezinárodní přepravou se nadále rozumí jakákoli přeprava, při níž podle dohody

mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď na území dvou smluvních stran anebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného smluvního státu, a to i když tento stát není smluvní stranou.<sup>132</sup> Zmíněné ustanovení dále výslovně deklaruje, že přeprava realizovaná mezi dvěma místy na území jednoho smluvního státu bez dohodnuté zastávky na území jiného státu se pro účely Montrealské úmluvy nepovažuje za mezinárodní přepravu.

Další oblastí, na kterou lze aplikovat Montrealskou úmluvu, se zmiňovala již Guadalajarské úmluvě, Jde o přepravu prováděnou jiným než smluvním dopravcem. Z hlediska rozsahu aplikace, je možné hovořit o částečné aplikaci Montrealské úmluvy, a to za podmínek uvedených v Hlavě V.

Poslední dvě oblasti aplikace se vztahují k přepravě pošty a přepravě prováděné za mimořádných okolností. V případě přepravy pošty, jde o pokračování, resp. vymezení stanovené v duchu Montrealského protokolu IV, podle kterého dopravce při přepravě poštovních zásilek odpovídá pouze příslušné poštovní správě podle pravidel platných pro vzájemné vztahy mezi dopravci a poštovními správami, v ostatních případech se ustanovení Montrealské úmluvy na přepravu poštovních zásilek nevztahují. Pokud jde o přepravu prováděnou za mimořádných okolností, jsou z aplikace Montrealské úmluvy vyloučena ustanovení uvedená v čl. 3 až 5, 7 a 8, tedy ustanovení vztahující se k přepravním dokladům. Montrealská úmluva se rovněž nepoužije v případě letu deportovaných osob, neboť nejde dohodu mezi přepravcem a deportovanou osobou.<sup>133</sup>

---

<sup>132</sup> Čl. 1 odst 2 MÚ.

<sup>133</sup> Galn v. Swissair US District Court, SDNY, 20 Avi 18, 550 and (1989) AL.

## 5.2 Přepravní dokumenty

Oblast úpravy přepravních dokumentů doznala zásadních změn, inspirovaných nejen Montrealským protokolem IV, v případě přepravních dokumentů týkající se nákladu, ale i změn v důsledku rozvoje tzv. e-commerce. Uvedené změny se týkají již zmíněných dokumentů pro přepravu nákladu, dále dokumentů vztahující se k přepravě osob a zavazadel. Systematicky je úprava přepravních dokumentů zařazena do druhé hlavy MÚ. MÚ stejně jako VÚ se nepokouší definovat jednotlivé přepravní dokumenty, tj. letenku, zavazadlový lístek, ale pouze upravuje obsahové náležitosti jednotlivých přepravních dokumentů a povinnost přepravní dokument vydat.

### 5.2.1 Přepravní dokument (letenka)

Pro přepravu cestujících musí být vydán individuální nebo hromadný přepravní dokument. Již na první pohled je patrné, že obsahové náležitosti letenky se v porovnání s obsahovými náležitostmi stanovenými Varšavskou úmluvou značně zúžily. MÚ stanoví pouze povinnost dopravce vydat letenku, s taxativně uvedenými náležitostmi.

Mezi tyto náležitosti patří:

- místo odletu a určení
- označení minimálně jedné stanovení zastávky, je-li místo odletu a určení na území jedné smluvní strany, a tato zastávka či zastávky byly dohodnuty na území jiného smluvního státu, která není smluvní stranou Úmluvy

Montrealská úmluva na rozdíl od VÚ umožňuje ve svém čl. 3 odst. 2, aby vydání přepravního dokumentu bylo nahrazeno jakýmkoli jiným prostředkem, v němž budou obsaženy informace úmluvou předepsané. Je zjevné, že tato inovace reaguje na prudký rozvoj informační technologií, které zasahují ať už pozitivně či negativně do všech částí lidské činnosti, zejména obchodní. Pod jiným prostředkem je možné si představit např.



magnetickou kartu, čárové kódy apod. Společně všem těmto prostředkům je, že informace v nich obsažené nejsou cestujícímu zjistitelné pouhým pohledem.<sup>134</sup> Aby nedocházelo k rozporům ohledně informací obsažených ve výše uvedeném jiném prostředku, stanoví MÚ ve stejném odstavci současně povinnost dopravce vydat písemné potvrzení o těchto informacích.

MÚ v případě nedostatku obsahových náležitostí, které stanoví ve svém čl. 3, nestanovuje žádnou sankci, dokonce prohlašuje ve svém čl. 3 odst. 5, že tento nedostatek nemá vliv na existenci ani platnost přepravní smlouvy, pro které i tak bude platit režim stanovený MÚ. V literatuře se setkáváme s názorem, že takto konstruované ustanovení je považováno za *lex inperfecta*,<sup>135</sup> tedy nedokonalý zákon, kterému chybí sankce. Stejný autor na obhajobu tohoto ustanovení uvádí, že právní kultura při mezinárodní letecké přepravě je velmi vysoká a tudíž by nemělo hrozit zneužití této nedokonalosti ze strany dopravců.<sup>136</sup>

Pro doplnění si dovoluji upozornit, že MÚ nadále nepoužívá již pojem letenka (*air ticket*, *passanger ticket*) a nahrazuje jej pojmem přepravní dokument (*document of carriage*). MÚ nevymezuje pojem přepravní dokument, ale zabývá se pouze obsahovými náležitostmi. Definici nenajdeme ani ve VÚ, setkáváme se s ní však v odborné literatuře.<sup>137</sup> Určitý pokus nebo spíše náznak přinesl Haagský protokol, jež označil letenku jako důkaz o uzavření a podmínkách dopravní smlouvy. To evropská úprava se definování nebojí a již tradičně věnuje definicím samostatné ustanovení předpisu.<sup>138</sup>

---

<sup>134</sup> Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, č. 3, str. 266.

<sup>135</sup> Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, č. 3, str. 268.

<sup>136</sup> Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, č. 3, str. 268.

<sup>137</sup> „Letenka je potištěný papír, který má obvykle podobu bukletu, jež je tvořen jedním nebo více kupony a potvrzuje existenci uzavření smlouvy mezi dopravcem a cestujícím“ L. B. Goldhirsche.

<sup>138</sup> Čl. 2 nařízení č. 261/2004.

Dle mého názoru, ačkoli MÚ na první pohled počítá s tím, že přepravní dokument může mít jakoukoli formu, povinnost dopravce vydat tzv. písemného potvrzení o informacích v přepravním dokumentu obsažených, směřuje k tomu, že dopravce bude vždy vydávat cestujícímu písemný dokument.

### **5.2.2 Zavazadlový lístek**

Další přepravní dokument představuje zavazadlový lístek. Zavazadlový lístek musí dopravce vydat cestujícímu pro každý kus zapsaného zavazadla.<sup>139</sup> Na rozdíl od předchozí úpravy obsažené v ustanovení čl. 4 odst. 3 VÚ, Montrealská úmluva již nestanoví výčet obsahových náležitostí zavazadlový lístku a upouští i od sankcí spojených s nesplněním povinnosti stanovených v předmětném ustanovení. Vedle zapsaných zavazadel existují tzv. nezapsaná zavazadla nebo také kabinová, která si cestující berou jako příruční zavazadla. Velikost těchto zavazadel je často limitována svou váhou nebo rozměry. Na tzv. nezapsaná zavazadla se MÚ nevztahuje, je samozřejmě možné, že dopravce ve svých přepravních podmínkách rozšířil aplikaci MÚ i na nezapsaná zavazadla.

Zavazadla jsou přepravována spolu s cestujícím v jednom letadle a jejich přeprava je zpravidla zajišťována za dopravce stanovených podmínek zdarma. Podmínky dopravců určují většinou limit hmotnosti zavazadel pro bezplatnou přepravu, případně stanoví zvláštní podmínky pro přepravu zvířat.

MÚ nepočítá s možností vydání zavazadlového lístku v jiné než písemné podobě, proto nelze počítat s tím, že zavazadlový lístek lze nahradit výše uvedeným čárkovým kódem. Neexistence zavazadlového lístku nemá vliv na platnost přepravní smlouvy ani na aplikaci pravidel omezení odpovědnosti MÚ.

---

<sup>139</sup> Čl. 3 odst. 3 MÚ.

### 5.2.3 Notifikace o aplikaci MÚ

Bez ohledu na to, zda dopravce vydá cestujícímu přepravní dokument (letenku) v písemné či jiné podobě, je vždy povinen vydat cestujícímu písemné oznámení o tom, že se přeprava řídí pravidly MÚ a že může být omezena odpovědnost dopravce za usmrcení nebo zranění osob, zničení nebo ztrátu nebo poškození zavazadel a za zpoždění.<sup>140</sup> Nesplnění uvedené notifikace nemá vliv na platnost přepravní smlouvy, pro kterou budou i tak platit předpisy MÚ, včetně pravidel pro omezení odpovědnosti.

Montrealská úmluva nestanoví pravidla pro vydávání upozornění o aplikaci MÚ, mělo by být cestujícímu vydáno v předstihu, tak aby se cestující měl dostatek prostoru k případné úpravě podmínek realizace přepravy, např. tím, že si ujedná s dopravcem vyšší limity odpovědnosti, nebo si sjedná vyšší pojištění s pojišťovnou, které jde nad rámec limitů stanovených MÚ. Současně by mělo být upozornění viditelné. Co je a není ještě viditelné, bude každý cestující posuzovat individuálně v závislosti na jeho schopnostech, nicméně použijí poměrně hezký průměr, ke kterému došel Nejvyšší soud USA ve svém rozsudku *John Lisi, etc. v. Alitalia*, z roku 1968, upozornění by nemělo být „zamaskované v liliputánském tisku v houští smluvních podmínek“ tedy „prakticky neviditelné“.

### 5.2.4 Letecký nákladní list

Vedle přepravního dokumentu, zavazadlového lístku, musí dopravce v případě dopravy nákladu vydat tzv. letecký nákladní list, přičemž stejně jako je tomu u letenky i zde může být letecký nákladní list nahrazen jiným prostředkem, za podmínky, že obsahuje informace o přepravě nákladu. Náležitosti leteckého nákladního listu jsou shodné s náležitostmi u letenky stanovené v čl. 3 odst. 1 MÚ s tím, že navíc je třeba uvést hmotnost a druh nákladu.<sup>141</sup> Letecký nákladní list odesílatel vyhotovuje ve třech

---

<sup>140</sup> Čl. 3 odst. 4 MÚ.

<sup>141</sup> Čl. 5 písm. c) HP.

provedeních, označených „pro dopravce“, „pro příjemce“ a třetí se odevzdává odesílateli. Letecký nákladní list může vyhotovit i dopravce, a sice za podmínky, že jej o to požádal odesílatel. Na takto vyhotovený dokument se hledí, jako by byl vydán odesílatelem, pokud není prokázán opak.<sup>142</sup> Nově upravuje MÚ doklady u zásilek s více kusy (viz čl. 8 MÚ). Pokud je zásilka složena z více kusů vzniká na straně dopravce nákladu právo požadovat, aby odesílatel vystavil na každý kus samostatný letecký nákladní list. Na straně odesílatele vzniká právo požadovat po dopravci vydání samostatného potvrzení o převzetí nákladu k přepravě pro každý kus v případě, že se používají jiné prostředky uvedené v čl. 4 odst. 2 MÚ. I v případě leteckého nákladního listu Montrealská úmluva upouští od sankcí spojených s porušením povinností dopravce vydat letecký nákladní list, režimu úmluvy bude podléhat i přeprava nákladu, kterému nebyl vydán letecký nákladní list.

Montrealská úmluva nově stanoví v čl. 10 odst. 3 odpovědnost dopravce vůči odesílateli, a to za veškeré škody, které utrpí odesílatel nebo jakákoli jiná osoba, které je odesílatel odpovědný, z důvodu nesprávnosti údajů uvedených v nákladové stvrzence a v jiných prostředcích. Cílem zavedení této nové odpovědnosti je ochrana odesílatele před chybami dopravce.

Důkazní charakter leteckého nákladního listu zůstal zachován s tím, že navíc nově je jako důkaz o sjednání smlouvy, přijetí zboží a podmínkách přepravy označena i nákladová stvrzenka a některé údaje v ní uvedené.<sup>143</sup>

---

<sup>142</sup> Čl. 7 odst. 4 MÚ.

<sup>143</sup> Čl. 11 odst. 2 MÚ.

### 5.3 Práva a povinnosti stran

Práva a povinnosti stran se až na drobné formulační úpravy a doplnění nikterak neliší od režimu nastaveného Varšavskou úmluvou. Jejich přehled si opět dovoluji rozdělit podle toho, kdo je jejich nositelem, na práva a povinnosti dopravce, cestujícího a odesílatele. Výčet jednotlivých práva a povinnosti není obsahem jednoho či několika samostatných ustanovení, nýbrž je tvořen dílčími ustanoveními článků celého dokumentu, a to buď přímým vymezením, nebo jejich odvozením od ustanovení upravujících povinnosti jiného subjektu.

Mezi povinnosti dopravce patří povinnost vystavit písemné oznámení o údajích obsažených v tzv. jiných prostředcích k jejich zachování.<sup>144</sup> Dále povinnost vystavit písemné upozornění o aplikaci Úmluvy a jejím vlivu na odpovědnost dopravce.<sup>145</sup>

Mezi nové povinnosti, jež přinesla úprava MÚ, patří fakultativní povinnost poskytnout informace a předat takové dokumenty, které jsou zapotřebí pro vyřízení celních, policejních nebo jiných úředních formalit dříve než bude možné vydat náklad příjemci.<sup>146</sup>

MÚ nově výslovně přiznává i právo cestujícímu spočívající v oprávnění uplatnit vůči dopravci všechna práva a povinnosti, jež vyplývají z přepravní smlouvy za předpokladu, že dopravce uzná ztrátu zapsaného zavazadla nebo zapsané zavazadlo nedojde ani po uplynutí 21 dnů od dne, kdy mělo dojít.<sup>147</sup>

---

<sup>144</sup> Čl. 3 odst. 2 a čl. 4 odst. 2 MÚ.

<sup>145</sup> Čl. 3 odst. 4 MÚ.

<sup>146</sup> Čl. 16 odst. 1 MÚ.

<sup>147</sup> Čl. 17 odst. 3 MÚ.

## 5.4 Odpovědnost dopravce

### 5.4.1 Obecně

Pokud hovoříme v souvislosti s přijetím MÚ o významných změnách zastaralé unifikace práva mezinárodní přepravy, spatřujeme tyto změny právě v oblasti úpravy odpovědnosti dopravce. Podstatná část změn vychází z Montrealského protokolu IV. Základní systematika VÚ zůstala zachována, jak je vidět ze shody čísel článků staré úpravy a čísel článků nové úpravy. Systematicky MÚ nově pojala rozdělení odpovědnosti podle předmětu, které je koncipováno po vzoru Guatemalského protokolu,<sup>148</sup> V důsledku čehož, byla úprava odpovědnosti na zavazadlech inkorporována do čl. 17 MÚ. Jako důvod upuštění od původní koncepce je považován nový přístup spočívající v odlišení přepravy cestujících a jejich zavazadel od přepravy nákladu.

Mezi hlavní změny původní úpravy patří bezesporu zpřísnění pravidel odpovědnosti leteckého dopravce vůči cestujícímu, dále zavedení absolutní objektivní odpovědnosti do výše stanovené částky při přepravě cestujících a změny v režimu odpovědnosti za škody vzniklé na přepravovaném nákladu.

Princip objektivní odpovědnosti je založen na tzv. teorii rizika. Ta není založena na zavinění, ale na skutečnosti, že poškozený má mít právo náhrady škody, proti tomu, kdo je nositelem rizika. Teorie rizika je spojována s rozmachem pojišťovnictví, jakož i prvky moderní ekonomiky. Výstižně teorii rizika popsala ve své učebnici obchodního práva Prof. I. Pelikánová, a sice: „*ten, kdo má prospěch z rizika, nese jako protiplnění riziko vzniku odpovědnosti*“<sup>149</sup>

---

<sup>148</sup>Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, č. 3, str. 270.

<sup>149</sup>Pelikánová, I. Obchodní právo. 5 díl. Odpovědnost (s přihlédnutím k návrhům nového občanského zákoníku). Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2012, str. 17n.

## 5.4.2 Odpovědnost dopravce

Určitý zlom v koncepci zásady omezené odpovědnosti dopravce přináší MÚ. Ta totiž ve svém čl. 21 odst. 1 stanoví tzv. absolutní objektivní odpovědnost v případě náhrady škody, která nastala tím, že došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího, za podmínky, že takto vzniklá škoda nepřesahuje částku 100 000 SDR na každého cestujícího (zproštění odpovědnosti pouze za předpokladu splnění podmínek, které stanoví čl. 20 MÚ).

### 5.4.2.1 Odpovědnost dopravce za usmrcení a zranění cestujících

Doprovce odpovídá za vzniklou škodu, jež nastala tím, že došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího, jestliže se nehoda, která způsobila usmrcení nebo zranění, stala na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoli operací při nastupování nebo vystupování z něho.<sup>150</sup> Stejně jako u úpravy VÚ k nehodě může dojít nejen na palubě letadla, ale i mimo něj při procesu nastupování nebo vystupování. Judikatura k VÚ poměrně často judikovala, co je a co není nehodou. Jedno z pozdějších rozhodnutí řešilo otázku poměrně zajímavý případ. Jde o rozhodnutí ve věci *Twardowski v. American Airlines, Inc.* (9th Cir. (Cal.) July 30, 2008). V dané věci se žalobce domáhal po dopravci náhrady škody, která mu vznikla v souvislosti s onemocněním tzv. hluboké žilní trombózy, a to v důsledku častého cestování letadlem v průběhu let 2001 až 2004. Žalobce, tvrdil, že onemocnění hlubokou žilní trombózou je zranění ve smyslu čl. 17 MÚ. Žalobce dále uvedl ve svém návrhu, že dopravce jej nikdy neupozornil na riziko vzniku trombózy, ačkoliv věděl, že takové riziko cestujícím hrozí minimálně z veřejného prohlášení IATA, v kterém bylo doporučeno dopravcům upozornit cestující na tuto skutečnost. Soud při svém rozhodování, vycházel z definice nehody, jež judikoval

---

<sup>150</sup> Čl. 17 odst. 1 MÚ.

Nejvyšší soud USA. Za nehodu podle jeho názoru, je třeba považovat podle článku 17, neočekávanou a neobvyklou událost, která je mimo dispozici cestujícího, zjednodušeně jde o náhodu. V této souvislosti odkázal na jiná rozhodnutí staršího data, která ještě v režimu Varšavské úmluvy, nepovažovala hlubokou žilní trombózu za nehodu ve smyslu výkladu čl. 17 VÚ Nejvyššího soudu USA. Odvolací soud, ani v režimu nové úpravy, neuznal nárok žalobce.<sup>151</sup>

Určité zlepšení postavení cestujících a pozůstalých osob, poskytuje ustanovení čl. 28 MÚ upravující poskytování záloh (advance payments) v případě nehody, při níž došlo k usmrcení nebo zranění cestujících. Dopravce je totiž povinen vyplatit těmto osobám, požaduje-li to vnitrostátní právo, neprodleně zálohu, tak aby byly uspokojeny okamžité ekonomické potřeby těchto osob. Vyplacení zálohy není úkon, který by svým obsahem představoval uznání odpovědnosti.

Závěrem bych ráda upozornila na skutečnost, že v původním návrhu Úmluvy bylo počítáno i s odpovědností za psychickou újmu cestujícího. K jejímu odstranění došlo v závěrečné fázi úprav návrhu před diplomatickou konferencí.<sup>152</sup> Existence takového ustanovení by nejspíše odpovídala pojetí odpovědnosti za škodu v anglo-americkém právním systému.

#### **5.4.2.2 Odpovědnost dopravce za poškození zavazadel**

Montrealská úmluva stejně jako Varšavská úmluva rozlišuje zapsaná a nezapsaná zavazadla. Toto rozlišení je z hlediska rozsahu odpovědnosti dopravce velice důležité. V případě zapsaných zavazadel dopravce odpovídá za vzniklou škodu v případě zničení nebo ztráty nebo poškození, jestliže se událost, která způsobila zničení, ztrátu nebo

---

<sup>151</sup> Komentář k rozhodnutí je uveden na <http://nvflyer.wordpress.com/category/deep-vein-thrombosis/>

<sup>152</sup> Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, č. 3, str. 273.



poškození, stala na palubě letadla, anebo kdekoli v době, kdy zapsané zavazadlo bylo pod kontrolou dopravce.<sup>153</sup> Rozsah takto stanovené odpovědnosti je omezen liberačními důvody uvedenými v čl. 17 odst. 2. MÚ. Podle uvedeného ustanovení dopravce neodpovídá za škodu vůbec nebo jen v omezené míře, jestliže byla škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí zavazadla. Vznikne-li škoda na tzv. nezapsaných zavazadlech, včetně osobních předmětů odpovídá dopravce pouze za škody, které vznikly přímo jeho vinou, v důsledku zavinění jeho zaměstnanců nebo agentů. Montrealská úmluva ve svém čl. 17 odst. 3 definuje ztrátu zapsaného zavazadla.

Pro úspěšné uplatnění nároku poškozeného je třeba, aby oprávněný příjemce neprodleně uvědomil dopravce o vzniklé škodě na zapsaném zavazadle, a to nejpozději do sedmi dnů po převzetí. Reklamace musí být učiněna písemně.

#### **5.4.2.3 Odpovědnost dopravce za poškození nákladu**

Doprovce odpovídá za škodu vzniklou v případě zničení nebo ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu pouze za podmínky, že se událost, která způsobila takové poškození, stala v průběhu letecké přepravy, přičemž za leteckou přepravu je považována doba, po kterou je náklad v péči dopravce. K upřesnění Montrealská úmluva vymezuje v ustanovení čl. 18 odst. 4, co není považováno za leteckou přepravu.

Doprovce neodpovídá za vzniklou škodu vůbec nebo jen v omezené míře, jestliže prokáže, že byla škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí přepravovaného nákladu, dále vadným balením, které provedla osoba jiná než je dopravce nebo jeho zaměstnanci nebo agenti, válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu nebo zásahem úředního orgánu provedeným v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu. Výčet liberačních důvodů je taxativní. Vedle těchto liberačních důvodů může dopravce rovněž uplatnit i již výše zmiňované ustanovení čl.

---

<sup>153</sup> Čl. 17 odst. 2 MÚ.

20 upravující zproštění odpovědnosti dopravce z důvodu zavinění (spoluzavinění) poškozené osoby.

Pro úspěšné uplatnění nároku poškozeného v režimu Montrealské úmluvy je třeba, aby oprávněný příjemce neprodleně uvědomil dopravce o vzniklé škodě na nákladu, a to nejpozději do čtrnácti dnů po převzetí. Reklamace musí být opět učiněna písemně.

#### **5.4.2.4 Odpovědnost dopravce za škodu vzniklou zpožděním**

Montrealská úmluva nepřinesla výrazné změny v úpravě odpovědnosti dopravce za škodu, jež vznikla v důsledku zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel a nákladu. Z obsahového hlediska došlo víceméně o upřesnění stávajících pravidel. Ani Montrealská úmluva se nezabývá definicí zpoždění, vodítkem výkladu zůstává pouze ustanovení čl. 17 odst. 3 MÚ. Je nutné však dodat, že tento výklad by se vztahoval pouze na škodu vzniklou zpožděním zavazadel.

I v případě odpovědnosti za škodu způsobenou zpožděním je k úspěšnému uplatnění nároku poškozeného třeba, aby poškozený v reklamační lhůtě 21 dní uplatnil reklamaci písemně.<sup>154</sup> Oproti úpravě obsažené ve Varšavské úmluvě došlo k prodloužení této lhůty. Marné uplynutí reklamační lhůty má za následek zánik práva poškozeného uplatňovat své právo na náhradu škody prostřednictvím žaloby.

Prokáže-li dopravce, že on sám nebo jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření (all necessary measures), která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili, neodpovídá za škody způsobené zpožděním.<sup>155</sup> Z hlediska vývoje unifikace práva mezinárodní přepravy došlo k omezení

---

<sup>154</sup> Čl. 31 odst. 2 MÚ.

<sup>155</sup> Čl. 19 MÚ.

užití exkulpace pouze v případě odpovědnosti za zpoždění letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu.

### 5.4.3 Limity náhrady škody

Výrazné změny limitů, neboli omezení náhrady škody dopravce vycházejí především z Montrealského protokolu IV. Montrealská úmluva nadále používá pro stanovení výše limitů měnovou jednotku Mezinárodního měnového fondu SDR. Montrealská úmluva věnuje otázce limitů poměrně rozsáhlou část svého obsahu, z této skutečnosti je patrné, že autoři dokumentu se snažili maximálně vyhnout nejasným a nepřesným ustanovením. Z pohledu cestujících, ostatních poškozených osob i dopravců, poskytují předmětná ustanovení dostatečnou právní jistotu.

Přepočet SDR na národní měnu se v případě soudního řízení stanoví podle hodnoty SDR v den vynesení rozsudku. Přepočet jednotek zvláštních práv čerpání na národní měnu se u smluvní strany, jež je členem Mezinárodního měnového fondu, provede podle metodiky přepočtu, kterou používá Mezinárodní měnový fond pro svoje operace a transakce ke dni vynesení rozsudku. Podle této metodiky by např. postupovala Česká republika. Přepočet SDR na národní měny státu, který není členem Mezinárodního měnového fondu, se provádí podle metodiky určené tímto státem.<sup>156</sup> Montrealská úmluva zachovává pro státy, jež nejsou členy Mezinárodního měnového fondu a jejichž právní řády neumožňují převod SDR na národní měnu, využít pro stanovení hodnoty odpovědnostních limitů zvláštní měnové jednotky vázané na zlato. Tato jednotka nenese žádné označení. K aplikaci tohoto ustanovení je však třeba deklarace tohoto článku.

Z pohledu právní jistoty stojí za povšimnutí rovněž ustanovení čl. 23 upravující přezkoumání limitů. Předmětné ustanovení je vlastně jakýmsi nástrojem stabilizujícím

---

<sup>156</sup> Čl. 23 odst. 1 MÚ.

nastavené hodnoty odpovědnostních limitů ve vztahu k vývoji inflace. K přezkoumání by mělo docházet pravidelně depozitářem v pětiletých intervalech. Překročí-li míra inflace 10 %, uvědomí depozitář smluvní strany dokumentu, že bude provedena revize limitů odpovědnosti. Každá revize nabude platnosti šest měsíců po jejím oznámení smluvním stranám, za předpokladu, že většina smluvních stran nevyjádří ve lhůtě tří měsíců svůj nesouhlas. Dojde-li k takovému kroku ze strany smluvních stran, bude celá záležitost projednána konferencí smluvních stran. Změnu výše limitů mohou iniciovat i smluvní strany, za podmínky, že míra inflace přesáhne 30 % ode dne poslední revize, nebo ode dne, kdy úmluva vstoupila v platnost, pokud k žádné revizi nedošlo.<sup>157</sup> K revizi limitů došlo za doby trvání Montrealské úmluvy jednou, a to v roce 2009. Pro Českou republiku tato revize vstoupila v platnost dne 11. 5. 2010, publikací ve Sbírce mezinárodních smluv pod číslem 47.

Přestože Montrealská úmluva stanoví limity odpovědnosti, může být jejich výše prolomena samotným jednáním dopravce. Dopravce je smluvně může navýšit formou prohlášení, že jeho odpovědnost není nijak omezena. Dopravce se může i vzdát obranných prostředků poskytnutých mu Montrealskou úmluvou. Taková ujednání či prohlášení by měla být součástí přepravních podmínek.

#### **5.4.3.1 Limity pro přepravu cestujících**

Z hlediska stanovení limitů odpovědnosti dopravce, došlo přijetím Montrealské úmluvy výrazně k posílení práv cestujících, neboť do výše původně 100.000 SDR, nyní po revizi do výše 113 000 SDR, odpovídá dopravce absolutně, tj. nemůže se zbavit své odpovědnosti.<sup>158</sup> Dopravce neodpovídá za škody přesahující částku výše uvedenou, jestliže prokáže, že ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí, nebo jiným protiprávním činem, nebo opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců nebo agentů, nebo ke škodě

---

<sup>157</sup> Čl. 24 odst. 3 MÚ.

<sup>158</sup> Čl. 21 odst. 1 MÚ.

došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.<sup>159</sup>

#### **5.4.3.2 Limity pro přepravu nákladu**

Omezení odpovědnosti, resp. limity, odpovídali původně úpravě obsažené v Montrealském protokolu IV, tj. 17 SDR za kg, pokud odesílatel neučiní v době, kdy předává zapsané zavazadlo dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a nezaplatí příslušný poplatek, je-li za těchto okolností požadován.<sup>160</sup> Za zmínku stojí uvést postup výpočtu náhrady škody v případě škody části nákladu nebo jakéhokoli předmětu tvořícího část nákladu. V takovém případě se přihlíží při stanovení hranice odpovědnosti dopravce pouze k celkové hmotnosti dotčené části nebo předmětu. Je-li však ztrátou, poškozením části nákladu nebo jakéhokoli předmětu tvořícího součást nákladu ovlivněna hodnota ostatních zásilek uvedených ve stejném leteckém nákladním listu nebo potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, anebo pokud tyto doklady nebyly vydány, ve stejném záznamu, pro jehož uložení se používají jiné prostředky, přihlédne se při stanovení hranice odpovědnosti dopravce k celkové hmotnosti celé zásilky nebo zásilek.

Výše uvedený limit byl nově zrevidován a jeho výše odpovídá 19 SDR za kg.

#### **5.4.3.3 Limity pro přepravu zavazadel**

Při přepravě zavazadel je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození omezena na částku původně 1 000 SDR, nově 1 131 SDR na každého cestujícího.

---

<sup>159</sup> Čl. 21 odst. 2 MÚ.

<sup>160</sup> Čl. 22 odst. 3 MÚ.

#### **5.4.3.4 Limity při zpoždění**

Limity náhrady škody způsobené zpožděním byly původně stanoveny ve výši 4.150 SDR za každého cestujícího v případě dopravy osob a v případě přepravy zavazadel a nákladu jsou limity shodné s výše uvedenými limity za škodu způsobenou zničením, ztrátou nebo poškozením nákladu, zavazadla.

Nově byl revizí navýšen limit na částku 4 694 SDR.

#### **5.4.4 Zproštění odpovědnosti dopravce**

Montrealská úmluva umožňuje dopravci zcela nebo částečně zprostit se odpovědnosti, prokáže-li, že škodu způsobila nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu anebo osoby, která místo ní uplatňuje svá práva. Jestliže z důvodu usmrcení nebo zranění cestujícího požaduje náhradu škody osoba jiná než cestující, dopravce bude také zcela nebo zčásti zproštěn své odpovědnosti v míře, jak prokáže, že taková škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo protiprávní čin nebo opomenutí cestujícího. Aplikace čl. 20 se vztahuje na všechna ustanovení upravující odpovědnost v úmluvě, včetně ustanovení o náhradu škody v případě usmrcení nebo zranění cestujících.

#### **5.4.5 Uplatnění nároků poškozeného**

Základní struktura pro uplatnění nároků poškozeného zůstala po vzoru VÚ zachována, tzn., že poškozený může uplatnit své nároky žalobou u soudu, přičemž při přepravě zavazadel a nákladu musí obligatorně nejdříve využít reklamaci, resp. včasné

oznámení nesrovnalostí (timely notice of complains).<sup>161</sup> K výše uvedeným délkám lhůt bych ráda pouze doplnila, že jde o lhůty hmotněprávní a za den se považuje kalendářní den.<sup>162</sup>

Za výraznou změnu oproti předcházejícím dokumentům, můžeme považovat úpravu žalobního práva. Čl. 29 inspirován Montrealským protokolem IV., připouští jakoukoli žalobu na náhradu škody, vzniklé podle pravidel MÚ, ze smlouvy nebo právní povinnosti nebo z jiného důvodu, pouze v souladu s podmínkami a s limity odpovědnosti stanovenými MÚ. Stejně ustanovení výslovně vylučuje vymahatelnost represivních, exemplárních a jiných nenahraditelných škod.

Lhůta pro podání žaloby zůstává nezměněna v porovnání s úpravou obsaženou v Varšavské úmluvě a i na dále platí, že pokud nebude žaloba podána ve lhůtě do dvou let ode dne přiletu na místo určení nebo ode dne, kdy letadlo mělo doletět, a nebo ode dne zastavení dopravy, právo na náhrady škody se promlčuje. Způsob výpočtu se řídí právním řádem soudu, kde bude případ projednáván.

V rámci soudního řízení je soud oprávněn, podle svého právního řádu přiznat žalobci vedle omezení stanovených v čl. 21 MÚ zcela nebo zčásti soudní výlohy nebo jiné procesní výdaje, včetně úroků. Toto však neplatí, jestliže výše přiznané náhrady škody bez započtení soudních výloh a jiných procesních výdajů nepřesahuje částku, kterou dopravce nabídl písemně žalobci do šesti měsíců od události, která způsobila škodu anebo před zahájením soudního sporu, došlo-li k němu později. V oblasti unifikace práva mezinárodní letecké přepravy nejde o převratnou novinku, neboť podobné ujednání obsahoval již Haagský protokol, Montrealská ujednání z roku 1966 a dokonce i Guatemalský protokol.

---

<sup>161</sup> J. Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, č. 3 str. 276.

<sup>162</sup> Čl. 52 MÚ.

## 5.5 Soudní pravomoc a tzv. pátá jurisdikce

Za významnou změnu lze označit i rozšíření stávajících čtyř jurisdikcí, neboli soudů příslušných pro podání žaloby, o pátou jurisdikci. Velkou zásluhu na tomto rozšíření mají především Spojené státy americké, které usilovaly o přenesení sporů svých občanů pod jurisdikci svých soudů.

Podle čl. 33 MÚ může žalobce svou žalobu o náhradu škody, podat buď:

- u soudu, kde má dopravce bydliště
- u soudu, kde se nachází hlavní sídlo podnikání dopravce
- u soudu, kde dopravce podniká a ve kterém byla přepravní smlouva sjednána
- u soudu, v místě určení podle přepravní smlouvy
- u soudu, kde v době nehody měl cestující svoje hlavní a trvalé bydliště

Poslední případ, představující výše uvedenou pátou jurisdikci, se vztahuje pouze na žaloby o náhradu škody způsobené usmrcením nebo zraněním cestujícího, za předpokladu, že odpovědný dopravce provozuje přepravu cestujících ve vztahu k tomuto území, a to buď vlastním letadlem anebo letadlem jiného dopravce na základě obchodní smlouvy anebo uskutečňuje leteckou přepravu cestujících v provozních prostorách pronajatých nebo vlastněných jím samým nebo jiným dopravcem, s nímž má obchodní smlouvu.<sup>163</sup> Pro upřesnění úmluva definuje v čl. 33 pojmy „obchodní smlouva“ a „hlavní trvalé bydliště“.

Soudní řízení se i v režimu Montrealské úmluvy bude řídit právním řádem soudu, který případ bude projednávat.

---

<sup>163</sup> Čl. 34 odst. 2 MÚ.



### **5.5.1 Arbitráž**

S rostoucí oblíbeností arbitrážního řízení, zejména ve sporech z obchodních vztahů, došlo k posílení i tohoto druhu řízení ve sporech z přepravy. Mezinárodní arbitráž je rozhodčím řízením, ve kterém se projednává spor vzniklý v soukromoprávním vztahu s tzv. mezinárodním prvkem. Mezi jeho výhody patří především rychlost, neformálnost, nižší náklady.<sup>164</sup>

Montrealská úmluva věnuje arbitráži dokonce i celé samostatné ustanovení – viz čl. 34 MÚ. Předmětné ustanovení upravuje zejména náležitostem rozhodčí doložky. Kromě písemné formy, musí rozhodčí doložka obsahovat ustanovení o tom, že arbitr nebo jiný arbitrážní orgán se musí řídit ustanoveními úmluvy a že arbitrážní řízení se bude podle volby navrhovatele konat pod jednou s jurisdikcí uvedených v čl. 33 MÚ. Ujednání, které by bylo v rozporu z předchozí větou považuje MÚ za neplatné a právně neúčinné.

MÚ stejně jako VÚ označuje za neplatné a právně neúčinné jakékoli ujednání v přepravní smlouvě a ve všech zvláštních smlouvách před vznikem škody, v nichž se strany záměrně zavazují nedodržovat předpisy a pravidla stanovená v MÚ tak, že byla změněna pravidla týkající se soudních pravomocí.

## **5.6 Kombinovaná přeprava a postupná doprava**

Ustanovení upravující kombinovanou přepravu se svým obsahem nijak výrazně neliší od úpravy obsažené ve VÚ, pomineme-li změnu spočívající v odlišném v

---

<sup>164</sup> Růžička, K. Rozhodčí řízení před rozhodčím soudem při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2005, str. 19.

pojmenování tohoto druhu dopravy (MÚ totiž používá výraz kombinovaná přeprava nikoli doprava). I MÚ definuje kombinovanou přepravu jako přepravu, která se částečně děje letecky a částečně jakýmkoli jiným dopravním prostředkem. Aplikace předmětného ustanovení se vztahuje pouze na leteckou přepravu, za předpokladu, že tato přeprava vyhovuje podmínkám uvedeným v čl. 1. Možnost zapsání podmínek pro jiné druhy dopravy do dokladů pro leteckou přepravu zůstala zachována.

Je-li přeprava prováděna postupně několika dopravci, jde ve smyslu čl. 36 o tzv. postupnou dopravu. Aplikace MÚ se vztahuje na každého participujícího dopravce, který přijme cestující, zavazadla nebo náklad. Každý takový dopravce je považován za stranu přepravní smlouvy do té míry, na jakou část přepravy jemu svěřené se přepravní smlouva vztahuje. Případné nároky na náhradu škody žalobce uplatňuje pouze vůči dopravci, který prováděl přepravu, během níž došlo k nehodě nebo zpoždění, nepřevzali první dopravce výslovným ujednáním odpovědnost za celou cestu. Pokud se týká zavazadel a nákladu, cestující nebo odesílatel může uplatnit svůj nárok vůči prvnímu dopravci a cestující nebo příjemce, který je oprávněn k jejich přijetí, může uplatnit svůj nárok vůči poslednímu dopravci. Kromě uvedeného může každý z nich uplatnit svůj nárok vůči dopravci, který prováděl přepravu během níž došlo ke ztrátě, zničení, poškození nebo zpoždění. Tito dopravci jsou společně a nerozdílně odpovědni cestujícímu nebo odesílateli nebo příjemci.<sup>165</sup>

---

<sup>165</sup> Čl. 36 odst. 2 a 3 MÚ.

## **5.7 Letecká přeprava prováděná jinou osobou než je smluvní dopravce**

Ustanovení upravující vztahy vzniklé při letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem jsou až na formulační úpravy převzaty z Guadalajarské úmluvy.

O přepravu prováděnou jinou osobou, než je smluvní dopravce, půjde v případě, kdy smluvní dopravce, jako podnikatel uzavře přepravní smlouvu podle MÚ s cestujícím nebo odesílatelem anebo s osobou, která jedná v zastoupení cestujícího nebo odesílatele, a skutečný dopravce provede na základě zmocnění smluvního dopravce celou nebo část přepravy, za předpokladu, že nejde o postupného dopravce ve smyslu definice uvedené v MÚ.<sup>166</sup>

Podíly odpovědnosti smluvního a skutečného dopravce se řídí podle toho, zda skutečný dopravce provedl sjednanou přepravu zcela nebo jen částečně. Na smluvního dopravce se vztahují ustanovení uvedená v MÚ pro přepravu sjednanou ve smlouvě a na skutečného dopravce pouze pro přepravu, kterou sám provádí. Dopravce je k náhradě škody povinnen i v případech, kdy se k provedení přepravy zavázal jiný dopravce. Rovněž tvrzení, že jde o společné lety, či o nájem letadla s posádkou nemá na povinnost náhrady škody vliv.<sup>167</sup>

Jednání a opomenutí skutečného dopravce a jeho zaměstnanců a agentů, které je v rozsahu jejich pracovních povinností, se pro přepravu prováděnou skutečným dopravcem považuje za jednání a opomenutí smluvního dopravce a naopak jednání a opomenutí smluvního přepravce a jeho zaměstnanců a agentů, které je v rozsahu jejich pracovních povinností, se pro přepravu prováděnou smluvním dopravcem považuje za jednání a opomenutí skutečného dopravce. Z hlediska účinků spojených s vznesením reklamace a pokynů je třeba upozornit na to, že MÚ nerozlišuje mezi příjemcem

---

<sup>166</sup> Čl. 39 MÚ.

<sup>167</sup> Rozsudek S 136/09 Landesgerichu v Darmstadtu ze dne 20. 1.2010.

reklamace či pokynů. Pokud však jde o pokyny uvedené v čl. 12 MÚ (pokyny spojené s dispozicí nákladu), ty mohou být podány pouze smluvnímu dopravci.<sup>168</sup> Rovněž žaloba na náhradu škody vzniklé v souvislosti s přepravou prováděnou jinou osobou než je smluvní dopravce, může být vznesena buď proti skutečnému dopravci nebo smluvnímu dopravci nebo proti oběma společně, nebo dokonce i odděleně. Je-li žaloba vznesena pouze proti jednomu z nich, má ten druhý právo požadovat, aby byl současně souzen i druhý dopravce.<sup>169</sup> Pro přepravu prováděnou jiným než smluvním dopravcem, resp. nároky z ní vzniklé, MÚ stanoví, po vzoru Guadalajarské úmluvy, ve svém čl. 46 další jurisdikce. Zmíněné ustanovení rozšiřuje jurisdikce uvedené v čl. 33 MÚ navíc o soud, jehož soudní pravomoc zahrnuje místo, kde má skutečný dopravce trvalý pobyt anebo kde je hlavní sídlo jeho podnikání.

Z hlediska výše uplatňovaného nároku žalobcem, nemůže celkový úhrn náhrady škod (kumulace náhrady škod), vymáhaných od skutečného a smluvního dopravce a od jejich zaměstnanců a agentů jednajících v mezích plnění svých pracovních povinností, přesáhnout maximální částku, kterou je možné požadovat buď od smluvního, nebo skutečného dopravce podle MÚ.<sup>170</sup>

Neplatnost smluvních ujednání vyslovená v čl. 26 MÚ je rozšířena čl. 47 MÚ i na podobná ujednání mezi skutečným a smluvním dopravce.

## **5.8 Jiná a závěrečná ustanovení**

Závěrečné části MÚ (Hlava VI a VII) se věnují již tradičně ujednáním, které se svým obsahem obsahují, buď výkladová pravidla – viz čl. 52, či procesu směřujícímu

---

<sup>168</sup> Čl. 41 a 42 MÚ.

<sup>169</sup> Čl. 45 MÚ.

<sup>170</sup> Čl. 44 MÚ.

k platnosti dokumentu. I přes to považuji za nutné upozornit na jistá specifika těchto ustanovení.

Jiná ustanovení se věnují hned ve svém úvodu problematice obcházení pravidel stanovených MÚ. Jakákoli ujednání stran, která by svým obsahem záměrně zavazovala strany nedodržovat předpisy a pravidla stanovená úmluvou, jsou považována za neplatná a právně neúčinná.<sup>171</sup> Novinkou v oblasti unifikace práva mezinárodní letecké přepravy představuje čl. 50. Ten stanoví smluvním stranám povinnost požadovat na svých dopravcích, aby uzavřeli pojištění na krytí odpovědnosti podle MÚ. S touto povinností se setkáváme již v devadesátých letech v pravidlech ES.<sup>172</sup>

Závěrečná ustanovení upravují co do obsahu podobné otázky jako VÚ, nicméně i tato část se vyznačuje několika zvláštnostmi. Předně bych ráda upozornila na čl. 53. Podle tohoto článku deponitářem MÚ není již jeden stát, jako tomu bylo u VÚ, ale stala se jím mezinárodní organizace – ICAO. Další novinkou MÚ je její otevření se k podpisu nejenom státům, ale i regionálním organizacím pro ekonomickou integraci, pod kterou si představuje všechny organizace, které byly založeny suverénními státy v příslušném regionu a které mají pravomoc rozhodovat ohledně skutečností řízených MÚ a které jsou oprávněny podepisovat a ratifikovat, schválit a přijmout nebo přistoupit k úmluvě.<sup>173</sup> Toto ustanovení, zřejmě reaguje na integrační procesy v některých regionech, jako je např. v Evropě a především snadný přístup jednotlivých členů výše uvedených organizací. Počet ratifikací potřebný k uvedení MÚ v účinnost je oproti VÚ výrazně vyšší, MÚ totiž vyžadovala 30 ratifikací. I když byl právě tento počet považován v prvních měsících života dokumentu za příliš vysoký, a tudíž nebezpečný pro samotnou existenci úmluvy, ukázalo se, že účinnost MÚ to neohrozilo.

Podstatná část Závěrečných ustanovení je věnována samotnému vztahu MÚ k jiným dokumentům, zejména Varšavské úmluvy. MÚ je přisuzován primární

---

<sup>171</sup> Čl. 49 MÚ.

<sup>172</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92, o vydávání licencí leteckým dopravcům a nařízení č. 2027/1997.

<sup>173</sup> Čl. 53 odst. 2 MÚ.

charakter a její aplikace má přednost před jakýmkoli pravidly, jimiž se řídí mezinárodní letecká přeprava mezi členskými státy MÚ, pokud jsou tyto státy společně členskými státy dokumentů uvedených v čl. 55 odst. 1 nebo na území kteréhokoli členského státu této MÚ, pokud je tento stát členským státem jednoho z dokumentů uvedených v bodech a) až e) čl. 55 odst. 1.

Za novinku můžeme také označit čl. 55 a v něm zdůrazněný primární charakter MÚ mezi ostatními pravidly upravující mezinárodní leteckou přepravu. Toto ustanovení vlastně zabraňuje aplikaci jiných mezinárodních pravidel mezi smluvní stranami úmluvy.

Možnost odstoupení od MÚ je upravena v čl. 54. Odstoupit od MÚ lze prostřednictvím stejného institutu, jaký upravovala VÚ, tedy výpovědí. Výpověď má formu písemného oznámení a délka výpovědní lhůty je sto osmdesát dnů. Počátek běhu lhůty je spojen se dnem kdy bylo oznámení doručeno depozitáři. Na rozdíl od VÚ se MÚ snažila upřesnit počátek běhu lhůty tak, aby nedocházelo k nejasnostem s tím spojenými.

Podrobná úprava je věnována, také vztahu MÚ ke státu s více než jedním právním řádem. Pokud taková situace nastane je možné, aby takový stát při podpisu, ratifikaci, schválení, přijetí nebo přístupu k MÚ prohlásil depozitáři, že úmluva se vztahuje na všechny jeho územní jednotky nebo pouze na některé z nich. Takto učiněné oznámení může kdykoli změnit prostřednictvím nového prohlášení.<sup>174</sup>

Poslední oblastí, které se věnuje MÚ závěrečných ustanovení, je problematika výhrad. Ty jsou vyloučeny, kromě dvou výjimek, a sice členský stát (MÚ má na mysli stát nebo regionální organizace pro ekonomickou integraci, jež přistoupila k úmluvě) může prohlásit v dokumentu předaném depozitáři, že úmluva neplatí pro mezinárodní leteckou přepravu prováděnou a provozovanou členským státem pro nekomerční účely v souvislosti s výkonem jeho funkcí a povinností suverénního státu nebo může prohlásit

---

<sup>174</sup> Čl. 56 odst. 1 MÚ.

v dokumentu předaném depozitáři, že úmluva neplatí pro přepravu osob, nákladu a zavazadel pro jeho vojenské orgány v letadlech registrovaných anebo pronajatých tímto členským státem, kde celá kapacita letadla byla vyhrazena pro takové orgány.<sup>175</sup>

MÚ rozšiřuje počet jazyků, ve kterých byla sepsána na celkem šest jazyků (jazyk anglický, arabský, čínský, francouzský, ruský a španělský). Důvod této plurality je spatřován zejména v roli ICAO, která je jakýmsi gestorem a zároveň depozitářem úmluvy, a ta (jak je z její činnosti známo) dbá na více jazyčnost.<sup>176</sup>

Vedle Montrealské úmluvy existuje stále režim Varšavské úmluvy, počet smluvních stran ji řadí mezi primární pramen úpravy režimu odpovědnosti dopravce.

## 5.9 Judikatura

Judikatura k Montrealské úmluvě není zatím tak rozsáhlá, jako v případě Varšavské úmluvy. Absence výkladových rozhodnutí k znění Montrealské úmluvy, jež se neliší od znění obsaženém ve Varšavské úmluvě plně nahrazuje judikatura k Varšavské úmluvě.<sup>177</sup>

Nově však významné postavení v rámci výkladu získávají evropské orgány, konkrétně Soudní dvůr, který v rámci své pravomoci je často dotazován v rámci řízení o předběžných otázkách na výklad některých ustanovení Montrealské úmluvy, neboť jde o dokument, jež je součástí právního řádu Společenství.

---

<sup>175</sup> Čl. 57 MÚ.

<sup>176</sup> Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, č. 3, str. 279.

<sup>177</sup> D' Arcy L., Murray, C., Cleave, B. Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade. London: Sweet&Maxwell: 2000, str. 335.

### 5.9.1 Rozsudek č. C-63/93 ve věci Axel Walz proti Clickair SA

Rozsudek přispěl v rámci tzv. řízení o předběžné otázce<sup>178</sup>, k výkladu čl. 22 odst. 2 MÚ, upravující odpovědnost dopravce za odbavená zavazadla, limity odpovědnosti za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění dodávky zavazadel, dále výkladem pojmu „újmá“. Španělský soud ve svém návrhu položil Soudnímu dvoru otázku, zda:

*„Zahrnuje mez odpovědnosti, na kterou odkazuje čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu způsobenou ztrátou zavazadla?“*

Původní spor mezi A. Walce a společností Clickair byl veden u španělského soudu. Cestující společnosti Clickair, pan Walce se domáhal u španělského soudu po společnosti Clickair svého nároku na náhradu škody vzniklé v důsledku ztráty jeho odbavených zavazadel při své cestě z Barcelony do portugalského Ponta, jež prováděl žalovaný, tedy společnost Clickair. Alex Walc požadoval po společnosti Clickair zaplatit náhradu za ztracená odbavená zavazadla ve výši 3 200 EUR, přičemž 2 700 EUR odpovídá hodnotě ztracených zavazadel a 500 EUR odpovídá nemajetkové újmě způsobené žalobci ztrátou zavazadel. Žalovaná společnost uplatňovaný nárok odmítala co do jeho výše a svůj názor opírala o limity odpovědnosti stanovené Montrealskou úmluvou, jež v době vzniku škody činili 1 000 SDR.

Španělský soud při svém rozhodování ve věci vycházel ze skutečnosti, že letecká doprava byla realizována dopravcem Evropské unie mezi dvěma městy, jež se nacházejí na území členských států EU a proto aplikoval při svém rozhodování nařízení EP a Rady č. 2027/97. Uvedené nařízení, jak bylo popsáno výše, stanovilo pravidla pro odpovědnost leteckého dopravce v případě nehod, v důsledku přijetí Montrealské

---

<sup>178</sup> Řízení o předběžné otázce je řízením Soudního dvora, které autoritativně rozhoduje některé dílčí otázky, na které není schopen odpovědět soud vnitrostátní v rámci řízení, které vede. Rozhodnutí o předběžné otázce je pro vnitrostátní soud a jeho rozhodování ve věci samé významné.



úmluvy bylo změněno nařízení č. 889/2002, čímž byl vytvořen jednotný systém odpovědnosti v rámci EU. Čl. 3 nařízení č. 2027/97 odkazuje ve věci Odpovědnosti dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, přímo bez dalších podmínek na příslušná ustanovení Montrealské úmluvy. Předkládající soud poukázal na skutečnost, že Montrealské úmluva ve svém čl. 22 odst. 3 nerozlišuje druh újmy, tudíž mez odpovědnosti dopravce by měla zahrnovat jak majetkovou tak nemajetkovou újmu. Současně však upozornil, že předmětné ustanovení Montrealské úmluvy má i opačný výklad, přičemž odkazuje na dřívější rozhodnutí *Audiencia Provincial de Barcelonaze dne 2. července 2008*, podle kterého limit odpovědnosti stanovený Montrealskou úmluvou v případě odpovědnosti za ztrátu zavazadel, nezahrnuje jak majetkovou tak nemajetkovou újmu. Majetková újma je stanovená určitou mezí, zatímco nemajetková podléhá jinému limitu, který dosahuje stejné výše. Výše náhrady potom dosahuje v součtu dvojnásobku omezení stanoveného Montrealskou úmluvou.

Právní rámec při rozhodování výše uvedené předběžné otázky tvořila příslušná ustanovení Montrealské úmluvy a nařízení č. 2027/1997. V rámci posouzení předložené otázky musel Soudní dvůr nejprve přistoupit k posouzení své pravomoci rozhodovat o výkladu předpisu, jež je svým charakterem mezinárodní smlouvou. Při posouzení této otázky došel Soudní dvůr k závěru, že Montrealská úmluva je dohoda, uzavřená v souladu s 300 odst. 2 Smlouvy o založení Evropského společenství. Současně došel Soudní dvůr závěru, že jeho výklad by měl přispět k jednotnému výkladu nejen v rámci EU, ale rovněž mezi smluvními státy úmluvy.

Soudní dvůr vycházel ze skutečnosti, že úprava obsažená v Montrealské úmluvě sice je úpravou kogentní, nicméně nejde o úpravu vyčerpávající. Předmětná ustanovení obsahují pouze jednotnou úpravu právních okolností zakládající odpovědnost dopravce, důvodů zbavující odpovědnost dopravce a meze odpovědnosti. Ostatní úprava je obsažena v úpravě vnitrostátního práva. Pakliže v případě občanskoprávní odpovědnosti hovoříme o předpokladu příčinné souvislosti mezi právní skutečností a vzniklou škodou, je v případě odpovědnosti za škodu vzniklou na odbavených zavazadlech jejich ztráta, zničení nebo zpoždění dodávky při přepravě. Omezení odpovědnosti za ztrátu zavazadel stanovené v čl. 22 Montrealské úmluvy je podle názoru Soudního dvora

maximální hranici pro stanovení výše náhrady škody, nikoli omezení obsahu odpovědnosti dopravce, jež je vymezen v čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy.

Vzhledem k tomu, že samotná Montrealská úmluva nedefinuje pojem škoda, zabýval se Soudní dvůr upřesněním pojmu „škoda“. Tento pojem označil za synonymum pojmu „újma“, přičemž svůj názor opíral o jednotlivá jazyková znění Montrealské úmluvy. Soudní dvůr v rámci výkladového pravidla obsaženého ve Vídeňské úmluvě o smluvním právu<sup>179</sup> dále konstatoval s odkazem na čl. 31 odst. 2 článků o odpovědnosti států za jednání, která jsou v rozporu s mezinárodním právem veřejným, vypracované Komisí OSN pro mezinárodní právo veřejné, že „újma zahrnuje obě složky, jak majetkovou, tak nemajetkovou“.<sup>180</sup> Soudní dvůr dále konstatoval, že povaha újmy je v případě koncepce stanovené Montrealskou újmou bezvýznamná. Pojmy „škoda“ a „újma“ používané v III části Montrealské úmluvy musejí být chápány tak, že obsahují složku majetkovou i nemajetkovou.

Současně při svém výkladu Soudní dvůr poukázal na tzv. spravedlivé vyvážení zájmů leteckých dopravců na jedné straně a cestujících na straně druhé, a to s ohledem na režim objektivní odpovědnosti dopravce. Má-li být zachováno vyvážení zájmů subjektů podílejících se na přepravě, dospěly smluvní strany úmluvy při jejím formulování k závěru, že v určitých případech musí být odpovědnost dopravce omezena, přičemž pravidla omezení musejí být jasná. Příkladem takového omezení je právě čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, jež zajišťuje poškozeným cestujícím rychlé a snadné odškodnění a dopravce zbavuje obtíží při vyčíslování náhrad, jež by mohly mít vliv na jejich další obchodní činnost. Omezení stanovená v kapitole III Montrealské úmluvy se musí tedy vztahovat na celkovou újmu, tj. majetkovou i nemajetkovou. Soudní dvůr po výše uvedeném posouzení došel k následujícímu závěru:

---

<sup>179</sup> Čl. 31 Úmluvy o smluvním právu, podepsané ve Vídni dne 23. 5. 1969.

<sup>180</sup> Valné shromáždění OSN vzalo pravidla na vědomí rezolucí č. 56/83 ze dne 2001.

*„Pojem „újma“, který tvoří podklad čl. 22 odst. 2 úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999, jenž stanoví mez odpovědnosti leteckého dopravce za újmu vzniklou zejména v důsledku ztráty zavazadel, musí být vykládán tak, že zahrnuje jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu“*

## 6 Evropská úprava

Těžiště evropské úpravy odpovědnosti dopravce je obsaženo v následujících pramenech práva:

- nařízení Rady (ES) č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (dále jen „nařízení č. 2027/97“)
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (dále jen „nařízení č. 889/2002“)
- nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významné zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen „nařízení č. 261/2004“).

Výše uvedená nařízení mají jeden společný cíl, a to ochranu spotřebitele. Nařízení Rady (EHS) č. 295/91, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (dále jen „nařízení č. 295/91“) hovoří o tzv. „ochraně zájmů uživatelů letecké dopravy“. Ačkoli první právní úpravy v podobě nařízení č. 295/91 nesplnily zcela svůj účel a bylo třeba přistoupit v důsledku liberalizace trhu letecké dopravy a rostoucího počtu cestujících postižených zrušením letů k razantnější úpravě, vznikají v průběhu devadesátých let předpisy, jež i přes odpor dopravců nacházejí ve světě práva mezinárodní letecké dopravy své pevné místo.

## **6.1 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod**

Nařízení č. 2027/97 vzniká v období, kdy v rámci mezinárodní letecké dopravy funguje již dříve zmiňovaný Varšavský systém. Ten již nevyhovoval a stal se předmětem revize ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví. Nařízení je výsledkem společné dopravní politiky EU, jež považovala za nutné zvýšit úroveň ochrany cestujících, odstranit finanční hranice odpovědnosti či jakékoli jiné právní či smluvní omezení.

### **6.1.1 Předmět úpravy**

Nařízení č. 2027/97 stanovilo poměrně přísná pravidla, jež se dotýkala následujících oblastí:

- odpovědnosti leteckých dopravců Evropského společenství vůči cestujícím v případě nehod, v jejichž důsledku nastane smrt nebo zranění nebo jiné ublížení na zdraví, které cestující utrpí v důsledku nehody, která způsobila tuto újmu, nastala-li na palubě letadla nebo v průběhu některé činnosti při nastupování či vystupování
- pojišťovací požadavky
- požadavky na informace poskytované leteckými dopravci, kteří jsou usazeni mimo Evropské společenství a provozují lety ze společenství do něj nebo uvnitř<sup>181</sup>

---

<sup>181</sup> Čl. 1 nařízení č. 2027/97.

Z hlediska subjektu výše uvedených povinností je nařízení v případě výše limitu náhrady škody a pojišťovací povinnosti závazné pouze pro tzv. leteckého dopravce Společenství.<sup>182</sup> Informační povinnost je vedle leteckého dopravce Společenství závazná rovněž pro leteckého dopravce usazeného mimo Společenství, který provozuje lety ze Společenství, do něj nebo uvnitř. Nařízení neupravuje povinnosti leteckého dopravce, jež vznikají v souvislosti se ztrátou či zničením nebo poškozením zavazadel.

Nařízení nepřichází v rámci úpravy odpovědnosti dopravce s novými definicemi, či výkladovými pravidly, ba naopak plně respektuje unifikovanou úpravu a definice pojmů obsažené ve Varšavské úmluvě tuto skutečnost deklaruje ve svém čl. 2 odst. 2.

### **6.1.2 Odpovědnost leteckého dopravce**

Jak bylo řečeno výše, pravidla odpovědnosti leteckého dopravce se vztahují pouze na tzv. leteckého dopravce Společenství. Povinnost k náhradě škody vzniká leteckému dopravci Společenství v případě vzniku škody, kterou utrpěl cestující v případě nehod, v jejichž důsledku nastala smrt nebo zranění nebo jiné ublížení na zdraví, které cestující utrpí, pokud nehoda, která způsobila tuto újmu, nastala na palubě letadla nebo v průběhu některé činnosti při nastupování či vystupování. Takto stanovená odpovědnost nepodléhá žádnému finančnímu limitu, stanovenému zákonem, úmluvou či smlouvou. Nařízení tedy zcela jasně vyloučilo kromě národních úprav, rovněž aplikaci čl. 20 Varšavské úmluvy, jež umožňuje vyloučit odpovědnost dopravce v případě, že prokáže, že učinil on nebo jeho zaměstnanci veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo že nemohli tak učinit. Při náhradě škody až do výše stanoveného limitu nesmí letecký dopravce Společenství vyloučit ani omezit vlastní odpovědnost. Nad částku finančního limitu stanovenou nařízením může být dle platné právní úpravy

---

<sup>182</sup> Leteckým dopravce je dle Čl. 2 nařízení 2027/97 letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením (EHS) č. 2407/92.

letecký dopravce Společenství zproštěn zcela nebo částečně své odpovědnosti, prokáže-li, že škoda byla způsobena nedbalostí zraněného nebo zemřelého cestujícího.

Striktně stanovená objektivní odpovědnost leteckého dopravce Společenství odpovídala v době vzniku nařízení celkové politice ochrany cestujících, jež v režimu roztržitého Varšavského systému již nepředstavovala právní jistotu, a to nejen v důsledku nízkých limitů, ale i v důsledku rozdílných podmínkách přepravy.

Nařízení zavedlo rovněž princip vyplacení záloh, které mají sloužit k uspokojení bezprostředních ekonomických potřeb poškozeného nebo pozůstalé osoby. Výše zálohy by měla být úměrná k utrpěné újmě poškozeného. V případě smrti nesmí být zálohová platba v případě smrti nižší než částka odpovídající 15 000 SDR. Vyplacení zálohové platby nezakládá uznání odpovědnosti leteckého dopravce Společenství. Je však možné ji započíst proti částce placené z titulu náhrady škody a není návratná. Pokud by však bylo prokázáno, že osoby, jež obdržela zálohovou platbu, způsobila škodu svou nedbalostí nebo svou nedbalostí k této škodě přispěla anebo nebyla osobou oprávněnou k náhradě škody.<sup>183</sup> Letecký dopravce společenství je povinen zálohu vyplatit neprodleně nebo nejpozději do 15 dnů po zjištění totožnosti fyzické osoby oprávněné k náhradě škody.

### **6.1.3 Informační povinnost**

Informační povinnost, jak bylo uvedeno výše, byla nařízením č. 2027/97 stanovena jak pro letecké dopravce Společenství, tak pro ostatní letecké dopravce, kteří jsou usazeni mimo Společenství a provozují lety ze Společenství, do něj nebo uvnitř.<sup>184</sup> Princip informační povinnosti dle nařízení č. 2027/97 spočívá v stanovení povinnosti leteckým dopravcům a leteckým dopravcům Společenství poskytnout smluvní straně přepravní smlouvy informace o tom, jaká pravidla odpovědnosti dopravce budou

---

<sup>183</sup> Čl. 5 nařízení 2027/97.

<sup>184</sup> Čl. 1 nařízení 2027/97.

aplikována na jejich let. Letecký dopravce Společenství musí zahrnout do svých přepravních podmínek články 3 a 5 nařízení. Informace dle čl. 3 a 5 předmětného nařízení musí být cestujícím dostupné na požádání v kancelářích leteckého dopravce Společenství, v cestovních kancelářích a u odbavovacích přepážek v místě prodeje. Souhrn požadavků stanovených nařízením musí být rovněž součástí letenky nebo rovnocenného dokladu, a to v jasném a srozumitelném jazyce.<sup>185</sup>

Informační povinnost leteckého dopravce usazeného mimo Společenství provozujícího dopravu do Společenství, z něj nebo uvnitř něj je stanovena v opačném duchu, a sice při zakoupení letenky musí výslovně a jasně informovat v kanceláři dopravce, v cestovní kanceláři nebo u odbavovacích přepážek umístěných na území členského státu o tom, že nebudou na jejich let uplatněna pravidla obsažená v čl. 3 a 5 nařízení č. 2027/97. Kromě vyloučení aplikace nařízení jsou povinni poskytnout cestujícím formulář, který podrobně vysvětluje dopravní podmínky. Nařízení vylučuje splnění této povinnosti pouhým uvedením limitů odpovědnosti na letence.<sup>186</sup> Cílem stanovení informační povinnosti dopravcům ze třetích zemí bylo snížení nebezpečí narušení hospodářské soutěže mezi dopravci v rámci společného trhu.

Z právního hlediska představovalo do okamžiku aplikace Montrealské úmluvy nařízení č. 2027/97 revoluční předpis nejen v oblasti mezinárodní letecké dopravy, ale současně i odstranil v rámci Společenství rozdíl mezi vnitrostátní a mezinárodní leteckou dopravou.

---

<sup>185</sup> Čl. 6 odst. 3 nařízení 2027/97.

<sup>186</sup> Čl. 6 odst. 3 nařízení 2027/97.



## **6.2 Nařízení EP a Rady (ES) č. 889/2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod**

Dne 28. 5. 1999 byla v Montrealu přijata Montrealská úmluva, kterou Společenství podepsalo 9. 12. 1999. Jménem Evropského společenství schválila Rada svým rozhodnutím dne 5. 4. 2001 znění Montrealské úmluvy. Vzhledem k tomu, že od roku 1998 platila v rámci Společenství pro odpovědnost leteckého dopravce v případě nehod pravidla obsažená v nařízení č. 2027/97 bylo nutné existenci resp. vztah těchto dvou závazných předpisů vyřešit. Toto řešení přineslo nařízení Evropského parlamentu č. 889/2000 ze dne 13. května 2002, kterým se měnilo nařízení rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Nařízením č. 889/2002 změnilo původní úpravu obsaženou v nařízení č. 2027/97 tak, že jej označilo za předpis, který provádí příslušná ustanovení Montrealské úmluvy, pokud jde o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel a stanoví určitá doplňující ustanovení. Aplikaci nařízení č. 2027/97 dále rozšiřuje i na leteckou dopravu uvnitř jednotlivého členského státu. Potlačování rozdílu mezi mezinárodní a vnitrostátní leteckou dopravou provozovanou dopravci Společenství vede k maximálnímu zjednodušení pravidel, jakož i k odstranění případných nejasností, které mohou vzniknout nejen na straně cestujících, ale i dopravců.

Nařízením č. 889/2002 ve své odůvodnění prohlašuje, že nařízení společně s Montrealskou úmluvou představuje jednotný systém odpovědnosti, v jiné části odůvodnění upozorňuje na to, že Varšavská úmluva nezanikla a existuje nadále vedle Montrealské.

### **6.2.1 Změny nařízení č. 2027/97**

V prvé řadě je třeba upozornit, že podstatná změna spočívá v přejmenování nařízení, jež nově nese název „ Nařízením (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého

dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel“. Již ze samotného názvu je vidět, že rozsah pravidel se rozšířil v duchu úpravy Montrealské úmluvy i o pravidla odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou při letecké dopravě na zavazadlech cestujících. Nutno doplnit, že nařízení č. 2027/97 považuje za zavazadlo jak odbavené tak neodbavené zavazadlo.<sup>187</sup> Montrealská úmluva resp. její české znění používá výraz zapsané a nezapsané zavazadlo.<sup>188</sup> Vzhledem k tomu, že text obou právních úprav používá ve své anglické verzi stejných výrazů, a to „*checked baggage*“ nebo „*unchekeed baggage*“, není třeba hledat v použitých českých pojmech nějakou nepřesnost či nejasnost. Samotné nařízení nově v čl. 3 stanoví, že odpovědnost dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla se řídí ustanovením Montrealské úmluvy, čímž plně odkázal na novou úpravu a odstranil původní znění obsahující stanovení objektivní odpovědnosti dopravce Společenství. Požadavek na pojištění leteckého dopravce Společenství zůstal součástí čl. 3 nařízení 2027/97. Výše pojištění by měla nadále odpovídat takové částce, jež pokryje částku odpovídající náhradě škody všem oprávněným osobám v souladu s nařízením.

Nařízení č. 889/2002 doplnilo čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy o upřesnění výše příplatku za učinění prohlášení o zájmu na doručení jeho zavazadel na místo určení. Výše poplatku by se měla řídit tarifem pro dodatečné náklady na přepravu. Výše tarifu by měla být sdělena cestujícím na počkání.

Úpravu nároku na zálohu a její vyplácení nařízení č. 889/2002 nově upravuje co do výše, ta se zvyšuje na částku 16 000 SDR, a dále v souvislosti se změnou čl. 3 nově upravuje možnost vrácení vyplacené zálohy v případě, že dojde k zproštění odpovědnosti dopravce dle čl. 20 Montrealské úmluvy.

Článek 6 nařízení č. 2027/97, který upravuje informační povinnost, rozšířil a upřesnil informační povinnost všech leteckých dopravců. Nově počítá nařízení i s případy prodeje služeb po telefonu nebo prostřednictvím internetu. Čl. 6 stanoví nově,

---

<sup>187</sup> Čl. 1 odst. 3, písm d) nařízení č. 889/2002.

<sup>188</sup> Čl. 17 odst. 4 MÚ.

že při prodeji služeb letecké dopravy ve Společenství musí všichni letečtí dopravci informovat cestující:

- hlavních ustanovení upravující odpovědnost dopravce za cestující a jejich zavazadla
- lhůtách stanovených k vyplnění žádosti o náhradu škody
- možnosti učinění zvláštního prohlášení o zavazadlech

Za podstatné doplnění a zároveň pomocné vodítko pro splnění této informační povinnosti považují nově vloženou Přílohu nařízení č. 889/2002, která obsahuje souhrn pravidel odpovědnosti používaná dopravci Společenství.

Kromě výše uvedeného informační povinnosti a jejímu rozsahu musí nově všichni letečtí dopravci ve vztahu ke službám letecké dopravy poskytované nebo zakoupené ve Společenství poskytnout každému cestujícímu písemné informace o:

- použitelném limitu odpovědnosti dopravce pro tento let v případě smrti nebo zranění, pokud limit existuje
- použitelném limitu odpovědnosti dopravce pro tento let v případě zničení, ztráty nebo poškození zavazadel a varování, že zavazadla hodnoty přesahující tuto částku by měla být letecké společnosti oznámena při odbavení nebo před cestou v plné výši pojištěna cestujícím
- použitelném limitu odpovědnosti dopravce pro tento let v případě škody způsobené zpožděním<sup>189</sup>

Ke splnění této informační povinnosti je stanoven požadavek písemné formy. Splněním této povinnosti nezaniká informační povinnost dle prvního odstavce stejného článku. Je třeba dodat, že informační povinnost podle druhého odstavce čl. 6 nařízení č.

---

<sup>189</sup> Čl. 6 odst. 2 nařízení č. 2027/97.

2027/97 doplňuje povinnost dopravce vydat cestujícím písemné oznámení dle čl. 3, odst. 3 Montrealské úmluvy. V porovnání se zněním uvedeného článku Montrealské úmluvy je však požadavek stanovený nařízením přísnější.

Informační povinnost dle čl. 6 nařízení č. 2027/97 se vztahuje na všechny letecké dopravce, tj. letecké dopravce Společenství i letecké dopravce ze zemí mimo Společenství, pokud provozují leteckou dopravu do Společenství, z něj a uvnitř.<sup>190</sup>

### **6.3 Nařízení EP a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla, náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významném zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91**

Toto nařízení není prvním předpisem, jež by upravoval pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významného zpoždění letu. Prvním předpisem bylo nařízení (EHS) č. 295/91, kterým se stanovila společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě

První úprava však nezabránila růstu počtu cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli. Rovněž počet cestujících postižených zrušením letu bez předchozího varování, jakož i počet cestujících postižených významným zpožděním letu, neklesal. I přes nedostatečný efekt první regulace, lze hovořit o tom, že nařízení č. 295/91 vytvořilo základní pravidla ochrany.

---

<sup>190</sup> Čl. 8 odst. 3 nařízení č. 2027/97.

### **6.3.1 Předmět úpravy**

Nařízení č. 261/2004 upravuje minimální práva cestujících v případech:

- kdy je jim odepřen nástup na palubu letadla proti jejich vůli
- kdy je jim let zrušen
- kdy je jejich let zpožděn

Za odepření nástupu na palubu se považuje dle čl. 2 písm j) odmítnutí přepravit cestujícího leteckou dopravou, přestože se přihlásil k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2, s výjimkou případu, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu. Za přiměřené důvody se považuje např. zdravotní důvody, bezpečnostní důvody, nedostatečné cestovní doklady.

Za zrušení je dle písm. l) výše uvedeného článku se považuje neuskutečnění letu, který byl plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo. Zpoždění nařízení nikterak nedefinuje, lze však předpokládat, že jde časové posunutí plánovaného odletu.

### **6.3.2 Působnost nařízení**

Nařízení č. 261/2004 se vztahuje jednak na cestující odlétající z členského státu a na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.

Nařízení se nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné. Za bezúplatné nebo snížené ceny

se však nepovažují letenky získané na základě tzv. věrnostních či obchodních programů.<sup>191</sup>

Výše uvedené vymezení aplikace nařízení je dále podmíněno podmínkou, že cestující má potvrzenou rezervaci a vyjma případů zrušení letu podle čl. 5 nařízení se přihlásí k přepravě v časech uvedených v druhém odstavci 3. čl. nařízení nebo jsou leteckým dopravce nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy bez ohledu na důvod převedení z rezervovaného letu převedeni na jiný let.

K úplnému vymezení oblasti působnosti je třeba dodat, že nařízení č. 261/2004 se vztahuje na dopravu cestujících přepravovaných motorovým letadlem s pevnými křídly a realizovanou provozujícím leteckým dopravcem, tj. dopravce, jež ve smyslu definice nařízení uvedené v čl. 2, provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy nebo v zastoupení jiného subjektu, který uzavřel smlouvu s tímto cestujícím.

### **6.3.3 Odepření nástupu na palubu**

Jak bylo zmíněno již dříve, odepřením nástupu na palubu se rozumí ve smyslu předmětného nařízení odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu.

Rozhodne-li se letecký dopravce, že dojde k odepření nástupu na palubu, musí nejdříve:

- vyzvat dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací za náhradu
- není-li dobrovolníka nebo je jejich počet nedostatečný odepře cestujícímu nástup do letadla proti jeho vůli s tím, že tyto osoby neprodleně odškodní a poskytne jim pomoc dle příslušných ustanovení nařízení č. 261/2004.

---

<sup>191</sup> Čl. 3 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

#### 6.3.4 Zrušení letu

V případě, že letecký dopravce neuskuteční let, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo, vzniká na straně leteckého dopravce povinnost:

- poskytnout pomoc cestujícím v souladu s čl. 8 a čl. 9 nařízení č. 261/2004
- nahradit škodu, jež vznikla cestujícím v souvislosti se zrušením letu, a to dle pravidel uvedených v čl. 5 odst. 1 písm c) a čl.7 nařízení č. 261/2004.

K výkladu je třeba dodat, že za zrušení letu se nepovažuje neuskutečnění letu od počátku, tj. že letadlo vůbec nevzlétlo, ale zahrnuje rovněž případ, v němž letadlo vzlétlo, ale bylo ať už z jakéhokoli důvodu následně nuceno vrátit se na letiště odletu a cestující z uvedeného letadla byli převedeni na jiné lety.<sup>192</sup>

#### 6.3.5 Zpoždění letu

Přestože nařízení ve své definiční části pojmů je poměrně rozsáhlé, definici zpoždění ani definici pojmu významné zpoždění, kterou používá v odůvodnění nařízení, v něm nikde nenajdeme. Zdá se, že evropská legislativa nikterak nevybočuje z unifikované přímé úpravy obsažené ve Varšavské nebo Montrealské úmluvy. O to bohatší je však judikatura Soudního dvora, jež se v rámci rozhodování o předběžných otázkách několikrát zabývala právě definicí pojmu zpoždění. Tak např. v rozhodnutí Soudního dvora ve spojené věci C-402/07 a C-432/07 *Christopher Sturgeon a další v.*

---

<sup>192</sup>Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 13. října 2011 č. C-83/10 ve věci Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Puga Lueiro, Luis Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso, Yaiza Pato Rodríguez v. Air France.

*Condor Flugdienst GmbH a Stefan Bock a Cornelia Lepuschitz v. Air France SA*, konstatoval, že:

*„Ke zpoždění letu ve smyslu článku 6 nařízení totiž dojde, jestliže je uskutečněn v souladu s původně stanoveným plánem a jestliže je skutečný čas jeho odletu opožděn oproti plánovanému času odletu“.*

Z uvedené definice je tedy podstatné, že plánovaný let byl uskutečněn v jiném čase než původně plánovaném, přičemž není podstatná doba zpoždění. Pokud původně plánovaný let nebyl již uskutečněn, nejde již o zpoždění ale zrušení.

### **6.3.6 Změna třídy**

Nepohodlí cestujících může znepříjemnit nejen časové prodlevy, ale i změna třídy. Tyto změny mohou pocítit negativně hlavně ti cestující, jež si zakoupili letenku vyšší třídy, a při odbavení je letecký dopravce umístil na sedadlo nižší třídy. Nastane-li taková situace, je letecký dopravce povinen do sedmi dnů nahradit v penězích způsobem uvedeným v čl. 7 nařízení č. 261/2004, procentuelní část ceny letenky. Procentuelní část ceny letenky se liší v závislosti na délce letu.

V opačném případě, kdy dopravce umístí cestujícího, jež si zakoupil letenku nižší třídy, do vyšší třídy, není letecký dopravce oprávněn požadovat po cestujícím rozdíl ceny letenky.

### **6.3.7 Nároky cestujících**

Nařízení č. 261/2004 přiznává postižené osobě – cestujícímu celkem tři druhy odškodnění nebo pomoci, a to podle důvodu vzniku škody.



### 6.3.7.1 Nárok náhradu škody

Nárok na náhradu škody vzniká cestujícím v případě odepření nástupu na palubu nebo v případě zrušení letu. Výše náhrady je stanovena pevnou částkou v EUR v závislosti na délce odepřeného nebo zrušeného letu, a to:

- 250 EUR u všech letů o délce max. 1 500 km
- 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 a u všech ostatních letů o délce od 1 500 km do 3 500 km
- 600 EUR u všech ostatních letů<sup>193</sup>

Pro určení délky letu je rozhodující poslední místo určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu nebo zpoždění přiletí později. Nárok na náhradu škody vzniklé cestujícím v důsledku zrušení letu zaniká, jestliže letecký dopravce prokáže, že k zrušení letu došlo v důsledku mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Za takové mimořádné okolnosti jsou považovány případy politické nestability, stávkové akce pracovníků provozu leteckého dopravce, bezpečnostní rizika, povětrnostní podmínky. Do této skupiny lze zařadit i situaci, k níž došlo před několika lety, kdy v rámci většiny území evropského letového prostoru byly zrušeny lety v důsledku výbuchu islandské sopky. Za mimořádnou okolnost však není považována technická závada na letadle, pokud není taková závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole.<sup>194</sup>

Nařízení umožňuje dopravci snížit výše uvedené částky náhrad až o 50 %, a to v případě, že cestujícím je nabídnuto přesměrování letu na jeho cílové místo určení, za

---

<sup>193</sup> Čl. 7 odst. 1 nařízení 261/2004.

<sup>194</sup> Rozsudek Soudního dvora č. C-402/07 a C-432/07 ve spojených věcech Christopher Sturgeon a další proti Condor Flugdienst GmbH a Stafen Bock a Cornelia Lepuschitz proti Air France.

předpokladu, že přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu o:

- dvě hodiny v případě všech letů o délce nejvýše 1 500 km nebo
- tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 km a všech ostatních letů o délce od 1 500 km do 3 500 km nebo
- o čtyři hodiny v případě všech ostatních letů.

Nařízení č. 264/2004 umožňuje hned několik způsobů výplaty náhrady poškozenému cestujícímu. Jednak je možné vyplatit náhradu hotově, bankovním převodem, příkazem nebo šekem, nebo sjedná-li si s cestujícím v písemné dohodě i formou cestovního poukazu nebo jiné služby.<sup>195</sup>

K výše uvedenému je třeba dodat, že povinnost odškodnit cestujícího dle čl. 7 nařízení č. 264/2004 vzniká leteckému dopravci v případě odepření nástupu na palubu neprodleně a v případě zrušení letu pokud nebyl cestující informován o zrušení letu:

- dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
- ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není mu nabídnuto přesměrování, které by umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jeho cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase odletu nebo
- ve lhůtě kratší než sedm dnů před plánovaným časem odletu a není mu nabídnuto přesměrování není mu nabídnuto přesměrování, které by umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout jeho cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

---

<sup>195</sup> Čl. 7 odst. 3 nařízení 261/2004.

Z textu nařízení č. 261/2004 nevyplývá, že cestující, jehož let měl zpoždění, má nárok na finanční odškodnění ve smyslu čl. 7. Dne 19. 11. 2009 Soudní dvůr vydal rozsudek o předběžné otázce předložené německým a rakouským soudem, jež rozhodovaly o skutkově podobných věcech.<sup>196</sup> V obou případech žalobci požadovali po dopravci finanční odškodnění dle článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004, za to, že v důsledku zpoždění byli do cílového letiště dopraveni o víc jak 20 hodin, než byl plánovaný čas příletu. Nutno podotknout, že žalobci v případě, jež předložil německý soud, nárokovali finanční odškodnění v důsledku zrušení letu. Žalobce se domníval, že zpoždění víc jak 25 hodin a skutečnost, že jim byla sdělena informace, že let byl zrušen, představuje zrušení letu nikoli zpoždění. Vzhledem k tomu, že letecký dopravce vypravil letadlo na zrušený let pod stejným číslem druhý den, nepovažoval žalovaný nárok žalobce za neoprávněný, neboť letecká společnost let nezrušila, pouze došlo k jejímu zpoždění, s nímž předmětné nařízení nespojuje nárok na finanční odškodnění ve smyslu čl. 7, ale pouze pomoc ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení a pomoc ve smyslu příslušných odstavců čl. 9 nařízení.

V druhém případě, předloženém rakouským soudem došlo k podobné situaci. Žalobci si rezervovali zpáteční let a při odbavování byli informováni, že jejich let byl zrušen. Žalovaní využili nabídku dopravce a za účelem časnějšího letu odletěli druhý den spojem, jež jim byl nabídnut, přičemž ten realizoval jiný dopravce. Ostatní cestující zrušeného letu odletěli druhý den letem se stejným označením, ke kterému bylo přiřazeno písmeno „A“, a ve stejný, původně plánovaný čas. Žalobci se po svém příletu obrátili na soud s nárokem na zaplacení finančního odškodnění dle čl. 5 nařízení č. 261/2004. Rakouský soud však dospěl k závěru, že se nejednalo o zrušení letu, ale o zpoždění. Proti zamítavému rozhodnutí podali žalobci odvolání.

Ačkoli byla v návrzích obou dvou soudů předložených Soudnímu dvoru položena podobná otázka, jež se týká výkladů pojmů „zpoždění“ a „zrušení letu“, vyslovil Soudní

---

<sup>196</sup> Soudního dvora ve spojené věci C-402/07 a C-432/07 ve věci Christopher Sturgeon a další v. Condor Flugdienst GmbH a Stefan Bock a Cornelia Lepuschitz v. Air France SA

dvůr pro aplikaci nařízení č.261/2004 poměrně zásadní výklad k rozsahu aplikace čl. 7 ve vztahu k nároku cestujícího na finanční odškodnění. Soudní dvůr totiž v obou dvou případech došel k závěru, že oba dva lety nebyly zrušeny, ale zpožděny – viz výklad výše. Soudní dvůr dále ve svém výroku č. 2 konstatoval:

*„Články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tři nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení tři nebo více hodin po čase přiletu původně plánovaném leteckým dopravcem. Nicméně takové zpoždění nezakládá nárok na náhradu škody ve prospěch cestujících, jestliže letecký dopravce může prokázat, že významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce“<sup>197</sup>*

Domnívám se, že výrok Soudního dvora celkem jasně doplňuje druhý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004, který kromě jiného deklaruje, že „významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.“ Bylo by nespravedlivé a hlavně proti duchu nařízení vyloučit nárok na odškodnění dle čl. 7 nařízením pouhým doslovným výkladem čl. 6

Poskytnutí náhrady nebo plnění ze strany leteckého dopravce nevylučuje nárok leteckého dopravce požadovat takto poskytnuté plnění či náhradu po osobě, z titulu náhrady škody.<sup>198</sup>

---

<sup>197</sup> Rozsudek Soudního dvora č. C-402/07 a C-432/07 ve spojených věcech Christopher Sturgeon a další proti Condor Flugdienst GmbH a Stafen Bock a Cornelia Lepuschitz proti Air France.

<sup>198</sup> Čl. 12 nařízení č. 261/2004.

### 6.3.7.2 Nárok na pomoc

Nárok na pomoc vzniká cestujícímu jednak v případě odepření nástupu na palubu letadla, zrušení letu a rovněž v případě zpoždění. Povinnost leteckého dopravce poskytnout cestujícímu pomoc spočívá jednak poskytnutí určité péče o cestující, jež nepředpokládal, že mu vzniknou další jiné výdaje spojené s cestou.

Letecký dopravce je proto v případech odepření nástupu na palubu, zrušení letu a zpoždění letu poskytnout cestujícímu na své náklady stravu a občerstvení, případně ubytování v hotelu, je-li v případě přesměrování letu očekávatelný čas alespoň den po plánovaném odletu zrušeného letu, a to včetně zajištění přepravy z letiště do hotelu.<sup>199</sup> Kromě pomoci spočívající v zajištění potřeb spojených s neplánovaným pobytem v místě odletu, je letecký dopravce povinen umožnit cestujícím rovněž telefonní hovor, či podat zprávu o nastalé situaci.

V případě pomoci osobám s omezenou pohyblivostí a jejich doprovodu, jakož i dětem bez doprovodu by měl letecký dopravce věnovat při zvláštní pozornost. Nařízení nikterak nespecifikuje tuto zvláštní pozornost. Pravděpodobně si pod touto zvláštní pozorností lze představit, že letecký dopravce v případě této skupiny cestujících zajistí ubytování v hotelu s bezbariérovým přístupem. Druhý odstavec čl. 9 však již nepočítá např. se skupinou lidí, jež např. z důvodu celiakie nemohou konzumovat běžné jídlo. Je v takovém případě letecký dopravce povinen zajistit i této skupině cestujících podmínky odpovídající jejich diagnóze. Osobně se přikláním k názoru, že ano, neboť pokud by tak nepostupoval, prohluboval by tím na straně cestujícího potíže a nepohodlí způsobené v důsledku zpoždění, odepření nástupu na palubu či zpoždění.

---

<sup>199</sup> Čl. 9 nařízení č. 261/2004.

### **6.3.7.3 Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování**

Přestože čl. 4, 5 a 6 odkazuje na poskytnutí pomoci v souladu s čl. 6 nařízení č. 261/2004, nedomnívám se, že jde o pomoc, ale nárok cestující zvolit si v případě odepření nástupu letu, zrušení či zpoždění mezi:

- náhradu pořizovací ceny letenky způsobem uvedeným v čl. 7, a to podle poměrně k části neuskutečněného letu a zajištěním zpátečního letu do původního místa odletu nebo
- přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek buď při nejbližší příležitosti, nebo v pozdější době podle přání cestujícího

K tomuto způsobu náhrady je třeba doplnit, že v případě zpoždění tento nárok vzniká pouze v případě, že zpoždění trvá déle než pět hodin.

### **6.3.8 Informační povinnost**

Informační povinnost dopravce upravená v čl. 14 nařízení č. 261/2004 spočívá jednak v poskytování informací v okamžiku, kdy probíhá registrace k odbavení. V této fázi dopravce je dopravce povinen zobrazit čitelně oznámení, jehož obsah nařízení doslovně uvádí ve svém prvním odstavci čl. 14. Obsahem sdělení není výčet práv a povinností, ale pouhé upozornění, že v případě zpoždění, odepření nástupu na palubu, má cestující určitá práva. Rozsah a podmínky uplatnění těchto práv a nároku jsou potom cestujícímu poskytnuty v rámci druhé informační povinnosti dopravce na přepážce registrace. Upozornění se nevztahuje k zrušení letu. Informační povinnost k zrušení letu není součástí prvního odstavce čl. 14, ale systematicky je zařazena již do č. 5 nařízení.

Druhá informační povinnost vzniká dopravci v okamžiku, kdy odepře cestujícímu nástup do letadla nebo zruší jeho let. V takovém případě písemně oznámí cestujícím pravidla pro náhradu škody a pomoc ve smyslu nařízení č. 261/2004.<sup>200</sup>

V souvislosti s uvedením doslovného textu poskytované informace dle čl. 14 nařízení č. 261/2004 vzniká otázka, zda je třeba takové oznámení poskytnout cestujícím ve všech úředních jazycích Společenství. Třeba se dočkáme sporu, v kterém bude třeba z pohledu ochrany spotřebitele přistoupit i k takovému výkladu. Zrakově postiženým a nevidomým takovou ochranu nařízení ve svém třetím odstavci čl. 14 poskytuje.

### **6.3.9 Vyloučení zproštění odpovědnosti**

Nařízení výslovně vylučuje jakékoli omezení či vyloučení odpovědnosti dopravce vyplývající z obsahu nařízení ujednáním v přepravní smlouvě. V případě existence takového ujednání, je cestující oprávněn činit u příslušného soudu nebo orgánu úkony, jež směřují k získání dodatečné náhrady. Omezení či vyloučení odpovědnosti dopravce může spočívat i v neposkytnutí dostatečných informací, jež dopravce musí poskytnout cestujícím v rámci své informační povinnosti.<sup>201</sup>

## **6.4 Nařízení EP a Rady (ES) č. 1107/2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě**

Toto nařízení neupravuje čistě pravidla odpovědnosti dopravce v letecké dopravě nicméně v několika svých člancích se této problematice dotýká. Úkolem nařízení bylo

---

<sup>200</sup> Čl. 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004.

<sup>201</sup> Čl. 15 nařízení č. 261/2004.

zajištění rovného přístupu osoby se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace k letecké přepravě. Ta by jim neměla být upírána z důvodu jejich zdravotního postižení nebo omezené schopnosti pohybu. Využití letecké dopravy způsobem srovnatelným s ostatními občany, by měl být této skupině cestujících zajištěn prostřednictvím specializovaného personálu a dále a vybavení poskytována na letištích a na palubách letadel. Tato pomoc by měla být poskytována zdarma.

Nařízení č. 1107/2006 stanoví, že by se nemělo dotýkat jiných práv cestujících stanovených právními předpisy Společenství a odkazuje ve svém bodě 3 odůvodnění přímo na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů. Pokud by v důsledku téže události vzniklo stejné právo na náhradu nebo změnu rezervace na základě zmiňovaného nařízení i na základě nařízení č. 1107/2006, měla by být dotyčná osoba oprávněna uplatnit toto právo pouze jednou, a to podle svého uvážení.

Vlastní text nařízení upravuje otázku odpovědnosti na třech místech, a sice v čl. 8., 12 a 13. Z pohledu režimu pravidel nastavených v nařízeních č. 261/2004 a v nařízení č. 2027/97 je třeba podívat se detailněji na úpravu obsaženou v čl. 12.

Článek 12 nařízení stanoví pravidla pro náhradu škody za ztrátu nebo poškození invalidního vozíku, jiného vybavení pro mobilitu nebo pomocného vybavení. V případě, že během manipulace na letišti nebo během přepravy na palubě letadla dojde ke ztrátě nebo poškození invalidních vozíků nebo jiného vybavení pro mobilitu nebo pomocného vybavení, náleží cestujícímu, jemuž vybavení patří, náhrada škody podle předpisů mezinárodního práva, práva Společenství a vnitrostátního práva. Aplikací tohoto ustanovení se tedy dostaneme zpět k ustanovení Montrealské úmluvy.



## 6.5 Judikatura

### 6.5.1 Rozsudek Soudního dvora č. C-344/04 ve věci **International Air Transport Association European Low Fares Airline Association proti Department for Transport.**

Judikaturu k nařízení č. 261/2004 byla zmiňována na několika místech výkladu nařízení. Jako první rozhodnutí si dovoluji zmínit jedno z prvních rozhodnutí k nařízení č. 261/2004, jež potvrdilo samotnou existenci a platnost nařízení.

Předmětné rozhodnutí se týkalo řízení o předběžné otázce, jež bylo zahájeno na žádosta anglického soudu *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)*, a to v rámci sporu mezi mezinárodní organizací *International Air Transport Association* a *European Low Fares Airline Association* (dále jen „žalobci“) na straně jedné a *Department for Transport* (dále jen „žalovaný“) na straně druhé, ve věci provedení nařízení č. 261/2004. Žalobci, představují v rámci letecké přepravy subjekty, jež zastupují většinu dopravců na světě a nízkonákladových dopravců v rámci Evropy. Žalobci ve svých dvou žalobách napadli provedení nařízení č. 261/2004 a zpochybnili jeho platnost hned z několika důvodů. Anglický soud se obrátil na Soudní dvůr s následujícími otázkami:

*„1) Je článek 6 nařízení č. 261/2004 neplatný z důvodu své neslučitelnosti s [...] Montrealskou úmluvou [...] a konkrétně s jejími články 19, 22 a 29 a je touto skutečností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?*

*2) Byla změna článku 5 nařízení [č. 261/2004] během posuzování návrhu textu dohodovacím výborem provedena způsobem, který není v souladu s procesními požadavky stanovenými v článku 251 ES, a je v případě kladné odpovědi článek 5 [tohoto] nařízení neplatný, a pokud tomu tak je, je touto skutečností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?*

3) Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (zcela, nebo zčásti) neplatné z důvodu svého nesouladu se zásadou právní jistoty a je v případě kladné odpovědi touto neplatností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

4) Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (zcela, nebo zčásti) neplatné z důvodu, že nejsou odůvodněny vůbec nebo jsou odůvodněny nedostatečně, a je v případě kladné odpovědi touto neplatností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

5) Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (zcela, nebo zčásti) neplatné z důvodu svého nesouladu se zásadou proporcionality použitelnou na všechna opatření [Evropského] společenství a je v případě kladné odpovědi touto neplatností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

6) Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (zcela, nebo zčásti) neplatné z důvodu, že diskriminují zejména členy druhé žalující organizace způsobem, který je svévolný nebo není objektivně odůvodněný, a je v případě kladné odpovědi touto neplatností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

7) Je článek 7 nařízení (zcela, nebo zčásti) nicotný nebo neplatný z důvodu, že uložení pevně stanovené odpovědnosti v případě zrušení letu z důvodů, které nejsou kryty vyloučením odpovědnosti z důvodu mimořádných okolností, je diskriminační, nesplňuje požadavky proporcionality vyžadované u každého opatření Společenství, nebo není dostatečně odůvodněno, a je v případě kladné odpovědi touto neplatností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

8) V případě, že vnitrostátní soud povolil, aby k němu byla podána žaloba, jež vznáší otázky ohledně platnosti ustanovení aktu Společenství, které považuje za obhajitelné a nikoli neopodstatněné, existují nějaké právní zásady Společenství týkající se kritéria nebo meze, které musí vnitrostátní soud použít,

*když rozhoduje o tom, zda tyto otázky položí Soudnímu dvoru podle čl. 234 [druhého pododstavce] ES?“*

Z pohledu tématu této práce se v následujících odstavcích budu věnovat zodpovězení otázky č. 1.

Podstatou první otázky předkládajícího soudu byla žádost o zhodnocení slučitelnosti čl. 6 nařízení č. 261/2004 s ustanoveními článků 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy. Předmětné články Montrealské úmluvy upravují odpovědnost dopravce za zpoždění, limity odpovědnosti za zpoždění a podmínky uplatnění žaloby.

Čl. 6 nařízení 261/2004 stanoví v případě významného zpoždění letu dopravci povinnost poskytnout cestujícím pomoc a poskytnout jim péči ve formě zajištění jídla a ubytování. Nařízení neumožňuje dopravci zproštění nařízením stanovené povinnosti, a to ani v případě mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Takto koncipovaná odpovědnost je založena na principu absolutní objektivní odpovědnosti

Předně soud deklaroval postavení Montrealské úmluvy, podepsané Společenstvím dne 9. prosince 1999 na základě čl. 300 odst. 2 ES, jež schválilo Společenství rozhodnutím Rady ze dne 5. dubna 2001. Montrealská úmluva vstoupila pro Společenství v platnost dne 28. června 2004. Montrealská úmluva ve vztahu k právnímu systému je pramenem práva Společenství a je její nedílnou součástí právního řádu Společenství. Montrealská úmluva má dokonce přednost podle ustálené judikatury před předpisy sekundárního práva, neboť jde o dohodu uzavřenou za podmínek čl. 300 odst. 7 ES písm. (d) SES.<sup>202</sup>

Při výkladu výše uvedených článků Montrealské úmluvy postupoval Soudní dvůr postupem určeným pro výklad mezinárodních smluv, a sice podle znění úmluvy a ve

---

<sup>202</sup> Srov. např. rozsudek ESD č. C-61/94 ze dne 10. září 1996, Komise v. Německo.

světlem cílů úmluvy.<sup>203</sup> Při výkladu čl. 19, 22 a 29 postupoval dále v souladu a s ohledem na účel úmluvy, obsažený v její preambuli, kterým je „zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění“. Z uvedených ustanovení Montrealské úmluvy, vyplývají jednak podmínky, za nichž mohou cestující uplatňující svůj nárok na náhradu škody způsobené zpožděním, dále omezení odpovědnosti dopravce stanovující výši finančního limitu za každého cestujícího.

Soudní dvůr došel k závěru, že zpoždění cestujících v letecké dopravě, zejména pokud je významné, může obecně způsobit dva druhy škod. Příliš velké zpoždění způsobí jednak takřka totožné škody všem cestujícím, jejichž náhrada může mít formu standardizované a okamžité pomoci nebo může mít formu poskytnutí péče pro všechny dotčené osoby, například ve formě občerstvení, stravy, ubytování nebo telefonních hovorů. Cestujícím může vedle však dále „vzniknout individuální újma, v závislosti na důvodu jejich cestování, jejíž náprava musí být posuzována případ od případu podle rozsahu způsobených škod, a jež v důsledku toho může být nahrazena pouze a posteriori a individuálně“.<sup>204</sup> Výše uvedená ustanovení Montrealské úmluvy vymezují pouze pravidla oné individuální újmy a jí odpovídající individualizované nápravy, nikoli paušální okamžité standardizované, jež je poskytována v rámci nařízení č. 261/2004.

Kolize mezi výše uvedenými předpisy tudíž nenastala, ba naopak v rámci Společenství nařízení doplňuje nedostatek úpravy Montrealské, právě v oblasti standardizované, okamžité nápravy jde a jako taková nepodléhá podmínkám výkonu stanoveným Montrealskou úmluvou. Existence dvou nároků zakotvených v předmětných předpisech nezakládá neplatnost evropského předpisu, ale naopak posiluje ochranu spotřebitele.

---

<sup>203</sup> Další pravidla pro výklad mezinárodních smluv stanoví Vídeňská úmluva o smluvním právu ze dne 23. května 1969 a Vídeňské úmluvy o smluvním právu mezi státy a mezinárodními organizacemi nebo mezi různými mezinárodními organizacemi ze dne 21. března 1986.

<sup>204</sup> Bod 43 rozsudku SD č. C-344/04 ze dne 10. ledna 2006, ve věci IATA a ELFAA proti Department for transport.

S ohledem na výše uvedené a na další skutečnosti k ostatním bodům předmětného návrhu Soudní dvůr vydal rozsudek, kterým v bodě 2) rozhodl, že:

*„Přezkum položených otázek neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost ustanovení článků 5, 6 a 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91.“*

#### **6.5.2 Rozsudek Soudního dvora č. C-173/07 ve věci Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel,**

Další z judikátů k nařízení č. 261/2004 významně přispěl k výkladu pojmu „let“. Tento výraz používá nařízení č. 261/2004 v souvislosti s vymezením oblasti své působnosti. Výkladem pojmu se Soudní dvůr zabýval v rámci řízení o předběžné otázce, a to na základě žádosti německého odvolacího soudu (Oberlandesgericht Frankfurt am Main).

Předmětem sporu v první instanci byl nárok cestujícího na náhradu škody (dále jen „žalobce“), jež si v Německu zarezervoval u společnosti Emirates (dále jen „žalovaný“) cestu z Düsseldorfu (Německo) přes Dubaj (Spojené arabské emiráty) do Manily a zpět. Žalobce měl zarezervovaný zpáteční let z Manily do Düsseldorfu na 12. března 2006. Z technických důvodů však žalovaný let zrušil a žalobce se nakonec do Düsseldorfu dostal jiným letem, který odletěl z Manily dne 14. března 2006 a téhož dne přiletěl do Düsseldorfu.

Vzhledem k tomu, že žalovaný zrušil zarezervovaný let, požadoval žalobce po dopravci v souladu s čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 náhradu škody ve výši 600 EUR. Žalobce se domníval, že podmínky aplikace nařízení

č. 261/2004 byly splněny pro jeho případ, neboť let tam i let zpáteční jsou vzájemně závislými součástmi téhož letu a protože výchozím místem tohoto jediného letu byl Düsseldorf, byl „*cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu*“ *Evropského společenství*“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení č. 261/2004.

Žalovaný však zastával opačný názor a považoval let tam a let zpáteční za dva odlišné lety. Současně se odvolával na skutečnost, že není držitelem licence udělené členským státem podle čl. 2 písm. c) nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992, o vydávání licencí leteckým dopravcům, tudíž není povinen nahradit žalobci škodu vzniklou z důvodu zrušení letu, neboť není „*dopravcem Společenství*“ podle čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004. Aplikace nařízení tudíž, podle názoru žalovaného, je v tomto případě vyloučena.

V první instanci soud vyhověl žalobci. Žalovaný se však proti rozhodnutí soudu odvolal. Odvolací soud přerušil řízení a položil Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

*„Musí být ustanovení čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení [...] č. 261/2004 [...] vykládáno v tom smyslu, že ‚let‘ zahrnuje v každém případě cestu letadlem z původního místa odletu do místa určení a zpět tehdy, jsou-li let tam a zpáteční let rezervovány současně?“*

Podstatou otázky předkládajícího soudu je vlastně odpověď na otázku, zda se vztahuje aplikace nařízení č. 261/2004, vymezená v jeho čl. 3 odst. 1 písm. a) na případ zpáteční cesty, kdy cestující, kteří původně odletěli z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, se vrátí na toto letiště letadlem, které odletělo z letiště umístěného ve třetí zemi.

Soudní dvůr se primárně zabýval výkladem pojmu „let“. Nařízení č. 261/2004 tento pojem nedefinuje, a to ani ve své rozsáhlém čl. 2. Soudní dvůr proto ve svém výkladu musel postupovat ve světle všech ustanovení nařízení č. 261/2004, jakož i účelu sledovaného uvedeným nařízením.

Soudní dvůr nejdříve postupně analyzoval jednotlivá ustanovení, jež odkazují či obsahují pojem „let“. První takové použití shledal v čl. 8 odst. 2 nařízení. V tomto ustanovení let označuje jako součást souborné cesty, což znamená, že let není totožný s cestou a že se cesta může skládat z několika letů. Soudní dvůr rovněž u stejného čl. odkázal dále na 1. odst., jež dokonce výslovně zmiňuje pojem „*zpáteční let*“, čímž naznačuje existenci letu tam uskutečněného v rámci téže cesty. Toto tvrzení dále opírá o ustanovení čl. 2 písm. h), které definuje pojem „*cílové místo určení*“, jímž se rozumí místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů.

Pokud by se Soudní dvůr přiklonil k názoru žalobce tedy, že let zahrnuje cestu tam i zpět, pozbyla by smysl některá ustanovení nařízení č. 261/2004. Např. čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 rozlišuje mezi „*původním místem odletu*“ a „*cílovým místem určení cestujících*“, a zmiňuje tak tedy dvě různá místa. Pokud by letem ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení byla cesta tam i zpět, cílové místo určení by bylo totožné s původním místem odletu.

Současně Soudní dvůr uvádí ve svém bodě 35 rozsudku, že:

*„ považovat „let“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 za zpáteční cestu by ve skutečnosti mělo za následek snížení ochrany, jež má být poskytována cestujícím na základě tohoto nařízení, což by odporovalo jeho cíli, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 69). “*

Rovněž ustanovení čl. 17 druhá odrážka nařízení č. 261/2004 by pozbylo smyslu. Podle něj totiž zákonodárce Společenství v budoucnu zamýšlí případné rozšíření oblasti působnosti zmíněného nařízení na cestující, kteří nastupují lety z letiště v třetí zemi s místem určení v členském státě, jež nejsou provozovány dopravci Společenství. Pokud by Soudní dvůr považoval „let“ za cestu, jež zahrnuje let tam i zpět, čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 by byl použitelný již nyní na případy zpátečních cest, kdy cestující, kteří původně odletěli z letiště, umístěného na území členského státu nastoupí

let z letiště v třetí zemi. Tím by se vlastně cestující takových letů dostali podle čl. 17 druhé odrážky uvedeného nařízení již do oblasti působnosti nařízení.

Soudní dvůr vyloučil výklad předložený žalobcem i z důvodu samotné konstrukce náhrad různých škod, jež vzniknou v souvislosti se zrušením, zpožděním letu či odepření nástupu na palubu, upravených v čl. 4 odst. 1, čl. 5 odst. 1 a čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004. Nařízení nepředpokládá, že by ke škodám mohlo dojít několikrát během téhož letu. Pokud by tomu tak bylo, cestující, kteří by původně odletěli z letiště umístěného v členském státě, mohli tuto ochranu v případě, že by stejnou škodu utrpěli na cestě tam i na cestě zpět, nárokovat pouze jednou.

Ochrana cestujících, ve světle výkladu žalobce, by byla rovněž vyloučena i v situaci, kdy by šlo o let, který by zajišťoval z letiště umístěného na území členského státu letecký dopravce nikoli dopravce Společenství. Cestující takového letu, kteří původně odletěli z letiště umístěného v třetí zemi, by nemohli požívat ochrany zajišťované nařízením č. 261/2004. Naopak cestující, kteří by svou cestu zahájili tímž letem, by této ochrany požívat mohli, jelikož by byli považováni za cestující, kteří odletěli z letiště umístěného na území členského státu. Cestující by v případě vzniku škody, v rámci takového letu byly vystaveni různému zacházení. Rozdílné zacházení by vedlo podle ustálené judikatury k porušení zásady rovného zacházení nebo zásady zákazu diskriminace.

Pro výklad čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 Soudní dvůr nepovažuje za podstatné zabývat se výkladem pojmu „cesta“. Podle názoru Soudního dvora se „cesta“ váže k osobě cestujícího, který si sám zvolí místo určení, je tedy určena osobním a individuálním cílem.

Soudní dvůr však při své úvaze musel zohlednit rovněž úpravu obsaženou v Montrealské úmluvě, jež představuje nedílnou součást právního řádu Společenství. Navíc Montrealská úmluva dle čl. 300 odst. 7 ES, představuje dohodu, která je pro orgány Společenství závazná a má přednost před akty sekundárního práva Společenství. Pojem „let“ však Montrealská úmluva nepoužívá. V této souvislosti Soudní dvůr poukazuje na pojem „jediná přeprava“, jež obsahuje čl. 1 Montrealské úmluvy. Význam



použitého pojmu „jediná přeprava“, tu však Soudní dvůr přirovnává spíš k pojmu „cesta“, tak jak bylo uvedeno výše.

Vzhledem k tomu, že Soudní dvůr ve svém posouzení několikrát došel k závěru, že zpáteční cesta nemůže být považována za jeden a tentýž let, nelze čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 použít na případ zpáteční cesty odpovídající cestě žalobce, kdy ten původně odletěl z letiště umístěného na území členského státu a vrátil se na toto letiště letadlem, které odletělo z letiště umístěného ve třetí zemi.

Soudní dvůr vynesl ve věci následující výrok:

*„Článek 3 odst. 1 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládán v tom smyslu, že se nepoužije na případ zpáteční cesty, kdy cestující, kteří původně odletěli z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahují ustanovení Smlouvy, se vrátí na toto letiště letadlem, které odletělo z letiště umístěného ve třetí zemi. Okolnost, že let tam i let zpáteční jsou rezervovány současně, nemá vliv na výklad tohoto ustanovení.“*

### **6.5.3 Rozsudek Soudního dvora č. C-204/08 ve věci Peter Rehder proti Air Baltic Corporation**

Předkládající německý soud se obrátil na Soudní dvůr s žádostí o vydání rozhodnutí ve o předběžné otázce, jež vyvstala v rámci řízení vedeném u předkládajícího soudu mezi Peter Rehder a Air Baltic Corporation.

Přestože se žádost o rozhodnutí o předběžné otázce týká výkladu čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000, o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, je názor Soudního dvora podstatný pro rozhodnutí původního sporu mezi P. Rehderem (dále jen „žalobce“) a společností Air Baltic Corporation (dále jen „žalovaný“), který vznikl v důsledku zrušení letu z Mnichova (Německo) do Vilniusu (Litva).

Žalobce, bytem v Mnichově, si u žalovaného, jež má sídlo v Rize (Lotyšsko), zarezervoval let z Mnichova do Vilniusu. Přibližně 30 minut před plánovaným odletem z Mnichova byl žalobce, jakož i ostatní cestující informováni o zrušení letu. Žalobce využil nabídku žalovaného, jež mu nabídl provést změnu rezervace a svou cestu do Vilniusu nakonec uskutečnil letem přes Kodaň. Do Vilniusu však dorazil o více než 6 hodin po plánovaném čase příletu původně zarezervovaného letu.

Žalobce se po svém návratu obrátil se svou žalobou na německý soud v Erdingu, v jehož obvodě se nachází mnichovské letiště, a domáhal se, aby byla žalovanému uložena povinnost k náhradě škody ve výši 250 EUR, a to na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004.

Obvodní soud<sup>205</sup> v Erdingu se prohlásil za příslušný k rozhodování o návrhu žalobce, neboť považoval služby letecké přepravy za služby, jež jsou poskytovány v místě odletu letadla, neboť místem plnění smluvního závazku ve smyslu čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 44/2001 je letiště odletu, tj. v daném případě letiště v Mnichově.

Žalovaný se však odvolal proti rozhodnutí soudu prvního stupně k Vrchnímu zemskému soudu<sup>206</sup> v Mnichově. Ten rozhodnutí soudu prvního stupně zrušil, neboť

---

<sup>205</sup> Německy „Amtsgericht“.

<sup>206</sup> Německy „Oberlandesgericht“.

měl za to, že služby letecké přepravy jsou poskytovány v místě sídla společnosti, jež let zajišťuje tedy v Rize, nikoliv v místě odletu.

Žalobce s výrokem odvolacího soudu nesouhlasil a podal následně proti rozsudku odvolacího soudu opravný prostředek k Spolkovému soudnímu dvoru.<sup>207</sup> Spolkový soudní dvůr nesouhlasil s názorem odvolacího soudu a domníval se, že příslušnost soudu by se měla řídit místem odletu, protože tam je těžištěm poskytované služby. Vzhledem k tomu, že si nebyl jist svým výkladem, položil Soudnímu dvoru následující otázky:

*„1) Musí být čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení [č. 44/2001] vykládán v tom smyslu, že i při letech z jednoho členského státu Společenství do jiného členského státu je nutno předpokládat jednotné místo plnění veškerých smluvních závazků v místě hlavního plnění určeném podle hospodářských kritérií?*

*2) Je-li třeba určit jednotné místo plnění: jaká kritéria jsou rozhodující pro jeho určení; bude jednotné místo plnění určováno zejména místem odletu, nebo místem přiletu?“*

Podstatou předložené otázky bylo tedy určení soudní příslušnosti pro nároky plynoucí z nařízení č. 261/2004. Nařízení, jak bylo zmíněno v předešlých kapitolách, upravuje pravidla pro uplatnění tzv. standardizované náhrady škody, jež vznikne cestujícím v souvislosti s odepřením nástupu na palubu, zpožděním či zrušením letu. Řídí se soudní příslušnost pravidly obsaženými v nařízení č. 44/2001, označované také jako Brusel I., nebo budou pro určení soudní příslušnosti určující pravidla obsažená v Montrealské úmluvě, konkrétně v čl. 33 úmluvy, který zní:

---

<sup>207</sup> Německy „Bundesgerichtshof“.

*„Žalobu o náhradu škody musí žalobce podat podle svého uvážení na území jednoho ze smluvních států buď u soudu v místě bydliště nebo sídla dopravce, nebo v místě jeho hlavní provozovny, nebo v místě provozovny, kde byla uzavřena přepravní smlouva, anebo u soudu v místě určení dodávky.“*

Soudní dvůr konstatoval v tomto směru, že nárok, jehož se žalobce v původním řízení v projednávané věci domáhá, vychází z čl. 7 nařízení č. 261/2004 a představuje nárok na paušální a jednotnou náhradu pro cestujícího v důsledku zrušení letu, který je nezávislý na náhradě škody v rámci článku 19 Montrealské úmluvy. V tomto směru také Soudní dvůr odkázal na svůj dřívější rozsudek ze dne 10. ledna 2006, ve věci IATA a ELFAA. Proto nároky založené na dotčených ustanoveních nařízení č. 261/2004 a nároky založené na Montrealské úmluvě se řídí dvěma odlišnými právními rámci.

Z tvrzení soudního dvora vyplývá, že původní návrh věci byl podán pouze na základě nařízení č. 261/2004, jeho přezkoumání možné pouze na základě nařízení č. 44/2001.

Soudní dvůr po vyloučení aplikace Montrealské úmluvy musel tedy postupovat v souladu s nařízením Brusel I.

Nařízení Brusel I vstoupilo v platnost dne 1. března 2002 a podle svého čl. 68 odst. 1 nahrazuje úmluvu ze dne 27. září 1968 týkající se příslušnosti a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, ve znění pozdějších předpisů, označované jako Bruselská úmluva.

Podstatou hledání odpovědi na předloženou otázku bylo přezkoumat a upřesnit, jakým způsobem je třeba v kontextu návrhu na náhradu škody založeného na nařízení č. 261/2004 vykládat slovní spojení „místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytovány“ obsažené v čl. 5 bodě 1 písm. b) druhé odrážce nařízení č. 44/2001 v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do druhého členského státu. Soudní dvůr byl ve své podstatě dotázán, zda je v případě poskytování služeb, jež je předmětem původního řízení, třeba uvedené pojmy vykládat stejným způsobem, jakým Soudní dvůr ve svém výše uvedeném rozsudku *Color Drack*

vykládal první odrážku uvedeného ustanovení v případě více míst dodání zboží v témže členském státě. V této souvislosti Soudní dvůr uvedl ve svých bodech 32 až 38 následující:

„32 Soudní dvůr nejprve připomněl, že pravidlo o zvláštní příslušnosti ve smluvních věcech stanovené v čl. 5 bodě 1 nařízení č. 44/2001, které pravidlo o příslušnosti doplňuje o zásadu založenou na místě bydliště nebo sídla žalovaného, odpovídá cíli, kterým je blízkost, a že je odůvodněno existencí určujícího hlediska, které úzce spojuje smlouvu a soud, který má o sporu rozhodnout (výše uvedený rozsudek *Color Drack*, bod 22).

33 Soudní dvůr dále uvedl, že pokud jde o místo plnění závazku vyplývajícího ze smluv o prodeji zboží, nařízení č. 44/2001 ve svém čl. 5 bodě 1 písm. b) první odrážce toto kritérium vztahu definuje samostatně v zájmu posílení cílů, jimiž jsou sjednocení pravidel o soudní příslušnosti a předvídatelnost. V takových případech je tak místo dodání stanoveno jako samostatné určující hledisko, které má být použito na všechny nároky z téže smlouvy o prodeji (výše uvedený rozsudek *Color Drack*, body 24 a 26).

34 Ve světle cílů blízkosti a předvídatelnosti Soudní dvůr rozhodl, že pravidlo uvedené v čl. 5 bodě 1 písm. b) první odrážce nařízení č. 44/2001 je použitelné i v případě více míst dodání zboží v témže členském státě, přičemž se rozumí, že k rozhodnutí o všech nárocích ze smlouvy musí být příslušný jediný soud (výše uvedený rozsudek *Color Drack*, body 36 a 38).

35 Soudní dvůr měl v takovémto případě více míst dodání zboží v témže členském státě dále za to, že místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi smlouvou a příslušným soudem, je v místě hlavního dodání, které musí být stanoveno v závislosti na ekonomických kritériích, a že nelze-li stanovit místo hlavního dodání, má každé z míst dodání dostatečně úzký vztah s věcnými prvky sporu, takže žalobce v takovém případě může žalovat žalovaného u soudu místa dodání podle své volby (výše uvedený rozsudek *Color Drack*, body 40 a 42).

36 *Je třeba zdůraznit, že úvahy, ze kterých Soudní dvůr vycházel při výkladu uvedeného v rozsudku Color Drack, platí rovněž, pokud jde o smlouvy o poskytování služeb, a to i případech, že toto poskytování není uskutečňováno v jediném členském státě. Pravidla o zvláštní příslušnosti stanovená nařízením č. 44/2001 v oblasti smluv o prodeji zboží a poskytování služeb totiž mají stejnou genezi, sledují stejný cíl a zaujímají stejné místo v systému stanoveném tímto nařízením*

37 *K cílům úzkého vztahu a předvídatelnosti, které jsou naplňovány prostřednictvím koncentrace soudní příslušnosti do místa poskytování služeb na základě dané smlouvy a prostřednictvím určení jednotné soudní příslušnosti pro veškeré nároky vycházející z této smlouvy, nelze v případě více míst poskytování dotčených služeb v několika členských státech přistupovat odlišně. Takovéto rozlišování – nehledě na to, že pro něj neexistuje opora v ustanovení nařízení č. 44/2001 – by totiž bylo v rozporu s cílem, který předcházel přijetí tohoto nařízení, které, sjednocením pravidel pro určení příslušnosti v občanských a obchodních věcech, přispívá k rozvoji prostoru svobody, bezpečnosti a práva, jakož i k řádnému fungování vnitřního trhu uvnitř Společenství (viz první a druhý bod odůvodnění nařízení č. 44/2001).“*

Soudní dvůr ve svém odůvodnění rozsudku znovu potvrdil, že i v případě více míst poskytování služeb v několika členských státech, je třeba rovněž najít místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi dotčenou smlouvou a příslušným soudem, přičemž toto místo má zaujímat místo, kde podle této smlouvy musí docházet k hlavnímu poskytování služeb. Za toto místo v případě sporu žalobce a žalovaného nelze považovat místo sídla nebo místo hlavní provozovny žalovaného, neboť ta nepředstavují úzkou vazbu se smlouvou.

Ani operace a činnosti vykonávané v takovém místě, jako je zejména poskytnutí letadla nebo vhodné posádky, nelze spojovat s plněním smlouvy o letecké přepravě, neboť svou povahou jde o přípravné činnosti, a nikoli služby, jejichž poskytování

souvisí s obsahem smlouvy. Nejužší vztah nelze spatřovat ani v místě uzavření smlouvy o letecké přepravě ani v místě doručení letenky.

Za služby jejichž poskytování odpovídá plnění závazků ze smlouvy o letecké přepravě osob, jsou považovány zejména registrace, nástup a přijetí cestujících na palubě v místě odletu sjednaném v příslušné smlouvě o přepravě, odlet letadla dle letového plánu, přeprava cestujících a jejich zavazadel z místa odletu do místa příletu, zaopatření cestujících během letu a nakonec jejich bezpečný výstup v místě přistání, v hodinu sjednanou v této smlouvě. Za dostatečnou vazbu s hlavním plněním ze smlouvy není považováno, dle názoru Soudního dvora případné mezipřistání letadla.

Za jediná místa, která mají přímou vazbu s uvedenými službami poskytovanými v rámci plnění závazků souvisejících s předmětem smlouvy o letecké přepravě, Soudní dvůr označil „místa odletu a příletu letadla“ přičemž tyto pojmy musejí být chápány jakožto místa sjednaná v příslušné smlouvě o přepravě uzavřené s jedinou leteckou společností, která je skutečným dopravcem. Každé z těchto míst lze legitimně označit za místo, s dostatečně vazbu ke skutkovým okolnostem sporu, zaručující úzký vztah požadovaný pravidly o zvláštní příslušnosti uvedenými v čl. 5 bodě 1 nařízení č. 44/2001 mezi smlouvou a příslušným soudem. Žalovaný, jež uplatňuje svůj nárok v rozsahu a za podmínek stanovených v nařízení č. 261/2004, proto může podle své volby žalovat protistranu u soudu, v jehož obvodě se nachází jedno z míst, na základě čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 44/2001.

Soudní dvůr s ohledem na své závěry rozhodl takto:

*„Článek 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech musí být vykládán v tom smyslu, že v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do jiného členského státu uskutečňované na základě smlouvy uzavřené s jedinou leteckou společností, která je skutečným dopravcem, je soudem příslušným k rozhodnutí o návrhu na náhradu škody – který se zakládá na této smlouvě o přepravě a nařízení Evropského*

*parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 – na základě volby žalobce soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo přiletu letadla, která jsou sjednána v uvedené smlouvě.“*



## **7 Mezinárodní organizace v oblasti mezinárodní letecké přepravy**

Významnou postavení a funkci mají v oblasti práva mezinárodní letecké přepravy rovněž mezinárodní organizace, a to vládní i nevládní. Právě tyto organizace a jejich činnost v podobě poradních a iniciačních aktivit přispívá k zdokonalování právních úprav. Ne náhodnou, jak bylo zmíněno již v druhé kapitole, většina z nich stála u zrodu významných dokumentů.

### **7.1 Organizace spojených národů (OSN)**

OSN je velice složitou organizací, jež se skládá z několika hlavních orgánů, mezi které patří Hospodářská a sociální rada. V rámci tohoto orgánu působí Komise pro dopravu a spoje. Mezi hlavní činnosti této rady patří vypracovávání studií a zpráv, dále svolávání konferencí a příprava návrhů úmluv pro Valné shromáždění OSN. Důležitou funkci plní i v oblasti spolupráce s nevládními organizacemi.

### **7.2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)**

ICAO je jednou z nejvýznamnějších vládních organizací. Její počátek je spojen s Chicagskou úmluvou, vytvořenou v roce 1944. Ta totiž obsahuje statut a základní cíle ICAO. Mezi základní aktivity ICAO patří vypracování a zdokonalování standardů a doporučení aplikovaných v praxi mezinárodního letectví. Svou činností napomáhá k vytvoření jednotných pravidel, čímž dochází ke zvyšování úrovně bezpečnosti a pravidelnosti mezinárodních letů.<sup>208</sup>

---

<sup>208</sup> J. Čapek: Civilní letectví ve světle práva, NADAS 1988, str. 49.

Mezi její aktivity patří rovněž spolupráce s ostatními organizacemi včetně nevládních. Důležitou roli hraje ICAO také v oblasti pomoci rozvoji civilního letectví v rozvojových zemích. Její působení lze rozdělit do tří základních aktivit:

- technická činnost
- ekonomická činnost
- právní činnost

Členství v organizaci je spojeno s přístupem k Chicagské úmluvě, a to formou oznámení zaslaného depozitáři. ICAO má, dle informací publikovaných na svých webových stránkách, 188 členů, mezi nimiž je i Česká republika.

Organizace má svou vnitřní strukturu orgánů, přičemž nejvyšší postavení v rámci hierarchie má Shromáždění složené ze zástupců všech členských států ICAO. Sídlo organizace je v kanadském Montrealu.

### **7.3 Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA)**

U zrodu IATA byla v roce 1919 v Haagu skupina šesti evropských leteckých společností. IATA je od počátku svého působení organizací nevládního charakteru, jejímž hlavním cílem bylo vytvoření obecných pravidel komerčního provozování mezinárodních leteckých linek.

IATA fungovala nepřetržitě až do počátku druhé světové války. Myšlenka obnovení činnosti IATA se znovu objevila v roce 1944, nedlouho po okamžiku podepsání Chicagské úmluvy. K obnovení došlo v roce 1945 v Havaně za přítomnosti padesáti zástupců leteckých společností z 31 zemí.

Mezi hlavní úkoly působení IATA patří zejména aktivity, které vedou k rozvoji bezpečné, plynulé a ekonomické letecké dopravy v zájmu národů celého světa, další oblastí její činnosti je podpora letecké komerční činnosti a zkoumání otázek s tím spojených. IATA dále zabezpečuje spolupráci mezi leteckými společnostmi a

spolupracuje s dalšími mezinárodními organizacemi, jako je např. výše uvedená ICAO apod. Podle informací, které uvádí organizace na svých webových stránkách, má dnes 230 členů, mezi nimiž je náš národní přepravce ČSA. Kromě hlavního sídla v Montrealu má několik poboček po celém světě.

#### **7.4 Evropská organizace pro bezpečnost v letecké navigaci (Eurocontrol)**

Původním cílem organizace EUROCONTROL bylo úplné sjednocení horního vzdušného prostoru nad Evropou pod správu jediné organizace. Tento plán, podporovaný rovněž organizací ICAO, počítal s vytvořením tří řídicích středisek pro celou Evropu. Ideu se bohužel nepodařilo prosadit z důvodu neochoty států vzdát se takového množství suverenity nad vlastním vzdušným prostorem. Přesto došlo alespoň k částečně shodě a na mezinárodní konferenci v Bruselu byla 13. prosince 1960 uzavřena mezinárodní úmluva o spolupráci při zajišťování bezpečnosti letového provozu, která vešla v platnost 1. března 1963.

Eurocontrol se rovněž zabývá vývojem a za tímto účelem otevřel v roce 1967 francouzském Bretigny-sur-Orge experimentální středisko EUROCONTROL, které mělo za úkol výzkum a vývoj postupů a technologií správy letového provozu. Dalším významným počinem této organizace, bylo v roce 1969 otevření Institutu služeb řízení letového provozu (IANS), který poskytoval výcvik a školení personálu ze všech členských států.

#### **7.5 Evropská agentura pro bezpečnost v letectví (EASA)**

Evropská agentura pro bezpečnost v letectví vznikla z potřeby vytvořit na úrovni společenství orgán, jež by se plněn zabýval problematikou bezpečnosti a jehož záběr činnosti by se dal srovnat s Federálním úřadem pro leteckou bezpečnost ve Spojených státech.

Hlavním posláním takového orgánu by mělo být narhování a vytváření jednotných technických a provozních standardů, vedoucí k zajištění maximální úrovně bezpečnosti.

Její vznik je spojen s nařízením Rady č. 1592/2002, o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, na jehož základě v září 2003 agentura začíná fungovat. Činnost agentury je v první řadě spojena se zněním zřizovacího nařízení.

## **7.6 Konference evropského civilního letectví (ECAC – European Civil Aviation Conference)**

ECAC byla založena v roce 1954 za přispění ICAO. Její sídlo je v Paříži a jejím hlavním úkolem je vytvářet efektivní evropský dopravní systém, a to cestou mezivládní spolupráce členů organizace. Podle informací zveřejněných na oficiálních webových stránkách organizace má ECAC celkem 44 členů.

Aktivita ECAC zasahují jednak do oblasti spolupráce s dalšími podobnými organizacemi působícími na jiných kontinentech, dále do oblasti bezpečnosti, ochrany cestujících, životního prostředí a podílí se na organizování mezinárodních konferencí.

## **7.7 Evropská organizace nízkonákladových dopravců (ELFAA)**

Organizace vznikla, jako sdružení společností, jež se na trhu letecké přepravy profilují jako tzv. nízkonákladoví dopravci. Vznikla v roce 2003 jako nezisková organizace, zastupující zájmy nízkonákladových dopravců a cestujících. Její sídlo bylo vytvořeno v Bruselu. Organizační strukturu tvoří výkonný rada, sekretariát a členové. Členové jsou tvořeni zástupci dnes již devíti nízkonákladových dopravců operujících na evropském trhu.

Do povědomí odborné veřejnosti se tato organizace dostala ve spojitosti s rozhodnutím Soudního dvora ve věci C-344/04, International Air Transport Association European Low Fares Airline Association proti Department for Transport.

## **7.8 Ostatní**

Poslední skupiny organizací tvoří subjekty, které svou činností ovlivňují mezinárodní leteckou dopravu nepřímo nebo působí v rámci kontinentů. Mezi takové subjekty patří např. Světová obchodní organizace. Dalším takovým subjektem je Mezinárodní sdružení civilních letišť (ICAA), Mezinárodní federace sdružení dopravních pilotů (IFALPA) apod. Uvedené organizace, které sdružují určitou skupinu subjektů, jímž je společné např. jejich specifického postavení či funkce v rámci mezinárodní letecké přepravy.

## 8 Závěr

### 8.1 Zhodnocení stávající úpravy odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké dopravě.

Z předchozích kapitol jasně vyplývá, že v rámci mezinárodní letecké dopravy v oblasti regulace odpovědnostních vztahů mezi cestujícími a dopravcem existují tři režimy, a to:

- Varšavský systém
- Montrealský systém
- Evropský systém

Přestože je Varšavská úmluva považována za zastaralý systém a cílem Montrealské úmluvy bylo její zastaralou podobu nahradit, je stále systémem živým. Její význam je spatřován zejména v rozsahu unifikace, díky které byl v oblasti odpovědnosti dopravce stanoven základ, jež poskytl cestujícím jasná a jednoduchá pravidla spojená s uplatňováním jejich nároků na náhradu škody. Její podoba se měnila postupem času a reflektovala změny ve vývoji letecké dopravy obecně. Tento trend je spatřován i v judikatuře. Vedle pozitiv přímé úpravy, které s sebou unifikace v podobě Varšavské úmluvy, se postupně objevovala i její negativa. Ta jsou spatřována např. v těch ustanoveních úmluvy, jež odkazují na vnitrostátní úpravu, aplikovatelnou podle kolizní normy viz čl 21, 25 VÚ. Další nedostatkem je absence ustanovení, jež by řešila vykonatelnost cizích rozhodnutí. Varšavská úmluva dokonce ani sama svými ustanoveními nezaručuje dopravcům, že poškozený nebude uplatňovat svůj nárok prostřednictvím žaloby u více soudů. Přesto jde o dokument, který ve vývoji mezinárodního práva soukromého představuje spolu s Montrealskou úmluvou další významný pramen přímé úpravy hned vedle přímé úpravy mezinárodní kupní smlouvy.

Hlavní přínos z hlediska aplikace Montrealského systému je spatřován rovněž v judikatuře k Varšavské úmluvě, neboť autoři Montrealské úmluvy často sáhli při jejím

zrodu k termínům a pojmosloví obsaženém ve Varšavské úmluvě, či v jejich dodatcích. V odborné literatuře se stále setkáváme s odkazy na soudní výklad k Varšavské úmluvě. Přestože Varšavský systém byl a je označován za systém roztříštěný, díky němu došlo právě v oblasti mezinárodní letecké přepravy k odstranění složitých právních otázek pomocí kolizních pravidel. Takové situace si v dnešní době asi těžko už dovedeme představit.

Hlavním cílem Montrealské úmluvy ve svých počátcích zrodu bylo sjednotit roztříštěný Varšavský systém. Snad právě proto konečná podoba Montrealské úmluvy obsahuje řadu ustanovení, jež byla součástí Montrealských protokolů, Guadalajarské a Guatemalské úmluvy. Kromě již zmíněné úpravy objektivní odpovědnosti dopravce, považují za z pohledu cestujících zařazení ustanovení týkající se přezkoumávání limitů odpovědnosti, neboť právě výše limitů stanovená Varšavským systémem, byla kritizována řadou smluvních států a jejich neadekvátnost vedla např. v Evropském společenství k vytvoření vlastní úpravy. Pakliže úkolem Montrealské úmluvy bylo vytvoření jednotného systému, který by nahradil dosavadní Varšavský, lze konstatovat, že tento úkol byl splněn částečně. Některé státy k Montrealské úmluvě stále ještě nepřistoupily, jejich podíl na trhu není sice významný, o to pravděpodobně je však riziko nehody a tudíž i škody, neboť úroveň jejich bezpečnostních standardů je daleko nižší.

I Montrealské úmluvě se dají vytknout některé nedostatky, např. rozšíření jurisdikce, nebo také soudní pravomoce, o tzv. pátou uvedenou v čl. 33 odst. 2. Pokud by se poškozený rozhodl uplatnit nárok u soudu, kde v době nehody měl cestující svoje hlavní a trvalé bydliště, podle čl. 33 odst. 2, nemůže u stejného soudu uplatňovat nárok na náhradu škody způsobené dopravce zničením či ztrátou zavazadla. Další nedostatek spatřuji rovněž v použití pojmu „hlavní nebo trvalé bydliště“.

Montrealská úmluva ani nevnese jasno do otázek ohledně nároku na náhrady škody vzniklé v důsledku zranění cestujících. Stále zůstává otázkou, zda je možné pod

čl. 17 odst. 1 zahrnout i mentální újmu, jež nemá svůj původ v samotném ublížení na zdraví, ale v prožití určité stresové události. Jde o otázku režimu tzv. Posttraumatic stress disorder, česky posttraumatický stresový syndrom nebo také PTSD.<sup>209</sup> V průběhu Montrealské konference byla otázka podsunutí mentální újmy pod čl. 17 úmluvy široce diskutována zástupci všech stran. Výsledek široké odborné diskuse však nepřinesl žádný hmatatelný závěr, ba naopak výraz „bodily injury“ zůstal nezměněn.<sup>210</sup> Další vývoj precizace významu použitého slovního spojení bude pravděpodobně úzce spjat s vývojem lékařského názoru na charakter „posttraumatického stresového syndromu“. Ať budou závěry odborné veřejnosti jakékoli, je víc než jasné, že zahrnutí PTSD pod režim Montrealské úmluvy bude ze strany cestujících vítané. Pro dopravce by tato změna přinesla rozsáhlé navýšení případných nákladů na odškodnění, neboť PTSD může být postižena nejen osoba, jež byla přímo účastníkem nehody, ale i její příbuzní, pro které ztráta osoby blízké může způsobit stejné následky.

Evropský systém vstupuje do oblasti úpravy vztahů v mezinárodní letecké přepravě v roce 1997 nařízením č. 2027/1997. Toto nařízení mělo přinést odbourání nízkých limitů zaručených Varšavským systémem, jakož i odbourání rozdílného přístupu v úpravě odpovědnosti dopravce ve Společenství v dopravě mezinárodní a vnitrostátní. Zavedlo výplatu zálohových plateb, jež rovněž Varšavský systém neupravoval. V souvislosti s přijetím Montrealské úmluvy došlo ke změně nařízení, tak aby bylo v souladu s Montrealskou úmluvou.

Vedle nařízení č. 2027/97 však vzniklo další nařízení, jež svým obsahem představuje určité doplnění pravidel, jež nepostihuje Montrealská úmluva ani nařízení č. 2027/97. Jde o nařízení č. 261/2004, jež nahradilo nařízení č. 295/91. Obsah tohoto nařízení nebyl ze strany dopravců přijat s velkým nadšením, často byla jeho podoba

---

<sup>209</sup> Posttraumatický stresový syndrom nebo také PTSD je reakcí na traumatickou událost. Postižený opakovaně prožívá událost v myšlenkách, snech a fantaziích a vyhýbá se místům a situacím, ve kterých k události došlo. Jde o duševní poruchu, která vzniká po náhlých, život či osobní integritu ohrožujících událostech. Otřesnou událost může zažít přímo pacient sám nebo jeho blízký člověk (příbuzní či přítel), eventuálně může být přítomen pouze jako svědek.

<sup>210</sup> Don G. Rusching, W. D. Janicki: Treatment of post traumatic stress disorder under the Warsaw Convention. *Journal of Air law and Commerce*, No. 3, Volume Summer 2005, str. 464.



napadána a označována za neplatnou z důvodu nesouladu s Montrealskou úmluvou či zásadami evropského práva vyslovenými v judikatuře evropských soudů. Existence nařízení č. 295/97 byla uhájena, ale odůvodnění jednotlivých rozhodnutí začala ona jednotnost Montrealského systému narušovat a postupně se začalo mluvit o třetím systému, a to Evropském, jež doplňuje ten Montrealský. Výsledkem tohoto doplnění existuje potom vedle Varšavské úmluvy, dvojí režim úpravy odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou zpožděním, a to:

- režim dle čl. 19, 22 Montrealské úmluvy, jež odpovídá tzv. individualizovanému nároku a dále
- režim dle čl. 4, 5 a 6 nařízení č. 261/2006, jež odpovídá tzv. standardizovanému nároku poškozené osoby

Je potom na poškozené osobě, zda bude uplatňovat svůj nárok podle pravidel Montrealské úmluvy, evropského nařízení nebo podle obou. Na první pohled se zdá, že rozšířená forma ochrany je pro cestujícího výhodnější a nepřináší sebou žádné komplikace. Opak je však pravdou, tato komplikace je spatřována v rozdílné úpravě určení příslušného soudu, jež by se měl případným nárokem poškozeného zabývat. Poměrně jednoduchou a jasnou úpravu soudní pravomoci obsažená v čl. 33 Montrealské úmluvy, nenajdeme bohužel v nařízení č.261/2004. I když odpovědí na otázku soudní příslušnosti v případě nároků z nařízení č. 262/2004 přinesl v podobě svého rozhodnutí č. C-204/2008 ve věci Peter Rehder proti Air Baltic Corporation, Soudní dvůr jasno. Konečný důsledek vztahu dvojího úpravy pravidel odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou zpožděním narušil jednotnost unifikované úpravy.

Nejvýstižněji charakterizuje vzájemný vztah výše uvedených předpisu ve svém článku publikovaném v Soudních rozhledech číslo 2, ročník 2010, autor Michal Bobek, a sice:

*„Soudní dvůr doplnil „hmotně-právní“ odlišení typů nároků podle Montrealské úmluvy na straně jedné a podle nařízení č. 261/2004 na straně druhé*

*také o odlišnost příslušnosti soudů. Dotáhl tak oddělení obou režimů do procesního důsledku a vytvořil de facto plně autonomní režim náhrad uvnitř práva Společenství. Montrealská úmluva tak zůstává vytěsněna do role „zbytkových“ a individuálních nároků, které nejsou pokryty komunitárním „paušálem“ nařízení č. 261/2004.“<sup>211</sup>*

Úprava mezinárodní letecké dopravy je stejně jako úpravy jiných druhů dopravy oblastí, která je považována za jednu z nejvýznamnějších v mezinárodním obchodu. I když proces jakékoli unifikace je procesem dlouhodobým, procesem, který vyžaduje řadu kompromisů, výsledek takového procesu přináší především právní jistotu.

## **8.2 E- commerce v letecké přepravě**

E-commerce nebo také elektronické obchodování zasáhlo i leteckou dopravu. To je spojováno nejčastěji s tzv. elektronickou letenkou. Elektronická letenka si postupně mezi dopravci i cestujícími získala stabilní postavení a stala se symbolem nízkonákladových přepravců, jež nabízejí své služby výhradně prostřednictvím prostředků elektronické komunikace.

Předchůdcem elektronické letenky byla možnost elektronické (internetové, telefonické) rezervace letenky. Zatímco rezervace pouze předchází fyzickému zakoupení letenky, elektronická letenka má sama funkci letenky. V dnešní době lze tyto dvě operace provést elektronicky.

Podstatou elektronické letenky je vlastně úplné nahrazení papírového provedení letenky se všemi náležitostmi, tak jak je předpokládá MÚ, určitým blokem informací, které jsou uloženy kdesi v počítačové síti dopravce. Letečtí dopravci považují elektronickou letenku za jeden z typů letenek a označují ji jako „ETIX“ a oceňují především její nízké pořizovací náklady a možnost jejího opětovného vytisknutí v případě její ztráty. Smluvní dopravci často spojují s procesem vystavení elektronické letenky nabídku jiných služeb spojených s cestou. Součástí elektronické letenky je obvykle kód, s jehož pomocí lze ověřit pravost letenky.

V praxi potom zakoupení a odbavení pomocí elektronické letenky funguje následovně:

- na základě požadavku cestujícího prodejce provede prostřednictvím internetové aplikace rezervaci požadovaného letu, přičemž zaznamená v počítačovém systému číslo kreditní nebo tzv. mílové karty (karta, jež je vydávána dopravcem), tento krok je dnes již plně nahrazen aplikacemi na internetových stránkách dopravců či smluvních dopravců
- po provedení platby obdrží cestující tzv. passenger receipt, jehož obsahem jsou smluvní podmínky včetně informací o aplikaci odpovědnostního režimu
- kromě passenger receipt obdrží cestující rovněž tzv. itinerář cesty, který obsahuje informace o době odletu a příletu, dále informace o počtu zastávek apod.

Samotné odbavení probíhá buďto prostřednictvím automatu, nebo prostřednictvím odbavujícího pracovníka přímo na letišti, kde cestující předloží kreditní kartu nebo mílovou kartu nebo potvrzení o provedení rezervace, jež obdržel cestující v okamžiku zaplacení prostřednictvím elektronické pošty. Odbavující pracovník tento údaj zapíše do příslušného počítačového systému a ten po zjištění údajů vydá palubní vstupenku.

Na celém procesu je zajímavé, že uzavření smlouvy o přepravě jakož i vystavení letenky se během posledních desíti let plně zautomatizovala a stalo se pro cestující běžným způsobem uzavírání smluv.

### **8.3 Bezpečnost v letecké dopravě**

Bezpečnost letů je asi nejfrekventovanějším tématem ve světě leteckých přepravců. Bezpečnost letecké přepravy může být ohrožena samotnou povahou dopravy. Systémy kontroly letů, letových drah se stále zdokonalují v závislosti na růstu leteckého provozu. Bezpečnost letecké přepravy může být ohrožena, ale i ze strany skupin, jež zcela úmyslně způsobují svými teroristickými činy škody na životech a majetku. Diskuse ohledně bezpečnosti mezinárodní letecké přepravy je převážně spojována s útoky ve Spojených státech v září roku 2002.

Ani jeden z výše uvedených unifikačních dokumentů se nezabývá následky teroristických útoků a ani je nezmiňuje. Montrealská úmluva používá pouze ve spojitosti se zbavením odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením přepravovaného nákladu, pojem „válka nebo ozbrojený konflikt“. Pod tento termín však nelze podřadit pojem teroristický útok. Evropská úprava ve svém nařízení č. 256/2004 používá výraz „politická nestabilita“ ani při extenzivním výkladu by ani v tomto případě nešlo spojovat tento výrazem s výrazem „teroristický útok“.

Podstatou případné odpovědnosti dopravce v režimu Montrealské úmluvy je tedy pouze zajištění standardních bezpečnostních opatření prostřednictvím bezpečnostních systému a prostřednictvím svých zaměstnanců. Pokud dopravce neprokáže v případě škody vzniklé v důsledku teroristického útoku, že nezanedbal bezpečnostní opatření, ponese plnou odpovědnost za škodu i nad výši stanovenou v čl. 21 odst. 1. Mezi taková opatření bude patřit zejména zajištění kontroly cestujících při vstupu na palubu letadla apod.

Opatření a zákonné úpravy boje proti terorismu jsou předmětem úprav mezinárodního práva veřejného, např. Úmluvu o trestných činech a některých jiných

činech spáchaných na palubě letadla, dále Úmluvu o potlačování protiprávního zmocnění se letadel apod. Práva a povinnosti v nich uvedené směřují především vůči jednotlivým státům. Důležitou roli hraje v této oblasti ICAO, ta totiž sjednocuje určité požadavky na technické vybavení letišť zejména v oblasti rentgenů sloužící k odhalení nebezpečných předmětů, trhavin apod.

Jako aktivity spojené se zajištěním bezpečnosti v mezinárodní letecké přepravě lze označit aktivity Společenství spočívající v stanovení minimálních technických požadavků na stav samotných letadel. V této souvislosti byla vytvořena tzv. černá listina leteckých společností, kterým není umožněno provozovat mezinárodní leteckou přepravu na území členských států EU. Z hlediska původu těchto společností se jedná většinou o nízkonákladové společnosti. Příkladem takové aktivity je např. nařízení Komise (ES) č. 474/2006 ze dne 22. března 2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005.

#### **8.4 Další zajímavé rozhodnutí na obzoru**

Na samotný závěr si dovoluji upozornit na stávající řízení o předběžné otázce, jež vede Soudní dvůr na základě žádostí předložených německým obvodním soudem a britským odvolacím soudem. Jedná se o dva odlišné spory, jež soud s ohledem na jejich skutkovou podobnost spojil.

V obou případech se projednávají věci týkající výkladu a platnosti článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004. Podle stanoviska Generálního advokáta Yvese Bota, ze dne 15. května 2012 se oba dva předkládací soudy ve skutečnosti snaží zjistit, zda Soudní dvůr potvrzuje výklad, který těmto ustanovením připsal v rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon*, podle něhož lze pro účely uplatnění nároku na náhradu cestujících zpožděných letů nahlížet stejně jako na nároky cestující zrušených letů. Potom se tedy

mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení o tři nebo více hodin po čase přiletu původně plánovaném leteckým dopravcem).

V prvním případě vedeném původně u německého obvodního soudu se poškozená Emeka Nelson domáhala pro sebe a své syny náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, a to z důvodu zrušení letu z Lagosu do Frankfurtu, jež pro sebe a své syny zarezervovala. Let se měl původně uskutečnit dne 27. března 2008 ve 22:50 hodin. Dne 28. března 2008 kolem 2 hodin byl tento let však zrušen kvůli technické závadě mající vliv na systém řízení předního podvozku stroje. Poškozená a její dva synové byli ubytováni v hotelu. Dne 28. března 2008 v 16 hodin byli zavezeni z hotelu na letiště, jelikož letadlo nahradil stroj, který přiletěl z Frankfurtu nad Mohanem (Německo). Let Lagos-Frankfurt nad Mohanem se nakonec uskutečnil dne 29. března 2008 v 1 hodinu. Předkládající soud upřesňuje, že tento let měl totéž letové číslo, tj. LH 565, a v zásadě jím cestovali stejní cestující, jako ti s rezervací na let k datu 27. března 2008. Letadlo přiletělo do Frankfurtu nad Mohanem dne 29. března 2008 v 7:10 hodin, tedy s více než 24 hodinovým zpožděním oproti původně plánovanému času přiletu.

Dopravce, společnost Deutsche Lufthansa AG odmítla nárok žalobce a považovala jej za neoprávněný, neboť let se uskutečnil, a proto nemůže být kvalifikován jako „zrušený“ ve smyslu nařízení č. 261/2004. V tomto případě se podle názoru dopravce jedná o zpožděný let, u něhož toto nařízení nestanoví finanční odškodnění.

Druhý spor vedený před britským soudem je veden mezi společnostmi TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd a Mezinárodní sdružení pro leteckou dopravu na jedné straně a Úřadem pro civilní letectví na straně druhé.

Na počátku sporu v původním řízení stála žádost žalobkyň k Úřadu pro civilní letectví o potvrzení výkladu nařízení č. 261/2004 v tom smyslu, že leteckým společnostem ukládá povinnost nahradit škodu cestujícím v případě zpoždění. Úřad pro civilní letectví odmítl společnostem potvrdit tento výklad s odvoláním na vázanost rozhodnutí Soudního dvora ve věci Sturgeon a další. Společnosti se tedy obrátili na

soud, jež rovněž řízení přerušil a obrátil se na Soudní dvůr a položil mu několik předběžných otázek.

Znění otázek předkládaných německým soudem je následující:

„1) *Jedná se v případě práva na náhradu škody, které je upraveno v článku 7 nařízení č. 261/2004, o jiné odškodnění ve smyslu čl. 29 druhé věty [Montrealské úmluvy]?*

2) *Jaký je vztah mezi právem na náhradu škody vycházejícím z článku 7 nařízení č. 261/2004, kterého se na základě rozsudku [Sturgeon a další, uvedený výše], mohou dovolávat cestující, jež dosáhnou cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas přiletu plánovaný leteckým dopravcem, a právem na náhradu škody způsobenou zpožděním podle článku 19 Montrealské úmluvy s ohledem na výjimku, která se podle článku 29 druhé věty téže úmluvy vztahuje na jiná odškodnění?*

3) *Do jaké míry je slučitelné kritérium pro výklad připouštějící rozšíření práva na náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004 také na případy zpoždění, ze kterého vychází výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, s kritériem pro výklad, které Soudní dvůr při výkladu uvedeného nařízení použil ve svém [rozsudku] ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Sb. rozh. s. I-403)?“*

Znění otázek předkládaných anglickým soudem je následující:

„1) *Mají být články 5 až 7 nařízení [...] č. 261/2004 vykládány tak, že vyžadují poskytnutí náhrady podle článku 7 [tohoto nařízení] cestujícím, jejichž lety byly zpožděny ve smyslu článku 6 [uvedeného nařízení], a pokud ano, za jakých okolností?*

2) *Jsou v případě záporné odpovědi na první otázku článku 5 až 7 nařízení [...] č. 261/2004 zcela nebo zčásti neplatné z důvodu porušení zásady rovného zacházení?*

3) *Jsou v případě kladné odpovědi na první otázku článku 5 až 7 nařízení [...] č. 261/2004 zcela nebo zčásti neplatné z důvodu a) neslučitelnosti s Montrealskou úmluvou, b) porušení zásady proporcionality nebo c) porušení zásady právní jistoty?*

4) *Jaká omezení, pokud vůbec, mají být v případě kladné odpovědi na první otázku a záporné odpovědi na třetí otázku uložena ve vztahu k časovým účinkům rozhodnutí Soudního dvora o předběžných otázkách v projednávané věci?*

5) *Jaký účinek, pokud vůbec, má být v případě záporné odpovědi na první otázku přiznán [výše uvedenému] rozsudku [...] Sturgeon a další v období od 19. listopadu 2009, kdy byl uvedený rozsudek vynesena, do dne rozhodnutí Soudního dvora o předběžných otázkách v projednávané věci? “<sup>212</sup>*

Rozhodnutí ve věci otázek v době dokončování této práce nebylo vydáno. Uvidíme, jak ob stojí síla starších rozsudků.

Přesto si dovoluji označit postoj žalobkyň v případě sporu vedeného před britským soudem, jako další pokus o zrušení pravidla výkladu čl. 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004, jež v případě zpoždění není pro dopravce přívětivé. Někteří účastníci sporů v původním řízení dokonce argumentovali v tom smyslu, že nahrazování škody cestujícím zpožděného letu by vedlo ke svévolnému a nadměrnému finančnímu zatížení leteckých dopravců. S ohledem na cíl sledovaný nařízením č. 261/2004 je podle nich toto nahrazování škod nepřiměřené.

---

<sup>212</sup> Stanovisko generálního advokáta Yvese Bota, přednesené dne 15. 5. 2012.



Tuto práci si dovolím zakončit citováním z návrhu předloženého Soudnímu dvoru Generálním advokátem Yvesem Botem dne 15. května 2012 k dané věci a tím také naznačila další osud existence dvou významných předpisů upravující oblast odpovědnosti v mezinárodní letecké přepravě.

*„Články 5, 6 a 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládány v tom smyslu, že:*

*– cestující zpožděných letů se mohou dovolávat nároku na náhradu stanoveného v článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže z důvodu zpožděného letu utrpí časovou ztrátu tři nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas přiletu původně plánovaný leteckým dopravcem;*

*– jsou v souladu s úmluvou sjednocující určitá pravidla týkající se mezinárodní letecké přepravy podepsanou v Montrealu dne 9. prosince 1999, se zásadou proporcionality, jakož i se zásadou právní jistoty.“*

## Použitá literatura

Barry F. Benson, Jill Dahlmann Rosa. The status of pending air Carrar litigation. *Journal of Air Law and Commerce*, n.4/volume 66, Fall 2001, str. 1369n.

Bělohávek, A. J., Římská úmluva a Nařízení Řím I. Komentář. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2009, str. 152.

Bobek, M. Rozhodnutí evropských soudů a institucí, Soudní dvůr Evropských společenství: Rehder – cestující může při zrušení či zpoždění letu žalovat dopravce o náhradu škody buď v místě odletu, anebo místě příletu letadla. *Soudní rozhledy*, č. 2, ročník 2010, str. 74.

Carr, I. *International trade law*. 4th edition. Abingdon: Routled-Cavendish publ., 2010, str. 331n.

D'Arcy L., Murray, C., Cleave, B. *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London: Sweet&Maxwell: 2000, str. 335.

Čapek, J. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: NADAS, 1988, str. 12n.

Dempsey, P. S., Johansson, S. O. *Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issues of Delay in International Air Carriage*, *Air and Space Law*, str. 223.

Giemulla, E., Schmid, R., Muller-Rostin, W., Dettling-Ott, R., Margo, R. *Montreal Convention*. Alpen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2011

Goldhirsh, L. B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. The Hague, 2000.

Horník, J. Evropská unie výrazně posílila práva cestujících v letecké dopravě. *Právní rozhledy*, 15/2004, str. 570.

Horník, J. K pramenům právní úpravy letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, č. 2/2002, str. 18.

Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 - Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 3/2000, str. 262n.

Horník, J. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. EMP, 1999, č. 6, str. 41

Horník, J. Zápis z první schůze sekce pro leteckou dopravu. Bulletin České společnosti pro dopravní právo, č. 3/2002, str. 18.

Cheng, B. A new era in the law of international carriage by air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999). International and Comparative Law Quarterly, Vol 53, October 2004, str. 833n

Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V. Úvod do studia českého práva mezinárodního obchodu. Plzeň: PF Plzeň 1997, str. 202.

Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V. Úvod do práva mezinárodního obchodu. 1. vydání. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2003, str. 21.

Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008.

Machytková, Sedláček. Vaga, Soudní rozhodnutí. E-bulletin dopravního práva, str. 9.

Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících. Studie mezinárodního práva. 1962, str. 224n.

Milde, M. The Problems of Liability in International Carriage by Air. Acta Universitatis Carolinae. Iuridica

Moore, L. The World trade center – terrorist airline destruction: Will this be the first test of the war between the Montreal liability conventions Article 21 (2) (A) and 21 (2)(B)? Journale of Air Law and Commerce, n. 4 /volume 68, Fall 2003, str. 715.

Mendes de Leon, P., Eyskens, W. The Montreal convention: Analysis of some aspects of the attempted modernization and consolidation of the Warsaw system. *Journal of Air Law and Commerce*, n.3 /volume 66, Summer 2001, str. 1155n. .

Ondřej, J. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2004, str. 260.

Pauknerová, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2008, str. 215n.

Pauknerová, M. *Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám*. Praha: ASPI, Wolters Kluwer, 2008.

Pauknerová M. *Právo Evropské unie a doprava*. *Právní rozhledy*, 9/1998, str. 2n.

Pauknerová M. *Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží*. *Právník*, 1981, str. 188n.

Pauknerová, M. *Unifikace práva mezinárodního obchodu a její limity*. *Právník*, 1986, str. 34n.

Pelikánová, I. *Obchodní právo*. 5 díl. *Odpovědnost (s přihlédnutím k návrhům nového občanského zákoníku)*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2012, str. 17n.

Pelikánová, I. a kol. *Obchodní právo*. 1 díl. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2010, str. 155n.

Pernica, P., Novák, R., Zelený, L., Svoboda, V., Kavalec, K. *Doprava a zasilatelství*, Praha: ASPI, 2001.

Pokorná, J., Kovařík, Z., Čáp, Z. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář II. díl (§221 až §775)*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, str. 1687n.

Potočný, M. Ondřej, J. *Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část, doplněné a rozšířené vydání*. Praha: C. H. Beck, 2011, str. 244n.

Pradhan, D. The fifth jurisdiction under the Montreal liability convention: Wandering American or wandering everybody? *Journal of Air Law and Commerce*, n.4/volume 68, Fall 2003, str. 717n.

Průša, J. *Letecká přeprava. Gaudeamus*, 2002

Radošovský, P. Rozhodné právo v závazkových právních vztazích z mezinárodního obchodu – kolizní normy, obecně. [www.epravo.cz](http://www.epravo.cz)

Rodriguez, B. I. Recent developments in aviation liability law, *Journal of Air Law and Commerce*, n.4/volume 68, Fall 2003, str. 725n.

Rozehnalová, N. *Právo mezinárodního obchodu*. Praha: ASPI, a.s., 2006.

Rozehnalová, N. *Závazky ze smluv a jejich právní režim (se zvláštním zřetelem na evropskou kolizní úpravu)*. Brno: Masarykova univerzita, 2010, str. 246.

Rushing, Don G., Janicki, W. D. Treatment of post traumatic stress disorder claims under the Warsaw Convention. *Journal of Air law and Commerce*, No, 3/volume 70, Summer 2005, str. 464n.

Růžička, K. *Rozhodčí řízení před rozhodčím soudem při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2005, str. 19.

Svatoš, M. a kol. *Zahraníční obchod teorie a praxe*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009.

Štenglová, I. Plíva, S., Tomsa, M. a kol. *Obchodní zákoník, Komentář*. 12. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, str. 1160n.

Šturma, P., Čepelka, Č., Balaš, V. *Právo mezinárodních smluv*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011, str. 238.

Švestka, J., Dvořák, J. a kol. *Občanské právo hmotné 2 (Díl třetí: Závazkové právo)*. 5. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, str. 414.

Švestka, J., Jehlička, O., Škárová. M., Spáčil, J. a kol. Občanský zákoník. Komentář. 10. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006.

Švestka, J., Spáčil, J., Škárová. M., Hulmák, M. a kol. Občanský zákoník II. § 460 - 880. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008.

Tichý, L., Arnold, R., Svoboda, S., Zemánek. J., Král, R.: Evropské právo, 5. vydání. Praha: C.H.Beck, 2011 str. 682.

dále byly v práci použity informace o dopravních společnostech a mezinárodních organizacích uvedených na následujících webových stránkách:

- [www.csa.cz](http://www.csa.cz)
- [www.ecac-ceac.org](http://www.ecac-ceac.org)
- [www.elfaa.com](http://www.elfaa.com)
- [www.epravo.cz](http://www.epravo.cz)
- [www.eur-lex.eu](http://www.eur-lex.eu)
- [www.icao.org](http://www.icao.org)
- [www.iata.org](http://www.iata.org)
- [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)
- <http://www.mzv.cz/jnp/>
- [www.un.org](http://www.un.org)
- [www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)

## Seznam citovaných rozhodnutí

Rozhodnutí ve věci Amerin Smelting and Refining Corp. v. Phillipine Airlines Inc., Supreme court of New York County, June, 6, 1954.

Rozhodnutí ve věci Bonancea v. Air France, Court of Commerce of Marseille, May 27, 1960.

Rozhodnutí ve věci Buonocore v. Trans World Airlines, Inc , United States Court of Appeals, Second Circuit, March 6, 1990.

Rozhodnutí ve věci Day v. Trans World Airlines, United States Court of Appeals, Second Circuit, December, 22, 1975.

Rozhodnutí ve věci De Vera v. Japan Airlines 24 Avi. (D.C.N.N.Y 1994)

Rozhodnutí ve věci John Lisi, etc. v. Alitalia, United States District Court S. D. New York. April, 1, 1966

Rozhodnutí ve věci Lagarde v. Beudinat 1989 R.F.D.A 551 (C.A. Chambrey)

Rozhodnutí ve věci Fischer et Co. C. SABENA, Soud I. stolice v Bruselu, I. květen 1950

Rozhodnutí ve věci McMurray v. Capitol International Airlines N.Y. Civ. Ct. 1980

Rozhodnutí ve věci Peronny c. Sté. Ethiopian Airlines 1975 RFDA 365 (C.A. Paris, 30 May 1975)

Rozsudek Galn v. Swissair US District Court, SDNY, 20 Avi 18, 550 and (1989)

Rozsudek Soudního dvora č. C-63/09 ve věci Axel Walz proti Clickair SA., z 6. 5.2010.

Rozsudek Soudního dvora č. C-83/10 ve věci Aurora Sousa Rodríguez a další proti Air France SA., z 13. 10, 2011.

Rozsudek Soudního dvora č. C-173/07 ve věci Emirates Airlines – Direktion für Deutschland proti Diether Schenkel, z 10, 7, 2008.

Rozsudek Soudního dvora č. C-204/08 ve věci Peter Rehder proti Air Baltic Corporation, z 9. 7. 2009.

Rozsudek Soudního dvora č. C-344/04 ve věci International Air Transport Association European Low Fares Airline Association proti Department for Transport, z 10. 1. 2006.

Rozsudek Soudního dvora ve spojené věci C-402/07 a C-432/07 Christopher Sturgeon a další v. Condor Flugdienst GmbH a Stefan Bock a Cornelia Lepuschitz v. Air France SA, z 2. 7. 2009.

Rozsudek ve věci Reed v. Delta Airlines, Inc. , S.D.N.Y. Mar. 23, 2011.

Rozsudek ve věci Twardowski v. American Airlines, Inc. (9th Cir. (Cal.) July 30, 2008).

Rozsudku ve věci Orient v. Sabena 8 Avi. 17273 (D.C. N.Y 1962).