

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**Právnická fakulta**

**Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké  
přepravy**

**Lucie Pichlerová**

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

Katedra: Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce: 19. března 2014

## **Prohlášení**

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

V Praze dne 19. března 2014

Lucie Pichlerová

## **Poděkování**

Za cenné rady, vstřícný přístup a odborné vedení při zpracovávání této práce děkuji paní Prof. JUDr. Monice Pauknerové, Csc., DS.c, profesorce mezinárodního práva soukromého Právnické fakulty Univerzity Karlovy v Praze, vedoucí této diplomové práce.

# Obsah

Úvod.....	1
1.1    Téma práce .....	1
1.2    Rozsah práce .....	1
1.3    Cíle práce .....	1
1.4    Metody zkoumání.....	2
2.    Právo mezinárodní letecké přepravy .....	2
2.1    Dopravní právo.....	2
2.2    Letecké právo .....	2
2.3    Metody právní úpravy letecké dopravy.....	3
2.3.1    Metody mezinárodní úpravy .....	3
2.3.2    Metody vnitrostátní úpravy.....	5
2.3.3    Kolizní a přímá metoda úpravy v leteckém právu .....	6
3.    Režim odpovědnosti leteckého dopravce .....	7
3.1    Obecná smluvní odpovědnost za škodu .....	7
3.1.1    Úvod a funkce .....	7
3.1.2    Koncepce odpovědnosti po rekodifikaci.....	8
3.1.3    Předpoklady vzniku odpovědnosti a její členění .....	9
3.1.4    Způsob a rozsah náhrady škody.....	13
3.2    Důvody vyloučení odpovědnosti.....	13
4.    Historický vývoj právní úpravy odpovědnosti leteckého přepravce .....	15
4.1    Vývoj předcházející přijetí Varšavské úmluvy .....	15
4.2    Varšavská úmluva a Varšavský systém .....	16
4.2.1    Varšavská úmluva.....	16
4.2.2    Působnost Varšavské úmluvy .....	17

4.2.3	Přepravní dokumenty .....	19
4.2.4	Odpovědnost dopravce v případě usmrcení a zranění cestujících .....	20
4.2.5	Odpovědnost dopravce v případě ztráty, zničení a poškození zavazadel .	23
4.2.6	Odpovědnost dopravce v případě zpoždění .....	24
4.2.7	Procesní problematika.....	25
4.3	Nejvýznamnější instrumenty Varšavského systému .....	26
4.3.1	Haagský protokol .....	26
4.3.2	Guadalajarská úmluva.....	27
4.3.5	Montrealské ujednání.....	29
4.3.5	Guatemalský protokol.....	29
4.3.6	Montrealské protokoly .....	30
4.4	Montrealská úmluva.....	31
4.4.1	Působnost Montrealské úmluvy.....	32
4.4.2	Přepravní dokumenty .....	34
4.4.3	Odpovědnost dopravce v případě usmrcení a zranění cestujících .....	35
4.4.4	Odpovědnost dopravce v případě ztráty, zničení a poškození zavazadel .	39
4.4.5	Odpovědnost dopravce v případě zpoždění .....	43
4.4.6	Procesní problematika.....	44
4.4.8	Imateriální újma ve světle Montrealské úmluvy.....	46
5.	Evropská úprava odpovědnosti leteckého dopravce.....	47
5.1	Vývoj evropské legislativy v oblasti letecké přepravy .....	47
5.2	Nařízení č. 295/91 .....	49
5.3	Nařízení č. 261/2004 .....	51
5.3.2	Působnost nařízení č. 261/04 .....	53
5.3.3	Odepření nástupu na palubu .....	58
5.3.4	Zrušení letu .....	60

5.3.5	Významné zpoždění letu.....	61
5.4	Nařízení č. 2027/97 a č. 889/2002 .....	64
5.5	Další směřování úpravy odpovědnosti leteckého dopravce .....	65
6.	Závěr.....	70
	Seznam použitých zkratk .....	72
	Seznam použitých zdrojů .....	73
	Abstrakt .....	77
	Abstract.....	78
	Klíčová slova .....	79

# Úvod

## 1.1 Téma práce

Tato práce se zabývá vybranými aspekty právních vztahů mezi dopravcem a cestujícím při mezinárodní letecké přepravě, především pak ochranou práv cestujících. Práce se zakládá na srovnání institutu právní odpovědnosti dopravce podle Montrealské úmluvy a úmluv, jež jí předcházely s institutem právní odpovědnosti podle předpisů přijatých evropským zákonodárcem, zejména nařízení č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujících v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu. Část práce se pak věnuje nejnovějším trendům v rozvoji ochrany práv cestujících a na ně navazujících povinností leteckého dopravce, tak jak jsou řešena na půdě Evropské unie.

## 1.2 Rozsah práce

Vzhledem k omezeným možnostem, které podmínky rozsahu určené pro diplomové práce nabízí, jsem se rozhodla zaměřit jen na několik aktuálních problémů mezinárodní letecké přepravy, a to zejména těch, se kterými se člověk, v postavení cestujícího nejčastěji setkává. Práce se tedy nezabývá odpovědností dopravce při přepravě zboží, ani odpovědnostními vztahy vůči jinému subjektu, než je cestující.<sup>1</sup>

## 1.3 Cíle práce

Práce si klade za cíl seznámit s právním řešením situací, do kterých se čtenář může při cestování letadlem dostat. Cílem autorky je upozornit čtenáře na jejich práva v případech, kdy letecký dopravce, jakožto, poskytovatel služeb dle slouvy o přepravě, neposkytne plnění, ke kterému se zavázal.

---

<sup>1</sup> Např. odpovědnostními vztahy mezi dopravcem a třetí osobou, upravené Úmluvou o sjednocení některých pravidel o náhradě škody, způsobené třetím osobám nebo majetku na zemi cizími letadly, z roku 1933.

## **1.4 Metody zkoumání**

Tato práce analytickým způsobem zkoumá texty právních předpisů, porovnává jednotlivé prameny práva a pomocí soudních rozhodnutí, předkládá ucelený obraz jednotlivých právních institutů, souvisejících s odpovědností leteckého dopravce vůči cestujícímu. Tyto výsledky dále deskriptivně popisuje.

## **2. Právo mezinárodní letecké přepravy**

### **2.1 Dopravní právo**

Práva a povinnosti osob vznikajících při mezinárodní letecké přepravě můžeme podřadit pod právní obor, který se zabývá právními vztahy, souvisejícími s procesem, při němž jsou člověk, věc nebo služba přemísťovány z bodu A do bodu B, tedy pod dopravní právo.<sup>2</sup> Dopravní právo můžeme charakterizovat jako soubor právních norem, které upravují problematiku právních vztahů, vznikajících, měnících se a zanikajících v souvislosti právě s provozováním přepravy.

### **2.2 Letecké právo**

Letecké právo je podle mnoha autorů samostatným odvětvím právní vědy, které se týká problematiky spojené s leteckou dopravou a souvisejících právních a ekonomických aspektů. Letecké právo bylo v minulosti často považováno, vzhledem k povaze letecké dopravy, jakožto nástroje k překonání větších vzdáleností mezi státy, za součást mezinárodního práva veřejného. Nicméně obchodní (tedy soukromoprávní) aspekty leteckých operací a jejich regulace jsou také součástí leteckého práva.

Pod letecké právo tak můžeme subsumovat právní vztahy upravené mezinárodním právem veřejným. Zde se bude jednat například o úpravu právního režimu vzdušného prostoru, který plně a výlučně podléhá státní moci teritoriálního státu, jak potvrdila Chicagská úmluva o mezinárodním civilním letectví z roku 1944. Stejně tak právní vztahy upravené mezinárodním právem soukromým, například institut

---

<sup>2</sup> Peltrám, A. Dopravní politika. 1.vyd. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003. s. 6.



odpovědnosti leteckého dopravcem, kterým se zabývá tato práce, jakož i právní vztahy upravené občanským, nebo správním právem. Tady můžeme hovořit například o vnitrostátní úpravě registrace letadel nebo odpovědnosti provozovatele letiště.

Letecké právo je tedy souborem právních norem, jakožto určitých pravidel chování, která jsou vyjádřena, ve formě státem uznávaných pramenů a jejichž zachovávání je vynutitelné státní mocí.<sup>3</sup> Tyto normy se týkají letecké přepravy osob a zboží.

## **2.3 Metody právní úpravy letecké dopravy**

Právní úpravu letecké přepravy tvoří následující prameny:

- a) mezinárodní smlouvy;
- b) vnitrostátní právní akty;
- c) přepravní zvyklosti;
- d) smluvní ujednání;
- e) akty mezinárodních organizací;
- f) judikatura;<sup>4</sup>

Pro správné posouzení každého případu, souvisejícího s leteckou přepravou je vždy zapotřebí zkoumat, zda lze pro jeho řešení použít jednotlivé prameny práva a které. O těch nejdůležitějších je pojednáno níže.

### **2.3.1 Metody mezinárodní úpravy**

Základní formální prameny mezinárodního práva jsou mezinárodní obyčej a mezinárodní smlouva. Za mezinárodní obyčej je považováno takové pravidlo chování, které bylo opakovaně a dlouhodobě zachováno subjekty mezinárodního práva, pokud se na základě této praxe vytvoří obecné přesvědčení o nutnosti chovat se v souladu s tímto pravidlem, resp. o jeho právní závaznosti.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Gerloch, A., Teorie práva, 6. vydání, Plzeň: Aleš Čeněk, 2013, s. 21.

<sup>4</sup> Horník, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, Bulletin České společnosti pro dopravní právo, ročník 2002, č. 2, s. 18 – 22.

<sup>5</sup> Čepelka, Č., Šturma, P., Mezinárodní právo veřejné, 1. vydání, Praha: C.H. Beck, 2008, s. 99 - 101

Už z povahy letecké dopravy, jako činnosti, která existuje méně než 250 let, není její úprava mezinárodním obyčejem příliš rozšířená. I zde ale můžeme nalézt určité právní normy, které mají charakter právního obyčeje. Například princip suverenity nad vzdušným prostorem, který je zakotven v Chicagské úmluvě<sup>6</sup> z roku 1944, má nejen povahu závazku mezi smluvními státy této úmluvy, ale i povahu mezinárodního obyčeje, kdy smluvní státy tuto zásadu uznávají vůči všem státům, tedy i státům nesmluvním. Další obyčejovou normou je například přiznání práva letadlům, jež se ocitla v tísni, na vlet do vzdušného prostoru nad územím cizího státu.<sup>7</sup>

Ojedinelou, avšak používanou metodou mezinárodní úpravy letecké přepravy může být norma mající charakter mezinárodní zdvořilosti. Jedná se například o situaci, kdy se dostává letadlům cizích delegací na vysoké úrovni priority v letovém provozu.<sup>8</sup>

Druhým základním pramenem mezinárodního práva je mezinárodní smlouva. Tu můžeme definovat jako ujednání dvou nebo více<sup>9</sup> subjektů mezinárodního práva (tj. hlavně států a mezinárodních organizací), která má z vůle těchto států mezinárodní účinky a řídí se mezinárodním právem. Důvodem právní závaznosti mezinárodní smlouvy je projev subjektu být takovou smlouvou vázán. V mezinárodním leteckém právu najdeme jak smlouvy vícestranné, tak dvoustranné.

Vícestranné smlouvy mají tzv. právotvorný charakter a v současné době je jimi vázána větší část států světa. Vícestrannou mezinárodní smlouvou je například Montrealská úmluva, o níž tato práce blíže pojednává.

Dvoustranné smlouvy mají naopak tzv. kontraktní charakter, zakládají tedy konkrétní závazky pouze mezi dvěma státy<sup>10</sup>. Příkladem může být Smlouva mezi Českou republikou a Kyrgyzstánem o leteckých službách.<sup>11</sup> Existence takovéto „letecké smlouvy“ ještě neznamená, že se letecký provoz s druhým státem fakticky uskutečňuje. Některé smlouvy, ke kterým byla Česká republika historicky zavázána, dosud nebyly

---

<sup>6</sup> Úmluva o mezinárodním civilním letectví ze dne 7. prosince 1944.

<sup>7</sup> Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová J., *Civilní letectví ve světle práva*, Praha, Lexis Nexis CZ, 2005, s. 25 – 26.

<sup>8</sup> Čapek, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 26.

<sup>9</sup> Na základě čehož rozlišujeme mezinárodní smlouvy na dvoustranné a vícestranné.

<sup>10</sup> Čapek, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 26.

<sup>11</sup> Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Kyrgyzské republiky o leteckých službách, uzavřená dne 29. Dubna 2004 v Praze.

realizovány, jiné smlouvy byly například dočasně kvůli politické situaci druhého smluvního státu pozastaveny.<sup>12</sup>

V právu letecké dopravy se nejčastěji setkáváme s mezinárodními smlouvami, za jejichž vytvořením stojí některá z mezinárodních organizací.<sup>13</sup> Nejdůležitější a nejvíce čínorodou organizací, jejímž úkolem je příprava mezinárodních dokumentů, je Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“), jíž je Česká republika členem. O této organizaci a její činnosti bude pojednáno v kapitole č. 4.2.1 zabývající se Varšavskou smlouvou.

### 2.3.2 Metody vnitrostátní úpravy

Každý stát vytváří pro různé společenské vztahy soubory právních norem, jejichž cílem je tyto právní vztahy regulovat. Pro právní vztahy, plynoucí z letecké dopravy v mnoha zemích není vytvořena samostatná právní úprava, ale použije se pro ně obecná právní úprava týkající se přepravy. Tato situace zřejmě plyne z nepřilíš dlouhé historie letecké přepravy. Například česká úprava ještě ve Všeobecném zákoníku z roku 1863<sup>14</sup> počítala pouze s dopravou na moři, na souši a na řekách.<sup>15</sup> Výraz na souši byl později vykládán, tak aby zahrnul i přepravu leteckou.<sup>16</sup> Toto tradiční pojetí se zachovalo dodnes a letecká přeprava v ustanoveních OZ není od ostatních druhů přepravy oddělena.

Technické otázky vztahující se k civilní letecké dopravě v České republice upravuje zákon o civilním letectví<sup>17</sup> (dále jen „letecký zákon“) a vyhláška ministerstva dopravy,<sup>18</sup> k jejímuž vydání zmocnil Ministerstvo dopravy letecký zákon. Prováděcími

---

<sup>12</sup> Šír, J., Gabriel, J. a kol., Mezinárodní vztahy v dopravě, Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1985, s. 89.

<sup>13</sup> Čepelka, Č., Mezinárodní právo veřejné, s. 99 – 101.

<sup>14</sup> Zákon č. 1/1863, všeobecný zákoník.

<sup>15</sup> Čl. 271 a čl. 390 všeobecného zákoníku.

<sup>16</sup> Horník, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, s. 20.

<sup>17</sup> Zákon ze dne 6. března 1997 o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání.

<sup>18</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání.

předpisy Ministerstva dopravy jsou také tzv. předpisy řady „L“, kterými se aplikují standardy a doporučení ICAO do českého vnitrostátního práva.<sup>19</sup>

Odpovědnost leteckého dopravce za škodu je v českém právu upravena<sup>20</sup> občanským zákoníkem<sup>21</sup> (dále jen „OZ“). V OZ je přeprava osob a věcí, včetně letecké upravena v hlavě II, díle 7., nazvaném Závazky ze smluv o přepravě.<sup>22</sup> Zde se můžeme setkat s ustanovením, které přímo vyplývá z mnohostranné mezinárodní smlouvy – Montrealské úmluvy, když říká, že „omezí-li přepravní řády povinnost dopravce k náhradě újmy na zdraví, nepřihlíží se k tomu.“ O náhradě jiné újmy, než újmy na zdraví mluví odst. 2, když stanoví, že „Povinnost dopravců provozujících veřejnou přepravu nahradit škodu nebo jinou újmu mohou přepravními řády omezit jen ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu.“

### 2.3.3 Kolizní a přímá metoda úpravy v leteckém právu

Zatímco veřejnoprávní vztahy v civilním leteckém právu zažívaly svůj rozvoj do konce první poloviny 20. století, úprava soukromoprávních vztahů se stále ještě rozvíjí. Vzhledem k povaze mezinárodní letecké dopravy se bude téměř vždy jednat o soukromoprávní vztah s mezinárodním prvkem.<sup>23</sup> Pro úpravu těchto vztahů je příznačné, že vedle kolizní metody úpravy nabývá v současném vývoji mezinárodního práva soukromého na významu přímá metoda úpravy.<sup>24</sup>

Přímá metoda úpravy předpokládá existenci zvláštní hmotněprávní normy určené pouze pro úpravu takovýchto právních vztahů s mezinárodním prvkem. Tyto normy upravují práva a povinnosti účastníků přímo, tedy bez odkazu na některý právní řád. Taková úprava lépe odpovídá zvláštnostem leteckého práva a umožňuje efektivnější aplikaci norem na konkrétní právní vztahy.<sup>25</sup>

---

<sup>19</sup> Čapek, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 29

<sup>20</sup> Stejně jako škoda vzniká při jakémkoliv jiném způsobu přepravy.

<sup>21</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>22</sup> § 2550 až § 2585 OZ.

<sup>23</sup> Jak bude uvedeno dále, vzniku odpovědnosti dopravce předchází existence smluvního závazku mezi dopravcem a cestujícím. Jedná se tedy závazkové právní poměry s mezinárodním prvkem.

<sup>24</sup> Kučera, Z., Mezinárodní právo soukromé, 7. opravené a doplněné vydání, Brno: Doplněk, 2009, s. 298

<sup>25</sup> Kučera, Z., Mezinárodní právo soukromé, s. 40 - 41

Pomocí kolizních norem, tedy pevně stanovených pravidel, se provádí výběr použitelného (rozhodného) práva z dotčených právních řádů. Kolizní metoda se použije v situaci, kdy pro řešení konkrétního soukromoprávního vztahu připadá v úvahu použití více právních řádů.<sup>26</sup>

### **3. Režim odpovědnosti leteckého dopravce**

#### **3.1 Obecná smluvní odpovědnost za škodu**

Pro účely této práce je vhodné nastínit alespoň v základních bodech úpravu odpovědnosti za škodu v tuzemském soukromém právu. Tato úprava doznala v posledním roce před vypracováním této práce, vlivem rekonstrukce českého soukromého práva, poměrně četných změn, které stojí za povšimnutí.

Vzhledem k aplikační přednosti mezinárodních smluv<sup>27</sup> může být česká vnitrostátní úprava aplikována subsidiárně, tedy v případě otázek, které úpravy nadřazené neřeší a které je tedy vhodné ji v tomto textu věnovat pozornost.

##### **3.1.1 Úvod a funkce**

Smluvní odpovědnost je jedním z hlavních právních institutů, na kterých je postaven právní řád České republiky. Skutečnost, že subjekt, jenž se dopustil protiprávního jednání, jímž způsobí majetkovou škodu nebo jinou újmu, je za toto své jednání odpovědný, je jedním ze základních předpokladů fungování společenských vztahů. Pokud někdo svým protiprávním jednáním způsobí jiné osobě újmu, měl by ji samozřejmě, nejen z morálního hlediska, nahradit.

V obecné právní teorii se setkáváme s trojí funkcí odpovědnosti:

- a) prevenční funkcí;
- b) reparační funkcí (a v jejím rámci restituční) resp. funkci satisfakční; a
- c) represivní funkcí.<sup>28</sup>

##### **Ad a) Prevenční funkce**

---

<sup>26</sup> Kučera, Z., Mezinárodní právo soukromé, s. 35 - 36

<sup>27</sup> čl. 10 zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky.

<sup>28</sup> Švestka, J., Dvořák, J. a kol. Občanské právo hmotné 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009. - s. 236.

Cílem prevenční funkce je odradit každého od protiprávního chování.

Ad b) **Reparační funkce**

Úkolem reparační funkce je narovnání stavu, který vznikl jako následek protiprávního chování, a to obnovit předešlý majetkový stav. Oproti tomu funkce satisfakční má odčinit vzniklé nemajetkové újmy.

Ad c) **Represivní funkce**

A nakonec represivní funkce spočívá v potrestání (represi) toho, kdo porušil svoji právní povinnost.

### 3.1.2 Koncepce odpovědnosti po rekodifikaci

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník opouští dosavadní koncept odpovědnosti jako hrozby sankcí, dokonce se pojmu „odpovědnost“ úmyslně snaží vyhnout. Zákonodárce uvedené zdůvodňuje tím, že se tak odstraňuje „*nedůslednost současných formulací platného občanského zákoníku, který termín ‚odpovědnost‘ používá v různých významech a často i zbytečně.*“<sup>29</sup>

Z jazykového vyjádření ustanovení týkajících se závazků z deliktů pak je zřejmé, že zákonodárce spíše používá termínu „*povinnost*“, a to zejména v souvislosti s ustanoveními o náhradě újmy jiných dílčích povinností.

Nutno dodat, že uvedená jazyková změna v českém, resp. československém, právu není novinkou, neboť ani obecný zákoník občanský<sup>30</sup>, platný na našem území až do r. 1950, nepoužívá termínu „odpovědnost“, nýbrž hovoří o povinnostech a z jejich porušení vzniklých práv na náhradu škody.<sup>31</sup>

Pro účely této práce se však autorka bude držet zažitého pojmu právní odpovědnost, neboť ten je dle jejího názoru pro oblast letecké přepravy příležitějším a zároveň zažitějším.

---

<sup>29</sup> Komise pro aplikaci nové civilní legislativy, Komentář k Novému občanskému zákoníku, s. 1197, dostupný z <http://obcanskyzakonik.justice.cz/texty-zakonu/>.

<sup>30</sup> zákon č. 946/1811 Sb.z.s., obecný zákoník občanský.

<sup>31</sup> Obecný zákoník občanský, zejména pak Hlava třicátá - O právu na náhradu škody a zadosti učinění.

### 3.1.3 Předpoklady vzniku odpovědnosti a její členění

Aby mohl být subjekt odpovědný za vznik škody, musí být splněny některé předpoklady. Těmi jsou podle občanskoprávní teorie následující:

- a) porušení právní povinnosti;
- b) vznik újmy;
- c) existence příčinné souvislosti mezi a) a b); a
- d) zavinění, jde-li o odpovědnost subjektivní.<sup>32</sup>

#### Ad d) **Zavinění**

Zavinění můžeme charakterizovat jako vnitřní vztah škůdce k jím způsobenému následku. Ten může mít podobu:

- i nedbalosti; anebo
- ii úmyslu.

V právní teorii se můžeme setkat s dělením právní odpovědnosti dle různých kritérií. Toto dělení, jak vyplývá z následujícího textu, není dělením pouze teoretickým, nýbrž má své praktické dopady.

Mezi hlavní druhy odpovědnosti můžeme řadit následující:

- a) odpovědnost za porušení dobrých mravů, zákona a smluvní povinnosti;
- b) odpovědnost za majetkovou újmu a za jinou újmu;
- c) objektivní a subjektivní odpovědnost.

#### Ad a) **Odpovědnost za porušení dobrých mravů, zákona a smluvní povinnosti**

Nová právní úprava v mnohém navazuje na obecný zákoník občanský, není tomu tak ale vždy. OZO nerozlišoval mezi tím, zda škůdce poruší svoji povinnost zákonnou nebo smluvní<sup>33</sup>. J. Sedláček<sup>34</sup> k tomu uvádí, že „*sankční kvalita předpisů třicáté hlavy platí nejen co do porušení smluvních, nýbrž i co do porušení zákonných*

---

<sup>32</sup> Komise pro aplikaci nové civilní legislativy, Komentář k Novému občanskému zákoníku, s. 1197.

<sup>33</sup> V ustanovení § 1295 OZO se stanoví, že „Každý jest oprávněn žádati na škůdci náhradu škody, kterou mu způsobil zaviněním; nechť škoda byla způsobena přestoupením povinnosti smluvní či bez vztahu k nějaké smlouvě.“. Stejně tak srov. dikci ustanovení § 1298 OZO.

<sup>34</sup> Rouček, F., Sedláček, J., Komentář k československému obecnému zákoníku občanskému. Praha: V. Linhart, 1935, s. 661.

povinností“, resp. že „v § 1295 výslovně staví se na roveň smluvní i mimosmluvní porušení povinností.“ Sedláček v této souvislosti mluví o právním předpisu zákonném a právním předpisu smluvním<sup>35</sup>, přičemž mezi jejich porušením nespátřuje vzájemné rozdíly.

Ještě nedávno účinný občanský zákoník<sup>36</sup> v zásadě nerozlišoval mezi tím, zda subjekt porušil povinnost smluvní, zákonnou nebo povinnost vyplývající z dobrých mravů<sup>37</sup>. Porušení všech tří druhů povinností si byla postavena, co se svých předpokladů a důsledků týče na roveň.

V odborné literatuře vztahující se k ObčZ je možno setkat se s názorem, že ekvivalentním výrazem pro odpovědnost zákonnou je odpovědnost deliktní<sup>38</sup>. Ačkoliv samozřejmě i tento názor v sobě skrývá jisté ratio, neboť může být vhodné odlišit odpovědnost za škodu od odpovědnosti za vady či prodlení, autorka se nedomnívá, že by se tyto pojmy měly směřovat.

Autorka se naopak domnívá, že o odpovědnost deliktní se v zásadě jedná i v případě porušení smluvní povinnosti. Jak totiž v případě porušení smlouvy, tak i zákona, jde o protiprávní jednání, tedy o delikt. Podporou pro tento názor může být i samotné členění OZ, v kterém jsou ustanovení týkající se porušení smluvní i zákonné povinnosti souhrnně uvedeny v části čtvrté, hlavě III. s názvem „Závazky z deliktů“.

Rekodifikace výše nastíněný stav mění, když rozlišuje mezi porušením povinnosti vyplývající z dobrých mravů, ze smlouvy a ze zákona<sup>39</sup>, což je samozřejmě rozdělením zásadním nejen pro oblast letecké dopravy<sup>40</sup>. Kritériem je tady druh porušené povinnosti.

Nová právní úprava vychází z názoru, že mezi smluvními stranami se vytváří vztah pevnější, než je tomu v případě zákonných ustanovení, která jsou v podstatě „smlouvou

---

<sup>35</sup> Rouček, F., Komentář k československému občanskému zákoníku, s. 661.

<sup>36</sup> Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník.

<sup>37</sup> Srov. ust. § 415 až 459 ObčZ.

<sup>38</sup> Komise pro aplikaci nové civilní legislativy, Komentář k Novému občanskému zákoníku, s. 1197.

<sup>39</sup> Tento postup je v souladu s obecnými tendencemi vývoje soukromého práva v evropských zemích, k tomu blíže: Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012, občanský zákoník, s. 569.

<sup>40</sup> Srov. ust. § 2909 až 2913 OZ.



všech se všemi“. Proto i takové důsledky porušení smluvní povinnosti jsou v zásadě přísnější než důsledky porušení povinnosti zákonné.

Hlavní rozdílem mezi smluvní a mimosmluvní povinností k náhradě takové škody jsou podle názoru autorky předpoklady, které je nutné naplnit, aby vznikla povinnost k náhradě škody. Zatímco v případě porušení smlouvy se nevyžaduje zavinění (jde tedy o povinnost objektivní), v případě porušení zákona je zavinění nezbytným předpokladem vzniku následné povinnosti,<sup>41</sup> přičemž toto zavinění je zákonem presumováno ve formě nedbalosti, a to nedbalosti prosté.<sup>42</sup> Nedbalost hrubou nebo úmysl bude vždy v příslušném sporu nutné prokázat.

Důvodová zpráva hovoří i o druhém rozdílu, kterým je fakt, že v případě smluvní povinnosti je rozsah náhrady škody omezen její předvídatelností. Jak však sama důvodová zpráva uvádí: „*Ustanovení § 2913 o předvídatelném rozsahu škody mlčí vzhledem k výsledku diskusí v komisích Ministerstva spravedlnosti i v ústavněprávním výboru Poslanecké sněmovny, kde převládlo stanovisko, že v daném případě postačuje teorie adekvátní příčinné souvislosti.*“<sup>43</sup>

#### **Ad b) Odpovědnost za majetkovou újmu a za jinou újmu**

Mimo členění odpovědnosti dle druhu porušené povinnosti můžeme právní odpovědnost členit podle následku, který byl protiprávním jednáním způsobem. Může se tedy jednat o odpovědnost za majetkovou újmu (škodu) a odpovědnost za jinou (nemajetkovou, imateriální) újmu.

V tomto směru dochází k posunu oproti dřívější úpravě. Ta totiž jednak ne vždy správně rozlišovala mezi škodou a jinou újmu<sup>44</sup> a navíc případy odpovědnosti spojovala až na výjimky se škodou majetkovou, slovy ustanovení § 442 odst. 1 ObčZ „skutečnou škodou“ a „tím, co poškozenému ušlo (ušlý zisk).“ Oproti tomu případy újmy nemajetkové byly spíše občasné povahy.

---

<sup>41</sup> § 2910 OZ.

<sup>42</sup> § 2911 OZ.

<sup>43</sup> Komise pro aplikaci nové civilní legislativy, Komentář k Novému občanskému zákoníku, s. 1569,

<sup>44</sup> Např. v případě náhrady za bolest a ztížení společenského uplatnění dle § 441 odst. 1 nelze hovořit vysloveně o materiální škodě, neboť bolest jakožto kategorie fyzikální či biologická v sobě prvek „majetného vyjádření“ neobsahuje. Náhrada škody v tomto případě plní spíš úlohu satisfakce (tedy náhradě za nemajetkovou újmu).

OZ okruh případů nemajetkové újmy rozšiřuje, a to když stanoví dva okruhy případů, kde je škůdce povinen kromě majetkové újmy nahradit i nemajetkovou újmu.<sup>45</sup> Jednak je to v případech, kdy tak zvlášť stanoví zákon, a dále v případech výslovného ujednání mezi stranami. Rozdílné jsou i způsoby náhrady, o kterých je pojednáno níže.

V oblasti letecké přepravy lze samozřejmě častěji očekávat újmu materiální. Tou může být např. ztráta drahého cestovního zavazadla či finanční komplikace způsobené nedodržením času příletu. Rozhodně si však můžeme představit i případy újmy nemajetkové. Typicky v případě nouzového přistání letadla kvůli technickým závadám nebude hlavní újmou způsobenou pasažérům cena brýlí rozbitých při turbulencích, ale daný psychický prožitek.

### **Ad c) Objektivní a subjektivní odpovědnost**

Posledním, a dovoluji si tvrdit, že nejdůležitějším dělením, je rozlišení odpovědnosti na subjektivní a objektivní. Klíčem k tomuto rozlišení je otázka, zda je předpokladem vzniku odpovědnosti zavinění či nikoliv. Pokud ano, jedná se o odpovědnost subjektivní (odpovědnost za zavinění), v opačném případě hovoříme o odpovědnosti objektivní (odpovědnost za riziko)<sup>46</sup>.

Zákon pak jako jeden z předpokladů pro vznik odpovědnosti za porušení zákona stanoví podmínku zavinění, přičemž toto je v ustanovení § 2911 OZ presumováno. V případě porušení smluvní povinnosti se jedná o odpovědnost objektivní s možností liberace.<sup>47</sup>

V závislosti na tom, zda jde o odpovědnost subjektivní nebo odpovědnost objektivní rozeznává právní teorie<sup>48</sup> tyto prvky porušení právní povinnosti:

- a) objektivní stránka deliktu - určité protiprávní jednání;
- b) objekt - právem chráněný zájem subjektu, tedy ten, kdo se dopustil protiprávního jednání či ten, kdo za takové jednání odpovídá;
- c) subjektivní stránka deliktu - otázka zavinění.

---

<sup>45</sup> § 2894 odst. 2 OZ.

<sup>46</sup> Švestka, J., Občanské právo hmotné 1, s. 237.

<sup>47</sup> § 2913 OZ.

<sup>48</sup> Gerloch, A., Teorie práva, 5. vydání, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 36

### 3.1.4 Způsob a rozsah náhrady škody

Způsob náhrady škody je odvislý od druhu způsobeného následku.

V případě majetkové škody stanoví OZ<sup>49</sup> povinnost uvedení v předešlý stav resp. náhradu v penězích, pokud uvedení v předešlý stav není dobře možné, anebo žádá-li to poškozený.

Nemajetkovou újmu hradí škůdce přiměřeným zadostiučiněním. Zatímco ObčZ zvolil pouze konstatování o přiměřeném zadostiučinění s případným poukazem na jeho peněžní formu,<sup>50</sup> OZ stanoví podmínku skutečného a dostatečně účinného odčinění způsobené újmy<sup>51</sup>. Zároveň toto ustanovení preferuje zadostiučinění poskytnuté v penězích, lze však dovodit, že připouští i jiné způsoby, např. omluvu.<sup>52</sup>

V případě majetkové škody se hradí skutečná škoda a to, co poškozenému ušlo,<sup>53</sup> přičemž OZ upravuje i možnosti snížení náhrady, např. z důvodů zvláštního zřetele hodných.<sup>54</sup> Snížení se však neuplatní v případě škody způsobené úmyslně,<sup>55</sup> nebo pokud ji způsobí ten, kdo poruší svoji odbornou péči jako příslušník určitého stavu nebo povolání.<sup>56</sup>

## 3.2 Důvody vyloučení odpovědnosti

Ne vždy, pokud došlo k jednání a v příčinné souvislosti s ním ke vzniku škody, je jednajícím subjekt činěním odpovědným za vznik škody. Můžeme rozlišovat v zásadě dva důvody vyloučení odpovědnosti, a to v závislosti na tom, o jaký druh odpovědnost se jedná<sup>57</sup>:

- a) exkulpace pro případ subjektivní odpovědnosti;

---

<sup>49</sup> § 2951 OZ.

<sup>50</sup> Srov. § 13 a § 19b odst. 2 ObčZ.

<sup>51</sup> § 2951 odst. 2 OZ.

<sup>52</sup> K tomu blíže: Komise pro aplikaci nové civilní legislativy, Náhrada újmy v novém občanském, Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČR, 2013, s. 10, dostupný z:

[http://obcanskyzakonik.justice.cz/fileadmin/user\\_upload/informacni\\_brozury/MS\\_brozura\\_nahrada\\_ujmy.pdf](http://obcanskyzakonik.justice.cz/fileadmin/user_upload/informacni_brozury/MS_brozura_nahrada_ujmy.pdf)

<sup>53</sup> § 2952 OZ

<sup>54</sup> § 2953 odst. 1 OZ

<sup>55</sup> § 2953 odst. 1 OZ

<sup>56</sup> § 2953 odst. 2 OZ

<sup>57</sup> Pelikánová, I. Obchodní právo. 5. díl. Odpovědnost (s přihlédnutím k návrhu nového občanského zákoníku). Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012, s. 134.

b) liberace pro případ objektivní odpovědnosti.

#### Ad a) **Exkulpace**

Pojem exkulpace má svůj původ v latinském termínu *culpa*, který lze přeložit jako *vina* či *provinění*<sup>58</sup>, pro účely soukromého práva jako *zavinění*. Jak již bylo zmíněno výše, je zavinění jedním z předpokladů pro vznik subjektivní odpovědnosti za způsobenou škodu. Je-li toto zavinění presumováno,<sup>59</sup> má škůdce možnost exkulpace v případě, že prokáže, že vznik škody nezavinil. Hovoříme potom o tzv. „vyvinění“.<sup>60</sup>

#### Ad b) **Liberace**

O liberaci hovoříme pouze v případě odpovědnosti objektivní, pro jejíž vznik se nevyžaduje zavinění. Škůdce se může liberovat, prokáže-li, že byl naplněn některý z tzv. liberačních důvodů.

Zakotvení liberačních důvodů je účelné z toho důvodu, že ani v přísnějších případech, kdy zákonodárce zavinění pro vznik odpovědnosti nevyžaduje, by nebylo vhodné osobu činit odpovědnou vždy a za každých okolností. Obecný liberační důvod při porušení smluvní povinnosti upravuje OZ, když stanoví, že „*povinnosti k náhradě se škůdce zproští, prokáže-li, že mu ve splnění povinnosti ze smlouvy dočasně nebo trvale zabránila mimořádná nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka vzniklá nezávisle na jeho vůli.*“<sup>61</sup> Povinnosti se však nelze zprostit v případě, kdy překážka vznikla ze škůdcových osobních poměrů, nebo v době, kdy byl v prodlení, ani v případě překážky, kterou byl škůdce povinen podle smlouvy překonat.

Mohlo by se zdát na první pohled zvláštním, že podobnou možnost vyloučení odpovědnosti zákonodárce nestanoví pro případ porušení smluvní povinnosti nebo dobrých mravů. Je to však logické - v případě porušení zákona i dobrých mravů se jedná o odpovědnost subjektivní, jejímž nutným prvkem je zavinění. Existence tohoto prvku sama o sobě vylučuje mimořádné a nepředvídatelné překážky, neboť v jejich

---

<sup>58</sup> Hendrych, D. a kol. *Právníký slovník*, 3. vydání. Praha: C.H.Beck, s.r.o., 2009.

<sup>59</sup> § 2911 OZ.

<sup>60</sup> Švestka, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hulmák, M. a kolektiv. *Občanský zákoník I, II*, 2. vydání. Praha, 2009, s. 1207.

<sup>61</sup> § 2913 odst. 2 OZ.

případě nelze v žádném případě hovořit o vůli škůdce. Proto není potřeba tyto překážky zvláště vyjmenovávat.

Jak bude popsáno dále, úprava zakotvená v mezinárodních smlouvách týkajících se letecké dopravy v průběhu času opouštěla princip subjektivní odpovědnosti a nahrazovala jej principem odpovědnosti objektivní. Tento úkaz v mezinárodní dopravě je zapotřebí chápat jako promítnutí celosvětového trendu zvyšování právní ochrany uživatele služeb (spotřebitele) jakožto slabší smluvní strany. O tomto trendu svědčí i výrazné zvyšování odpovědnostních limitů a zavádění nových institutů odpovědnosti leteckého dopravce.

## **4. Historický vývoj právní úpravy odpovědnosti leteckého přepravce**

### **4.1 Vývoj předcházející přijetí Varšavské úmluvy**

Za počátek letecké dopravy můžeme považovat datum 5. června 1783, kdy se bratrům Josephu a Etiennu Montgolfierovým podařilo uskutečnit první let horkovzdušného balonu<sup>62</sup>. První právní dokument byl přijat nedlouho poté dne 23. Dubna 1784 ve formě nařízení pařížské policie, které zakazovalo lety balónů bez speciálního povolení.<sup>63</sup>

S postupným vývojem letectví se v jednotlivých státech vyvíjela také jeho právní úprava. Státy přijímaly právní předpisy pro letectví nezávisle, zcela na základě vlastních potřeb.<sup>64</sup> První výnos o letech cizích států byl vydán 12. března 1909 ve Francii.<sup>65</sup>

Dne 25. srpna roku 1919 byla zavedena první evropská pravidelná komerční linka, a to na trase Londýn – Paříž, která předznamenala první snahy o kodifikaci odpovědnosti provozovatele letadla,<sup>66</sup> na mezinárodní úrovni.<sup>67</sup> Iniciativu v této oblasti

---

<sup>62</sup> Diderot: Všeobecná encyklopedie - pátý svazek, s. 234.

<sup>63</sup> Čapek, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 11.

<sup>64</sup> Jednalo se zejména o právní předpisy týkající se ochrany vzdušného prostoru.

<sup>65</sup> Čapek, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 12.

<sup>66</sup> Jedná se o odpovědnost za škodu způsobenou cestujícím, jejich právní nástupcům, odesílatelům a příjemcům zboží při letecké přepravě.

<sup>67</sup> Čapek, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 13.

na sebe převzala Francie vytvořením Právního výboru pro letectví (*Comité juridique d'aviation*), založeného roku 1911, na jehož první konferenci v roce 1911 byl vypracován návrh leteckého zákona, tzv. Code de Air. V roce 1923 byla svolána francouzským ministerským předsedou Raimondem Poincaré druhá, tentokrát mezinárodní konference o leteckém právu soukromém. Konference se sešla až na počátku roku 1925, ustanovila výbor odborníků na mezinárodní letecké právo (*Comité international technice d'experts juridiques aériens*) CITEJA, který vypracoval návrh úmluvy, jež byl v roce 1929 předložen konferenci 23 států ve Varšavě a dne 12. října 1929 s některými změnami schválen.<sup>68</sup> Hlavním cílem této nové úpravy měla být unifikace mezinárodního leteckého práva, která by nahradila vnitrostátní právo členských států v oblasti omezení odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod a vytvořit jednotnou úpravu leteckých dokumentů.<sup>69</sup>

## **4.2 Varšavská úmluva a Varšavský systém**

### **4.2.1 Varšavská úmluva**

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, pro niž se pro její přijetí ve Varšavě vžilo označení Varšavská úmluva<sup>70</sup> (dále jen jako Varšavská úmluva) vstoupila v platnost dne 13. února 1933 a od té doby byla přijata a ratifikována 152 státy.<sup>71</sup>

Úmluva spolu se svými dalšími novelizacemi a dodatky, tvoří tzv. Varšavský systém, který až do přijetí Montrealské úmluvy v roce 1997 byl nejdůležitější úpravou odpovědnosti leteckého dopravce v mezinárodní přepravě cestujících, zavazadel a nákladu. Později přijaté protokoly a úmluvy přinesly mnohé praktické změny a celý systém modernizovali. To však za cenu vysoké roztržičnosti, kdy ne všechny smluvní strany Varšavské úmluvy přistoupily také k těmto novelizacím, což vedlo k situaci, kdy pro různé státy platily různé režimy odpovědnosti.

---

<sup>68</sup> Zdroj: [http://www.psp.cz/eknih/1929ns/ps/tisky/t1591\\_00.htm](http://www.psp.cz/eknih/1929ns/ps/tisky/t1591_00.htm).

<sup>69</sup> Goldhirsch, L. B., *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Haag, 2000, str. 5

<sup>70</sup> V ČSR vyhlášena pod č. 15/1935, Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě.

<sup>71</sup> Seznam smluvních stran Varšavské smlouvy, dostupný z:

[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf).

Varšavská úmluva je společně se svými novelizacemi stále platným právním dokumentem, jehož ustanovení se i po osmdesáti letech aplikují. Důvodem je jednak vyšší počet států, jež jsou smluvními stranami Varšavského systému, než u Montrealské úmluvy a dále fakt, že v rámci Varšavského systému jsou upraveny některé otázky, jimiž se Montrealská úmluva nezabývá. Příkladem takovéto otázky může být její použití na přepravu osob, která je prováděna bezplatně. Můžeme tedy mluvit o určité paralelní existenci dvou, na sobě nezávislých unifikačních dokumentů.

Varšavská úmluva a její novelizace jsou v současné době spravovány Mezinárodní organizací pro civilní letectví („International Civil Aviation Organization“), která vznikla na základě Chicagské úmluvy ze dne 7. prosince 1944<sup>72</sup>. ICAO ještě téhož roku získala status specializované agentury<sup>73</sup>, která je nezávislou mezinárodní organizací spolupracující s OSN a dalšími agenturami<sup>74</sup> prostřednictvím koordinačního systému Hospodářské a sociální rady<sup>75</sup>. V současné době sdružuje ICAO 191 států světa.<sup>76</sup>

Vzhledem k tomu, že pro mnoho států, jež byly signatáři Varšavské úmluvy, platí nyní ve většině otázek novější Montrealská úmluva, ponechám obecný výklad a definici některých pojmů, které nedoznaly změn, části této práce pojednávající o Montrealské úmluvě.

#### 4.2.2 Působnost Varšavské úmluvy

Varšavská úmluva se použije, za následujících předpokladů. Jedná se o:

- a) mezinárodní přepravu
- b) osob, zavazadel, nebo zboží
- c) vykonávanou letecky
- d) za odměnu, nebo bezplatně;<sup>77</sup>

---

72 Úmluva o mezinárodním civilním letectví, v ČR vyhlášena pod č. 147/1947

73 Goldhirsch, L. B., *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Haag, 2000, str. 4

74 Šturma, P., Balaš, V., *Mezinárodní ekonomické právo*, 2. vydání, Praha: C.H. Beck, 2013, s. 119 -120

75 Hospodářská a sociální rada (ECOSOC) je orgánem OSN, který se zabývá otázkami souvisejícími s ekonomickým, sociálním, kulturním a zdravotním rozvojem. K naplňování cílu ECOSOC mohou být podle čl. 55 a čl. 63 Charty OSN přidruženy mezivládní odborné organizace.: Šturma, Balaš, cit. Dílo, s. 119

76 k1. lednu 2014, informace dostupná z: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/member-states.aspx>

77 Goldhirsch, L. B., *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Haag, 2000, str. 10

pokud jedna z podmínek nebude naplněna, Úmluva nebude pro takový případ použitelná a bude zapotřebí použít vnitrostátního práva<sup>78</sup>

#### Ad a) **Mezinárodní přeprava**

O mezinárodní přepravu se bude jednat za předpokladu, že podle ujednání stran se místo odletu a místo určení nachází na území dvou smluvních států. Postačí, pokud jen jedno z míst bude ležet na území smluvního státu, pokud bude sjednána zastávka na území jiného státu<sup>79</sup>. Důležitá je zde formulace „podle ujednání stran.“ Pro naplnění požadavku mezinárodního charakteru přepravní smlouvy, je důležitý původní úmysl překročení hranic. Pokud k přeletu hranic došlo neplánovaně, tedy bez původního úmyslu smluvních stran, o mezinárodní přepravu se jednat nebude.<sup>80</sup>

#### Ad b) **Objekt přepravy**

Podmínka aplikovatelnosti VÚ určující objekt přepravy – tedy osoby, zavazadla a věci, se na první pohled zdá zcela jasná. V praxi se však i zde objevují výkladové problémy. Za zmínku tak stojí, otázka, zda se Varšavská úmluva použije na převoz živých zvířat. Tato otázka byla několikrát soudně řešena<sup>81</sup>, avšak soudní praxe stále není jednotná.<sup>82</sup> Poněkud častější je otázka aplikovatelnosti VÚ na předměty, které má cestující celou dobu letu při sobě, tedy nejčastěji příruční zavazadla. Článek 18 VÚ jasně stanoví, že odpovědnost dopravce se vztahuje na „zapsaná zavazadla,“ avšak v praxi soudy některých států přiznávají osobním věcem cestujících statut zapsaného zavazadla.<sup>83</sup>

#### Ad d) **Druh přepravy**

---

<sup>78</sup> Ustanovení Varšavské úmluvy bývají i v tomto případě použity, vzhledem k tomu, že většina států světa upravila, s určitými modifikacemi, odpovědnost dopravce ve svém vnitrostátním právu, podle této Úmluvy, k tomu Goldhirsch, citované dílo, s. 10

<sup>79</sup> Čl. 1, odst. 2 Varšavské úmluvy

<sup>80</sup> Goldhirsch, L. B., *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Haag, 2000, str. 14

<sup>81</sup> Srov. rozsudky: *United International Stables Ltd. v. Pacific Western Airlines*, *Dalton v. Delta Airlines*, *Parke Davis & Co. v. British Overseas Airways Corp.*

<sup>82</sup> Zatímco soudy ve Spojených státech zvířatům se samozřejmostí přiznávali status zboží, v evropské soudní praxi to bylo odmítáno. Goldhirsch, L. B., *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Haag, 2000, str. 10

<sup>83</sup> Goldhirsch, L. B., *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Haag, 2000, str. 11



Kromě aplikace na přepravu vykonávanou za odměnu nebo bezplatně se VÚ vztahuje i na dopravu provozovanou státem nebo jinými právníckými osobami práva veřejného, a to za splnění stejných podmínek jako pro osoby soukromé.<sup>84</sup>

### 4.2.3 Přepravní dokumenty

Varšavská úmluva zavádí tři základní typy dopravních dokumentů (listin). Těmi dle konkrétní povahy uzavřené smlouvy jsou:

- a) letenka (pro přepravu cestujících)<sup>85</sup>
- b) zavazadlový lístek (pro přepravu zavazadel)<sup>86</sup>
- c) letecký nákladní list<sup>87</sup> (nákladní list)<sup>88</sup>

Tyto dopravní dokumenty však nelze zaměňovat s cennými papíry<sup>89</sup> v tuzemském právním slova smyslu. OZ v § 514 definuje cenný papír jako „*listinu, se kterou je právo spojeno takovým způsobem, že je po vydání cenného papíru nelze bez této listiny uplatnit ani převést.*“ Již na první pohled je zřejmé, že žádný z uvedených dopravních dokumentů pod tuto definice nespadá, neboť práva s nimi spojená lze uplatnit i bez předložení takového dokumentu. Nelze tak například mít za to, že jediným způsobem, jak se cestující může domoci svého zavazadla, je předložení zavazadlového lístku. Bez jeho předložení sice faktické vydání zavazadla bude mnohdy obtížnější, ovšem vlastnické právo k zavazadlu lze prokázat i jiným způsobem.<sup>90</sup> Pro každou z dopravních listin Varšavská úmluva v Hlavě II. stanoví povinné náležitosti. Ač byly některé náležitosti následnými úmluvami upravovány<sup>91</sup>, pozdrží se autorka, vzhledem k faktu, že ne vždy všechny protokoly byly schváleny všemi smluvními státy VÚ, znění původní úmluvy.

---

<sup>84</sup> Čl 2 odst. 1 Varšavské úmluvy.

<sup>85</sup> Samotná Varšavská úmluva v čl. 3 používá termín „jízdenka“. Pro dostatečnou přehlednost tak v této práci bude používáno ustáleného pojmu „letenka“.

<sup>86</sup> Varšavská smlouva používá termínu „průvodka pro zavazadla“.

<sup>87</sup> Vzhledem k tématu práce zde nebude letecký nákladní list, jakožto dokument týkající se přepravy nákladu, rozebírán.

<sup>88</sup> Varšavská smlouva používá termínu „nákladní list letecký“.

<sup>89</sup> Autorka si je v této souvislosti vědoma toho, že definice cenného papíru je v jednotlivých právních řádech různá a že to, zda by se případně v mezinárodní dopravě jednalo o cenný papír, je i věcí příslušných norem mezinárodního práva soukromého.

<sup>90</sup> Srov. ustanovení čl. 4 Varšavské smlouvy, obdobně pak čl. 3 pro letenku a čl. 11 pro nákladní list letecký.

<sup>91</sup> Doplnit si odkaz na ten Haagský protokol případně další.

#### Ad a) **Letenka**

Varšavská úmluva v čl. 1 odst. 1 stanoví, že letenka musí obsahovat následující údaje:

- i. označení místa odletu a určení
- ii. označení zastávky, pokud místa odletu a určení jsou ve stejné zemi a předvídá-li se alespoň jedna zastávka na území jiného státu
- iii. oznámení, že pro dopravu cestujících, kteří podnikají cestu, jejíž konečné určení nebo zastávka leží v jiné zemi než v zemi odletu, může platit Varšavská úmluva, která upravuje a ve většině případů omezuje odpovědnost dopravce za usmrcení nebo úhonu na těle, jakož i za ztrátu nebo poškození zavazadel

Důležité pro úpravu letenek je kromě již výše uvedeného legitimačního charakteru letenek také druhá část ustanovení čl. 3 odst. 2. Ta určí, že ve stanovených případech se dopravce nemůže dovolávat čl. 22, který omezuje odpovědnost dopravce za způsobenou škodu. Tyto případy rozlišuje úmluva dva. Jednak je to případ, kdy cestující se souhlasem dopravce nastoupí do letadla bez letenky, a také případ, kdy letenka neobsahuje zmíněné oznámení o omezení odpovědnosti.

#### Ad b) **Zavazadlový lístek**

Varšavská úmluva určuje pro zavazadlový lístek stejné povinné náležitosti jako pro letenku. Obdobným způsobem jako u letenky zde také Úmluva stanoví případy, kdy se dopravce nemůže dovolávat čl. 22 VÚ.

#### **4.2.4 Odpovědnost dopravce v případě usmrcení a zranění cestujících**

Odpovědnost dopravce je obecně upravena v Hlavě III. VÚ. Dopravce zásadně odpovídá za usmrcení, zranění a jiné poškození na těle, pokud se nehoda stala v letadle nebo při jakýchkoli operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z něho.<sup>92</sup>

---

<sup>92</sup> Ustanovení čl. 17 Varšavské úmluvy.

Klíčovým je v této souvislosti pojem nehody. Jím se ve svém rozhodnutí ve věci *Air France v. Saks* z roku Federální nejvyšší soud USA. V projednávaném sporu paní Valerie Saks při sestupu letadla k přistání ucítila silnou bolest v levém uchu. O této skutečnosti však neinformovala žádného člena posádky. Později, když bolest přetrvávala, vyhledala lékaře, který jí sdělil, že trvale ohluchla na levé ucho v důsledku změn tlaku v letadle při přistání.

Federální nejvyšší soud v této souvislosti uzavřel, že nehodou je třeba rozumět *neočekávanou nebo neobvyklou událost nebo situaci, která je cestujícímu způsobena vnějšími okolnostmi*.<sup>93</sup> Upřesnil také, že o nehodu nepůjde v případech, kdy zranění vyplývá z individuální reakce cestujícího na obvyklý, normální a očekávaný provoz letadla. Uvedená situace pak pod tato kritéria nespadala.

Z dalších rozhodnutí k pojmu nehoda je pak možno konstatovat, že za nehodu nebude považována například ani situace, kdy se v uličce sedící cestující zraní při zvednutí se ve stejný okamžik, kdy jiný cestující sundává své zavazadlo z úložného prostoru.<sup>94</sup>

Pozornost si zaslouží i spojení *„při jakýchkoli operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z něho“*. Ve věci *Ricotta v. Iberia*<sup>95</sup>, kdy se cestující zranil při přepravě v autobusu od letadla k budově letištního terminálu, soud určil, že dopravce bude odpovědný až do doby, kdy cestující dosáhne bezpečného bodu v budově letištního terminálu nebo projde pasovou a celní kontrolou.<sup>96</sup>

Úprava dopravce v případě usmrcení a zranění cestujících je založena na subjektivním principu, tedy jako odpovědnost za zavinění. Ze znění čl. 20 VÚ je možné dovodit, že toto zavinění je presumováno, když dopravce má možnost se z této odpovědnosti exkulpat. Může tak učinit, prokáže-li, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, anebo taková opatření nemohli učinit.

---

<sup>93</sup> „Unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger“

<sup>94</sup> *Gotz v. Delta Air Lines, Inc.* 12 F. Supp.2d 199 (D.C. Mass. 1998)

<sup>95</sup> *Ricotta v. Iberia Lineas Aereas de Espana*, 482 F. Supp. 497 (D.C. N.Y.1979)

<sup>96</sup> Goldhirsch, L. B., *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Haag, 2000, s. 42

Podobným případem jako zproštění se odpovědnosti je i případ zmenšení povinnosti k náhradě škody. Dopravce může míru své povinnosti k náhradě zmenšit, prokáže-li, že škodu způsobilo anebo k ní přispělo zavinění poškozené osoby.<sup>97</sup> V takovém případě může soud podle předpisů svého vnitrostátního právního řádu vyloučit nebo zmenšit odpovědnost dopravce. V praxi by se mohlo například jednat o případ, kdy zranění cestujícího bylo spolupůsobeno nedodržením bezpečnostních pokynů.

Limit odpovědnosti<sup>98</sup> pro případy usmrcení nebo zranění cestujícího je stanoven částkou 250 tisíc franků<sup>99</sup>, přičemž individuální smlouva mezi dopravcem a cestujícím může stanovit částku vyšší.

Toto omezení se však neuplatní v případech, pokud byla škoda způsobena z jednání nebo opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kteří tak učinili s úmyslem způsobit škodu nebo nerozvážně a s vědomím, že škoda pravděpodobně z toho vznikne,<sup>100</sup> přičemž v případě zaměstnanců zároveň platí podmínka, aby tak učinili při výkonu své služby<sup>101</sup> (v jiném případě by zaměstnanci odpovídali jako „běžná“ soukromá osoba).

Článek 22 odst. 5 dále zpřesňuje výši limitů odpovědnosti, když stanoví, že *„částky uvedené v tomto článku ve francích jsou vyjádřeny v měnové jednotce, která se svou hodnotou rovná šedesáti pěti a půl miligramu zlata o ryzosti devítiset tisícin.“* Jak vyplývá i z další textace uvedeného ustanovení, je zřejmé, že jeho cílem bylo určit převodní ukazatel pro výplatu částky v jiné měně, stejně jako zachování reálné hodnoty minimální výše náhrady.

Výše uvedená ustanovení až na zmíněné výjimky jsou pro smluvní strany závazná, přičemž ujednání, jimiž by se dopravce odpovědnosti zprošťoval, anebo ji

---

<sup>97</sup> Čl. 20 VÚ.

<sup>98</sup> Dle ustanovení čl. 25a odst. 2 se tento limit uplatní i jako souhrnný v případech, kdy poškozený žaluje dopravce i jeho zaměstnavatele zároveň. V případech, kdy vinou zaměstnance vznikne poškozenému škoda, kterou poškozený vymůže na dopravci, vznikne dopravci následný regres vůči zaměstnanci, a to v souladu s pracovněprávními předpisy.

<sup>99</sup> Čl. 22 odst. 1 VÚ.

<sup>100</sup> Podle názoru autorky se jedná o tzv. úmysl nepřímý.

<sup>101</sup> Čl. 25 VÚ.

zmenšoval na jinou než Úmluvou stanovenou minimální výši, jsou neplatná.<sup>102</sup> Stejně tak jsou neplatná všechna ujednání vzniklá před vznikem škody, která se odchytila od pravidel VÚ tím, že určila právní řád, jehož má být použito, nebo změnila pravidla o soudní příslušnosti.<sup>103</sup> Tím je chráněna slabší strana, kterou je v letecké přepravě bezesporu cestující.

Není-li níže uvedeno jinak, uplatní se v této kapitole uvedené principy i pro případy ztráty, zničení a poškození zavazadel i pro případy škody způsobené zpožděním při letecké přepravě.

#### **4.2.5 Odpovědnost dopravce v případě ztráty, zničení a poškození zavazadel**

Doprovodce odpovídá za ztrátu, zničení a poškození zavazadel v souladu s čl. 18 VÚ v případech, kdy k události, jež způsobila škodu, došlo za letecké přepravy. Vzhledem k tomu, že spojení „za letecké přepravy“ je značně obecné, stanoví se také její bližší určení. Úmluva pod leteckou dopravu zahrnuje dobu, po kterou jsou zavazadla pod dozorem dopravce. Nerozlišuje přitom, zda se zrovna nachází na letišti, v letadle či kdekoli jinde při přistání mimo letiště.

Odpovědnost dopravce za ztrátu a poškození zavazadel je, stejně jako v případě usmrcení nebo zranění, limitována. Úmluva však rozlišuje, zda jde o zavazadla:

- a) zapsaná; nebo
- b) nezapsaná.

##### **Ad a) Zapsaná zavazadla**

Pro zapsaná zavazadla stanoví VÚ odpovědnostní limit ve výši 250 franků za každý kilogram zavazadla<sup>104</sup>. Otázkou může být způsob výpočtu částky, která má být cestujícímu vyplacena. Podle názoru autorky je možné v případě, kdy zavazadlo neváží přesný počet jednotek kilogramů uvažovat o vyplacení částky ve výši 250 franků za každý dovršený kilogram, stejně jako o vypočtení poměrné částky z posledního započatého kilogramu.

---

<sup>102</sup> Čl. 23 VÚ.

<sup>103</sup> Čl. 32 VÚ.

<sup>104</sup> Čl. 22 odst. 2 pís. a VÚ.

V případech, kdy dojde ke ztrátě, poškození nebo zničení jen části zapsaných zavazadel nebo jakéhokoli předmětu v nich, přihlíží se pro určení výše náhrady škody pouze k váze této části.<sup>105</sup> Pokud by však tato část měla ovlivnit hodnotu jiné části zavazadla, musí se při stanovení hranice odpovědnost přihlížet k celkové váze těchto zavazadel.<sup>106</sup>

#### Ad b) **Nezapsaná zavazadla**

Pro zavazadla, která nejsou zapsaná,<sup>107</sup> (tedy např. příruční zavazadla, věci umístěné v kapsách oblečení apod.) stanoví VÚ souhrnný odpovědnostní limit ve výši 5.000 franků na každou osobu. Jedná se o limit, který není závislý na váze daných zavazadel – ze své povahy ani být nemůže, neboť osobní zavazadla nejsou při přepravě vážena, tudíž by nebylo dost dobře možné vypočítat případný limit odvislý od váhy zavazadel.

Úmluva stejně jako v případě usmrcení a zranění cestujících umožňuje i zde prolomit limit hranice odpovědnosti. Učiní-li cestující prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a zaplatí-li příslušný poplatek, bude dopravce povinen platit až do výše smluvené částky<sup>108</sup>. Autorka je toho názoru, že tato úprava je obdobou dnešní možnosti pojištění zásilky, které známe zejména z přepravy zboží poštovními službami.

#### **4.2.6 Odpovědnost dopravce v případě zpoždění**

Doprovce je odpovědný za škodu, která vznikla zpožděním při letecké přepravě.<sup>109</sup> Pro vznik odpovědnosti je zapotřebí, aby došlo ke zpoždění letecké přepravy a s ním v příčinné souvislosti ke vzniku škody. Škoda v tomto případě nevzniká cestujícímu ani na jeho zavazadlu přímo, ale až zprostředkovaně jako důsledek navazující události, která má příčinu ve vzniku zpoždění.

---

<sup>105</sup> Díkce první části čl. 22 odst. 2 písm. b) je jazykově obtížněji uchopitelná. Uvedený závěr je však možné učinit i jazykovým výkladem části druhé daného ustanovení, když ta se vymezuje vůči první s tím, přičemž předjímá celkovou hmotnost zásilky.

<sup>106</sup> Čl. 22 odst. 2 písm. b) VÚ

<sup>107</sup> Čl. 22 odst. 3 používá spojení „předměty, jež si cestující opatruje sám“.

<sup>108</sup> Čl. 22 odst. 2 písm. a) VÚ

<sup>109</sup> Čl. 19 VÚ.

#### 4.2.7 Procesní problematika

Procesními otázkami se VÚ zabývá rovněž ve své Hlavě III., a to zejména v ustanoveních čl. 27 až 29.

Procesním úkonem, kterým se soudní řízení zahajuje, je žaloba. Tuto žalobu lze podat pouze na území jedné ze smluvních stran, přičemž žalobce má dle své volné úvahy celkem čtyři možnosti<sup>110</sup>. Žalobu může cestující podat:

- a) u soudu sídla dopravce,
- b) u soudu sídla jeho hlavního provozu,
- c) u soudu místa, kde má dopravce provozovnu, v níž byla smlouva sjednána, nebo
- d) u soudu místa určení.

##### Ad c) **Soud místa, kde má dopravce provozovnu, v níž byla smlouva sjednána**

Možnosti a), b) a d) nečiní v praxi větší problém. Ten však může nastat v případě možnosti c). V dnešní době je běžné, že smlouva je sjednána elektronickou cestou a nikoliv při návštěvě provozovny. Vzniká potom otázka, jaké místo je nutno považovat za místo sjednání smlouvy. Ve věci *Polanski v. KLM Royal Dutch Airlines*<sup>111</sup> dospěl soud k závěru, že tímto místem bude místo, kde kupující obdržel prostřednictvím internetu potvrzení o nákupu letenky resp. její platby.

Varšavská úmluva pro podání žaloby stanoví prekluzivní dvouletou lhůtu. Není-li v této době žaloba podána, žalobní právo zaniká.<sup>112</sup> Tato lhůta začíná běžet:

- a) dnem příchodu na místo určení,
- b) ode dne, kdy mělo letadlo přiletět, nebo
- c) od zastavení dopravy.

Zahájené soudní řízení se následně bude řídit právním řádem soudu, který byl zvolen (*lex fori*).<sup>113</sup>

---

<sup>110</sup> Čl. 28 odst. 1 VÚ.

<sup>111</sup> *Polanski v. KLM Royal Dutch Airlines*, 378 F. Supp. 2d 1222 (S.D. Calif. 2005).

<sup>112</sup> Čl. 29 odst. 1 VÚ.

<sup>113</sup> Čl. 29 odst. 2 VÚ.

VÚ spolu se svými změnami a dodatky vytvořila značně nepřehledný celek. Tento nedostatek ještě znásobil fakt, že různé státy se staly signatáři různých smluv. Existovalo tak vedle sebe mnoho různých právních režimů, jejichž aplikace vedla až k absurdním výsledkům.

### 4.3 Nejvýznamnější instrumenty Varšavského systému

#### 4.3.1 Haagský protokol

Haagský protokol<sup>114</sup> byl přijat dne 12. října 1955 po několikaleté práci právního výboru ICAO. Jeho účelem bylo modernizovat právní úpravu odpovědnosti v letecké přepravě s ohledem na poválečné období, hlavním cílem bylo zvýšit již zastaralé finanční limity odpovědnosti leteckého dopravce, zjednodušit formální náležitosti listin a upravit některé definice.<sup>115</sup> Při jednáních se projevovaly ekonomické rozdíly mezi jednotlivými státy, kdy se chudší země snažily o ponechání stávajících limitů odpovědnosti, zatímco bohaté státy, v čele se Spojenými státy naopak o co největší navýšení. Přijaté znění Haagského protokolu bylo určitým kompromisem, kdy bylo přijato až zdvojnásobení částek definovaných Varšavskou úmluvou. Spojené státy se nesmířili s tím, že jejich návrh na ztrojnásobení původních částek nebyl přijat<sup>116</sup> a Haagský protokol proto neratifikovaly.<sup>117</sup> Podmínky pro nabytí účinnosti byly splněny až v roce 1963, kdy úmluvu ratifikovalo Maroko, jakožto třicátý stát.<sup>118</sup>

Varšavská úmluva spolu s Haagským dodatkem tvoří jediný dokument, který se nazývá Varšavská úmluva změněná v Haagu r. 1955“ (dále jen „VÚZH“).<sup>119</sup>

Haagský protokol přinesl do Varšavského systému následující změny.

---

<sup>114</sup> Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, ze dne 28. září 1955, V ČSR publikován jako vyhláška Ministerstva zahraničí, č. 15/1966 Sb., ze dne 4. února 1966.

<sup>115</sup> Horník, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, s. 18.

<sup>116</sup> Spojené státy nakonec k VÚZH přistoupili 15. září 2003.

<sup>117</sup> Goldhirsch, L. B., The Warsaw Convention Annotated, s. 6.

<sup>118</sup> Seznam smluvních států Haagského protokolu, dostupný z: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf).

<sup>119</sup> Čl. 29 Haagského protokolu.



- 1) Zvýšení finančního limitu při přepravě osob ze sto dvaceti pěti na dvě stě padesát tisíc zlatých franků. Limity pro zapsaná zavazadla a předměty, jež si cestující opatruje sám, zůstaly nezměněny.<sup>120</sup>
- 2) Zjednodušení úpravy náležitostí, které musí splňovat dopravní listiny. Ty napříště nemusí obsahovat např. dobu vydání a určení, číslo jízdenky, jméno a adresu dopravce a další upozornění. Postačí, pokud bude uvedeno místo odletu a určení, označení zastávek, pokud místo odletu a určení leží na území jednoho smluvního státu a oznámení o aplikovatelnosti VÚ.<sup>121</sup>
- 3) Zrušení tzv. nautické odpovědnosti dopravce<sup>122</sup>, kdy napříště nebude možné, aby se dopravce zprostil odpovědnosti za škodu, v případě, že nastala chyba v ovládní, vedení nebo navigaci letadla a on i jeho zaměstnanci učinili veškerá opatření k zabránění škody.<sup>123</sup> Zde je však třeba poznamenat, že Haagský protokol byl přijat nižším počtem států, než VÚ, a proto je tento liberační důvod stále v praxi používán.<sup>124</sup>

### 4.3.2 Guadalajarská úmluva

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu (dále jen jako „Guadalajarská úmluva“)<sup>125</sup> byla přijata dne 18. září 1961 v mexické Guadalajaře s cílem upravit vztahy ve Varšavské úmluvě (a VÚZH) neupravené nebo nejasné, zejména týkající se vymezení pojmu dopravce.<sup>126</sup> Úmluva vstoupila v platnost dne 1. května 1964 a do dnešního dne byla ratifikována 86 státy.<sup>127</sup>

---

<sup>120</sup> Čl. 11 Haagského protokolu srov. s čl. 22 VÚ.

<sup>121</sup> Srov. čl. 3 a 4 Haagské úmluvy a čl. 3 a 4. VÚ.

<sup>122</sup> K tomu blíže Damar, D.: *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Springer, 2011, s. 49 a násl.

<sup>123</sup> Srov. čl. 10 Haagského protokolu a čl. 20 odst. 2. VÚ.

<sup>124</sup> Goldhirsch, L. B., *The Warsaw Convention Annotated*, s. 111.

<sup>125</sup> Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, ze dne 18. září 1961, v ČSR publikována pod č. 27/1968.

<sup>126</sup> Horník, J., *K pramenům právní úpravy letecké přepravy*, s. 19.

<sup>127</sup> Seznam smluvních stran Guadalajarské úmluvy dostupný z:

[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf).

Nejdůležitější změny, které Guadalajarská úmluva přinesla do Varšavského systému, jsou následující:

- a) Rozšíření aplikovatelnosti VÚ, popř. VÚZH na tzv. skutečného dopravce. Hned v prvním článku Guadalajarská úmluva rozlišuje a definuje pojem dopravce smluvního a dopravce skutečného. Za smluvního dopravce je považován podnikatel, který uzavřel přepravní smlouvu podle VÚ. Skutečným dopravcem je pak osoba, která na základě zmocnění smluvního dopravce provádí celou nebo část přepravy.

VÚZH<sup>128</sup> v čl. 30 upravuje pouze situaci, kdy je doprava prováděna postupně několika dopravci. V takové případě, jak je uvedeno výše, je každý dopravce odpovědný za tu část dopravy, která byla provedena pod jeho dozorem. První dopravce podle VÚZH má právo převzít odpovědnost za celou cestu, to u skutečného a smluvního dopravce podle Guadalajarské úmluvy nelze a oba tak odpovídají společně a solidárně, s tím, že dopravce smluvní odpovídá za celou přepravu, zatímco dopravce skutečný jen za přepravu, nebo její část, kterou provedl.

Žalobce<sup>129</sup> má na výběr, zda podá případnou žalobu proti skutečnému, nebo smluvnímu dopravci, na oba společně nebo zvlášť. Bude-li žaloba podána pouze proti jednomu z nich, má žalovaný právo žádat druhého dopravce, aby se k soudnímu řízení připojil.

Zavedením pojmu smluvního dopravce rozšířila Guadalajarská úmluva aplikovatelnost Varšavského systému i na tzv. charterové lety.<sup>130,131</sup>

---

<sup>128</sup> VÚZH i původní znění VÚ upravují tuto problematiku v čl. 30, použije se tak ten právní dokument, pod jehož režim spadá daná přepravní smlouva.

<sup>129</sup> Čl. 8 Guadalajarské úmluvy.

<sup>130</sup> Čapek, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 146.

<sup>131</sup> Charterový let je nepravidelný letecký spoj, typickým příkladem je pronájem kapacity letadla, kterou si objedná cestovní kancelář pro své klienty, a který je organizován mimo běžné letové řády. Cestovní kancelář je pak v postavení smluvního dopravce a letecký dopravce, který na základě smlouvy s cestovní kanceláří poskytl letadlo, posádku a další potřebné věci k vykonání cesty je v postavení dopravce skutečného.

### 4.3.5 Montrealské ujednání

Jak bylo popsáno výše, Spojené státy se nikdy nesmířily se svým neúspěchem při sjednávání nových limitů odpovědnosti při jednáních v Haagu. V roce 1966 si proto pod hrozbou výpovědi VÚ vynutily sjednání dohody mezi dopravci sdruženými v Mezinárodní asociaci leteckých dopravců („*International Air Transport Association*“) IATA.<sup>132</sup> Tato dohoda se podle místa svého ujednání nazývá Montrealské ujednání.

Toto ujednání zavádí následující povinnosti smluvních stran:

- a) Extenzivní výklad čl. 22 odst. 1 VÚ, který umožňuje, aby cestující uzavřel s dopravcem dohodu o vyšším limitu odškodnění. Výše limitu tak vzrostla na 75.000 USD.<sup>133</sup>
- b) Vzdání se práva na zproštění odpovědnosti podle čl. 20 odst. 1 VÚ. Smluvní společnosti se tak nadále nemohou zprostit odpovědnosti za škodu, v případě prokázání, že z jejich strany byla učiněna veškerá opatření k zabránění škodě.

Po uzavření tohoto ujednání Spojené státy odvolaly výpověď VÚ a zároveň vydaly vnitrostátní předpis, podle kterého dopravci, kteří provozují linky, s přistáním na jejich území, mají povinnost přistoupit k Montrealskému ujednání.<sup>134, 135</sup> Spojené státy tak využily své ekonomické síly a vynutily si úpravu, kterou požadovaly již při sjednávání Haagského protokolu.

### 4.3.5 Guatemalský protokol

Dne 8. března 1971 byl, na základě velkého úsilí Spojených států<sup>136</sup>, Varšavský systém rozšířen o Protokol o změně Varšavské úmluvy (dále jen „Guatemalský

---

<sup>132</sup> IATA je nevládní mezinárodní organizací sdružující letecké dopravce. V současné době je její členem 240 leteckých dopravců, včetně ČR, s celkovým 84% podílem na trhu. Informace dostupné z [www.iata.org](http://www.iata.org).

<sup>133</sup> Uvedená částka odpovídá limitu včetně právních výloh, bez těchto výloh je dohodnutá částka 58.000 USD.

<sup>134</sup> Čapek, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 146 – 147.

<sup>135</sup> Z tohoto důvodu k Montrealskému ujednání přistoupili v roce 1970 i Československé státní aerolinie (dnes ČSA).

<sup>136</sup> Čapek, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 147.

protokol“)<sup>137</sup>, jímž byla zavedena absolutní odpovědnost dopravce a dvanáctinásobně zvýšen finanční limit odpovědnosti v případě usmrcení nebo zranění cestujícího, zavedený VÚ. Takové zvýšení finančních limitů, bylo pro většinu států neakceptovatelné, a proto tento protokol nezískal dostatečnou podporu mezi státy dosavadního Varšavského systému a nikdy nevstoupil v platnost.<sup>138</sup> Za zmínku stojí, že ani Spojené státy, které za přijetím dokumentu stály, Guatemalský protokol neratifikovaly. Ten tak zůstává ratifikován pouze sedmi státy.<sup>139</sup>

### 4.3.6 Montrealské protokoly

V roce 1975 se v Montrealu uskutečnila mezinárodní konference<sup>140</sup>, jejímž cílem bylo dosáhnout dalších revizí Varšavského systému. Kromě snahy o zavedení podobné úpravy, jakou zavedla VÚ vzhledem k přepravě cestujících, pro leteckou nákladní přepravu, bylo hlavním úkolem, přejít od dosud používaného franku Poincaré, k měně, která by nebyla tolik ovlivňována v té době<sup>141</sup> neustále kolísajícím kursem zlata.<sup>142</sup> Výsledkem této konference bylo přijetí Protokolů<sup>143</sup> č. 1, 2, 3 a 4.<sup>144</sup> Česká republika k žádnému z Protokolů nepřistoupila.

---

<sup>137</sup> Protokol doplňující Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, sjednanou ve Varšavě a doplněnou Protokolem sjednaným v Haagu.

<sup>138</sup> Horník, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, s. 19

<sup>139</sup> Seznam smluvních stran Guatemalské úmluvy dostupný z:

[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf)

<sup>140</sup> Záštitu nad touto konferencí převzala ICAO.

<sup>141</sup> Od roku 1970 do roku 1980 vzrostla cena zlata z 35 na 850 USD, zdroj dostupný z: <http://finexpert.e15.cz/jak-je-to-v-soucasnosti-se-zlatem>.

<sup>142</sup> Čapek, J., Civilní letectví ve světle práva, s. 147.

<sup>143</sup> Seznam smluvních stran všech uvedených protokolů dostupný z: <http://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx>.

<sup>144</sup> Dodatkový protokol č. 1 o změně Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsané ve Varšavě dne 12. října 1929;

Dodatkový protokol č. 2 o změně Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsané ve Varšavě dne 12. října 1929 a změněné Protokolem sjednaným v Haagu dne 28. září 1955;

Dodatkový protokol č. 3 o změně Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsané ve Varšavě dne 12. října 1929 a změněné Protokolem sjednaným v Haagu dne 28. září 1955 a Guatemale dne 8. března 1971;

Dodatkový protokol č. 4 o změně Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsané ve Varšavě dne 12. října 1929 a změněné Protokolem sjednaným v Haagu dne 28. září 1955.

První tři protokoly upravují přechod všech dokumentů (každý upravuje jiný pramen práva, jak je vidět z názvu jednotlivých Protokolů) Varšavského systému na novou měnovou jednotku, tzv. Zvláštní práva čerpání („*Special Drawing Rights*“). Mezinárodní měnové aktivum SDR bylo vytvořeno jako měnová a účetní jednotka, k užívání v rámci aktivit Mezinárodního měnového fondu a k některým vybraným transakcím v soukromém sektoru. Jeho hodnota je tvořena hodnotou tzv. „koše klíčových světových měn“.<sup>145</sup> První dva protokoly byly ratifikovány čtyřiceti devíti a padesáti státy a nabyly účinnosti dne 15. února 1996. Třetí Protokol v důsledku nedostatečného počtu ratifikujících států dosud účinnosti nenabyl.<sup>146</sup>

Čtvrtý protokol zpřísňuje odpovědnost leteckého dopravce při mezinárodní letecké přepravě zboží.<sup>147</sup> Vzhledem k zaměření této práce na přepravu osob nebude dále rozebírán.

#### **4.4 Montrealská úmluva**

Varšavská úmluva spolu se svými změnami a dodatky vytvořila značně nepřehledný celek. Tento nedostatek ještě znásobil fakt, že různé státy se staly signatáři různých smluv. Existovalo tak vedle sebe mnoho různých právních režimů, jejichž aplikace vedla až k absurdním výsledkům.

Celosvětová nespokojenost s touto roztržitostí vedla ke snahám o přijetí dokumentu, jež měl nahradit celý Varšavský systém a sjednotit právní úpravu mezinárodní letecké přepravy. Tyto snahy vyústily v přijetí nové unifikační úmluvy.<sup>148</sup>

Dne 28. května 1999 byla v Montrealu přijata Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (dále jen jako „Montrealská úmluva“). Úmluva vstoupila v platnost 4. listopadu 2003 a v současné době má 105<sup>149</sup> smluvních stran. Úmluva vychází, modernizuje a konsoliduje systém právních instrumentů – Varšavský

---

<sup>145</sup> Do koše klíčových světových měn patří Americký dolar, Euro, Japonský jen a Britská libra. Informace dostupné z: <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>.

<sup>146</sup> Goldhirsch, L. B., *The Warsaw Convention Annotated*, s. 8.

<sup>147</sup> Horník, J., *K pramenům právní úpravy letecké přepravy*, s. 19.

<sup>148</sup> Horník, J., *Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy*, *Právník*, ročník 2000, č. 3, s. 265.

<sup>149</sup> Seznam smluvních stran Montrealské úmluvy, dostupný z: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf).

system, do jednoho právního dokumentu a striktně dodržuje strukturu i jazyk VÚ, s výjimkou modernizace vybrané terminologie.<sup>150</sup>

#### 4.4.1 Působnost Montrealské úmluvy

Montrealská úmluva bude použita, za předpokladu, že jsou splněny následující podmínky. Jedná se tedy o:

- a) mezinárodní přepravu;
- b) osob, zavazadel, nebo nákladu;
- c) vykonávanou letecky;
- d) prováděnou za úplatu, příp. bezplatně, pokud se jedná o profesionální letecké dopravní společnosti.<sup>151</sup>

##### Ad a) Mezinárodní charakter přepravy

O mezinárodní přepravu se bude jednat za předpokladu, že podle dohody mezi stranami, se místo odletu a místo určení nachází na území dvou smluvních států, anebo na území jednoho smluvního státu, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i když tento stát signatářem MÚ není. Je třeba zmínit, že za zastávku ve smyslu čl. 1 odst. 2, se považuje i cílová stanice zpátečního letu, nezávisle na době, jakou tato zastávka trvá. Například u letu Praha – Caracas - Praha,<sup>152</sup> i s několika měsíčním pobytem ve Venezuele, budou splněny podmínky pro použitelnost MÚ. Vzhledem k ustanovení „podle dohody mezi zúčastněnými stranami“, se MÚ použije dokonce i v případě, že se cestující později rozhodne, že na let zpět nenastoupí vůbec, postačí, pokud byl zpáteční let sjednán<sup>153</sup>. Stejně tak se MÚ použije v případě, že letadlo, podle dohody směřující na území smluvního státu, nakonec například z technických důvodů, přistane na území státu, který není signatářem této Úmluvy.

##### Ad b) Objekt přepravy

---

<sup>150</sup> Horník, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, s. 19.

<sup>151</sup> Čl. 1 MÚ.

<sup>152</sup> Venezuela není smluvním státem Montrealské úmluvy, viz. výše uvedený seznam smluvních stran.

<sup>153</sup> srov. rozsudek Solanki v. Kuwait Airlines, zdroj: Tompkins, G. N., Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2010, s. 261

Přepravovanou osobou je stejně jako ve VÚ rozumí cestující, který uzavřel přepravní smlouvu s dopravcem. Montrealská úmluva se tak například nepoužije na osoby, které se účastní pilotního výcviku nebo zkušebních letů.<sup>154</sup> Dále jsou z aplikovatelnosti vyjmuti členové posádky letadla a černí pasažéři, stejně tak se Úmluva nepoužije na osoby, které jsou z humanitárních důvodů přijaty na palubu letadla.<sup>155</sup>

Po nejasnostech, které přinesla VÚ v souvislosti s termínem „přepravy zboží“, jak je popsáno v kapitole 4.2.2 této práce, bylo v MÚ použito jasnějšího pojmu „náklad“, který výklad usnadnil. Vzhledem k povaze této práce se však tímto tématem nebude autorka dále zabývat.

MÚ, stejně jako před ní VÚ, nedefinuje pojem zavazadlo. Jediným návodem pro interpretaci je článek 17 odst. 4, který stanoví, že pojmem zavazadla se rozumějí jak zapsaná, tak nezapsaná zavazadla. Specifikům jednotlivých druhů zavazadel je věnována kapitola č. 4.4.4 o odpovědnosti dopravce v případě ztráty a poškození zavazadel.

#### Ad c) **Letecký charakter přepravy**

Jednotná klasifikace letadel není dosud propracována v mezinárodním ani vnitrostátní právu. V mezinárodním právu se setkáváme v Příloze č. 7 k Chicagské úmluvě s definicí letadla, jakožto „zařízení schopného vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.“<sup>156</sup> Tuto definici do českého vnitrostátního práva přejal i Zákon o civilním letectví.<sup>157</sup> Podle leteckého předpisu L-7<sup>158</sup> jsou tak letadly například letouny, kluzáky, vrtulníky a vzducholodě.

#### Ad d) **Přeprava prováděná za úplatu, příp. bezplatně**

---

<sup>154</sup> Giemulla, E., Schmid, R., Montreal Convention, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2011, Article 1 - 3

<sup>155</sup> Giemulla, E., Montreal Convention, Article 1 - 21

<sup>156</sup> Giemulla, E., Montreal Convention, Article 1-17.

<sup>157</sup> Zákon č. 49/1997 zužil definici letadel o modely letadel se vzletovou hmotností do 20 kg.

<sup>158</sup> Zdroj: Letecký předpis L7 – Poznávací značky letadel, pod č.j. 472/2011220-SP/5, který zpracovává Úřad pro civilní letectví a vydává Ministerstvo dopravy ČR, informace dostupné z: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>

MÚ stejně jako VÚ požaduje, aby odpovědnostní režim byl aplikovatelný pouze na dopravce, kteří provozují tuto činnost za účelem dosažení zisku. Tím se však nevylučuje aplikace úmluvy na přepravu, která je odměněna formou jiných plnění, například poskytnutím služeb.<sup>159</sup>

V případě bezplatné přepravy, pak pro aplikaci odpovědnostní režimu dle MÚ postačí, aby přepravu prováděla společnost nebo organizace zabývající se leteckou dopravou.

#### 4.4.2 Přepravní dokumenty

Úprava přepravních dokumentů prodělala oproti původní úpravě ve VÚ zásadní změny. Přepravní dokumenty jsou stejné jako ve VÚ následující tři, avšak jejich obsah doznal značných změn.

- a) letenka (pro přepravu cestujících)<sup>160</sup>
- b) zavazadlový lístek (pro přepravu zavazadel)
- c) nákladní list (pro přepravu nákladu)

##### Ad a, b) **Letenka a zavazadlový lístek**

MÚ nově zavádí možnost vydat pro cestujícího letenku ve formě „jakéhokoliv jiného prostředku“ („*any other means*“), který bude obsahovat stejné údaje. Tímto termínem je nutné chápat prostředek k uchování údajů jiným, zpravidla elektronickým způsobem.<sup>161</sup> Pokud však dopravce takovýto prostředek použije, jeho povinností je vydat cestujícímu potvrzení o informacích na tomto nosiči obsažených.<sup>162</sup> Od přijetí Montrealské úmluvy dosáhla technika značného posunu a letenka ve své papírové podobě začala být přežitkem. IATA v roce 2002 spustila program<sup>163</sup>, který má zajistit lepší služby cestujícím a snížení nákladů dopravcům. Jedním z prostředků dosažení těchto cílů je i zavedení tzv. e-ticketingu. K e-ticketingu se již připojilo již 124

---

<sup>159</sup> Giumulla, E., Montreal Convention, Article 1-20. Autor uvádí případ advokáta, kterému byla poskytována doprava výměnou za právní služby.

<sup>160</sup> Montrealská úmluva používá termín přepravní dokument (*document of carriage*), avšak nadřazený pojem pro tento přepravní dokument, zavazadlový lístek a nákladní list, je právě přepravní dokument. Pro dostatečnou přehlednost tak v této práci bude používáno ustáleného pojmu „letenka“.

<sup>161</sup> Např. magnetické karty, čárové kódy.

<sup>162</sup> Čl.3 odst. 2 MÚ.

<sup>163</sup> Symplifying the Bussiness program, zdroj: <https://www.iata.org/whatwedo/stb/pages/index.aspx>.



leteckých dopravců a dá se očekávat, že do konce roku 2014, který je posledním rokem tohoto programu, se k používání elektronických letenek připojí všichni mezinárodní letečtí dopravci.<sup>164</sup>

Povinnými náležitostmi letenky a zavazadlového lístku jsou následující:

- vyznačení místa odletu a určení;
- pokud jsou místo odletu i místo určení na území jedné smluvní strany, a byla dohodnuta zastávka na území jiného státu, vyznačení alespoň jedné takové zastávky.<sup>165</sup>

Stejně jako VÚ, stanoví MÚ povinnost dopravce, uvést písemné upozornění o aplikaci této úmluvy. Problematickým je zde ustanovení čl. 3 odst. 5, které nedodržení této povinnosti dopravcem ponechává bez vlivu na platnost přepravní smlouvy a použití ustanovení Montrealské úmluvy.<sup>166</sup> Nutno dodat, že v praxi nedochází k neuvedení tohoto upozornění.<sup>167</sup>

#### **4.4.3 Odpovědnost dopravce v případě usmrcení a zranění cestujících**

Politicky nejproblematictější institutem, který MÚ upravuje je bezesporu institut odpovědnosti dopravce v případě usmrcení nebo zranění cestujících. Tento institut prošel od přijetí VÚ velkou změnou. Koncept této odpovědnosti v MÚ vychází z Montrealského protokolu č. 4.

Pro vznik odpovědnosti leteckého dopravce je zapotřebí splnění následujících podmínek:

- a) vznik nehody;
- b) usmrcení nebo zranění cestujícího;
- c) příčinná souvislost mezi a) a b); a
- d) časová souvislost.

---

<sup>164</sup> Zpráva IATA z ledna 2014, dostupná z:

<https://www.iata.org/whatwedo/stb/eservices/Documents/IATA%20eservices%20for%20Project%20Update%20January%202014.pdf>.

<sup>165</sup> Čl. 3 odst. 1 MÚ.

<sup>166</sup> Na rozdíl od úpravy obsažené ve Varšavské úmluvě, která absenci tohoto upozornění, sankcionovala prolomením limitů odpovědnosti dopravce..

<sup>167</sup> Horník, J., Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999, s. 266 – 267.

#### Ad a) **Vznik nehody**

Pojem nehoda není v MÚ definován. Bude jím „neobyčejná nebo neobvyklá událost, která je ve vztahu k cestujícímu vnější okolností“. Nehodou naproti tomu nebude usmrcení nebo zranění, které pramení z individuální reakce cestujícího na obvyklý, normální a očekávaný provoz letadla“, tak jak byl pojem nehoda obsažený ve VÚ definován v soudním rozhodnutí *Air France v. Saks* z roku 1985.<sup>168</sup>

Nehodou tak podle soudní praxe nebude například uklouznutí v kabině letadla, jak judikoval britský soud ve věci *Barclay v. British Airways*.<sup>169</sup> Paní Barclay uklouzla po plastovém proužku v uličce letadla a zlomila si kotník. Britský soud shledal, že nehoda, aby mohla být uplatněna odpovědnost dopravce podle čl. 17 MÚ, musí přímo souviset s riziky typicky plynoucími z leteckého provozu. Uklouznutí je „rizikem běžného života“ a odpovědnost dopravce zde nebude založena.<sup>170</sup> Tento názor byl potvrzen například v rozsudku *Ugaz v. American Airlines, Inc.*<sup>171</sup>

#### Ad b) **Usmrcení nebo zranění cestujícího**

Smrtí rozumí obecná právní teorie biologickou smrt mozku, tedy takový stav organismu, u něhož se proces zániku organismu stává nezvratným a záchrana života je již vyloučena.<sup>172</sup>

Poněkud složitější je úprava odpovědnosti dopravce v případě zranění. Zatímco VÚ používala v úpravě odpovědnosti dopravce pojem „poškození na těle“, z kterého je patrné, že se jedná o fyzický charakter takovéto újmy, Montrealská úmluva již používá pojem „zranění.“<sup>173</sup> Zraněním můžeme rozumět takové porušení normálních tělesných a duševních funkcí, které znesnadňují výkon obvyklé činnosti nebo mají jiný vliv na obvyklý způsob života poškozeného, nezávisle na jejich intenzitě.<sup>174</sup>

---

<sup>168</sup> Více o tomto rozhodnutí v kapitole 4.4.3, pojednávající o odpovědnosti dopravce za usmrcení a zranění podle VÚ.

<sup>169</sup> *Barclay v. British Airways*, PLC [2008] 1 All ER 871.

<sup>170</sup> Tompkins, G.,N., Jr., *The 1999 Montreal Convention: Alive, Well and Growing*, Air & Space Law, Kluwer Law International, 2011, s. 424.

<sup>171</sup> *Ugaz v. American Airlines, Inc.*, 32 Avi. 16,710, S. D. Fla, 2008.

<sup>172</sup> Hendrych, D. a kol., *Právní slovník*, pís. S.

<sup>173</sup> Srov. čl. 17 VÚ a čl. 17 odst. 1 MÚ.

<sup>174</sup> Rozsudek NSS, 5 As 35/2010, ze dne 9. června 2011.

Zraněním podle MÚ tedy můžeme rozumět jak zranění ve své fyzické podobě (zlomeninu nohy způsobenou pádem ze schodů přistavených k letadlu), zranění čistě psychického rázu (silné trauma z neočekávaných turbulencí), dále zranění psychické, které v průběhu času vyvolá zranění fyzické (trauma ze sexuálního obtěžování vyústí v trichotillománii<sup>175</sup>) a konečně psychickou újmu, která pramení ze zranění fyzického (deprese při nepohyblivosti končetin, způsobené zraněním).

#### Ad c) **Příčinná souvislost mezi a) a b)**

Podle čl. 17 odst. 1 musí být zranění nebo smrt cestujícího způsobené nehodou. Tento požadavek je splněn i v situaci, kdy se škoda (zranění nebo smrt cestujícího) projeví až později. V soudní praxi je za příčinnou souvislost mezi nehodou a smrtí nebo zraněním cestujícího dokonce považována situace, kdy na základě nehody na palubě letadla, dojde k traumatu, který bude mít později za následek zranění nebo smrt cestujícího.<sup>176</sup>

#### Ad d) **Časová souvislost**

Časovým úsekem, v němž se odpovědnost dopravce uplatní, je podle čl. 17 odst. 1 MÚ doba od jakýchkoliv operací při nástupu cestujícího do letadla až po jeho vystoupení z něho. Toto ustanovení však postrádá bližší vymezení a vyřešení otázky, který okamžik je nutné považovat za započetí a ukončení přepravy je ponecháno soudní praxi, která je v této otázce značně nejednotná.<sup>177</sup>

Například rozhodnutí německého soudu<sup>178</sup> se zabývá situací, kdy letecký dopravce zajišťuje pro cestující tzv. „hotel check-in service“. Jedná se o službu, kdy jsou v hotelu umístěny zvláštní automaty, které slouží k rychlejšímu odbavení cestujících a po zkontrolování platnosti letenky a dalších náležitostí je cestující spolu s ostatními dopraven přímo na letiště. Zde bude letecký dopravce odpovědný za škodu na zdraví cestujícího, i za chybu hotelového personálu, která by k takové újmě mohla vést, už od zahájení používání této služby cestujícím.

---

<sup>175</sup> Chorobné vytrhávání vlastních vlasů, jakožto častá posttraumatická stresová porucha.

<sup>176</sup> Rosman v. Trans World Airlines Inc, (1994) 854 F Supp 654.

<sup>177</sup> Horník, J., Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999, s. 261 – 280.

<sup>178</sup> Gjemulla, E., Montreal Convention, 24 Article 17, Autor neuvádí název rozsudku, ani rok rozhodnutí.

Naproti tomu francouzský rozsudek *Zaoni v. Aéroport de Paris and Air Algérie* konstatoval, že cestující, který již byl odbaven leteckým dopravcem (a podle předcházejícího rozsudku by měl podléhat odpovědnostnímu režimu dopravce), nebude chráněn čl. 17 MÚ za předpokladu, že nehoda nastala v prostoru, který je kontrolován několika dopravci.

Limit odpovědnosti v případě usmrcení nebo zranění cestujícího je stanoven částkou 100.000<sup>179</sup> SDR vůči každému cestujícímu, přičemž do této částky se dopravce, s výjimkou použití čl. 20 Montrealské úmluvy, nemůže zbavit odpovědnosti. Nad tuto částku dopravce nebude odpovídat v případě, že prokáže, že

- ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců nebo agentů; nebo
- ke škodě došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.<sup>180</sup>

Podle čl. 24 MÚ mají být limity odpovědnosti dopravce v pětiletých intervalech přezkoumávány depozitářem a v případě, že inflace překročí deset procent, mají být také revidovány. Tato revize se uskuteční také za předpokladu, že o to požádá třetina smluvních států v situaci, kdy míra inflace přesáhla třicet procent. Naposledy byly limity odpovědnosti přezkoumány v roce 2009 a s účinností od 1. ledna 2010,<sup>181</sup> zvýšeny následovně:

- 113.100 SDR (3.530.303 CZK) za každého cestujícího, v případě škody způsobené usmrcením nebo zraněním
- 4.694 SDR (146.518 CZK) za každého cestujícího, v případě škody způsobené zpožděním při dopravě osob
- 1.131 SDR (35.303 CZK)<sup>182</sup> za každého cestujícího, v případě škody zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění zavazadel<sup>183,184</sup>

---

<sup>179</sup> Od 1. ledna 2010 se jedná o částku 113.100 SDR, jak bude popsáno níže.

<sup>180</sup> Čl 21 odst. 2 MÚ.

<sup>181</sup> Tompkins, G.,N., Jr., *The 1999 Montreal Convention: Alive, Well and Growing*, s. 422.

<sup>182</sup> Pro lepší představu o limitech odpovědnosti je uvedena i odpovědnostní limit v CZK. Přepočítání SDR na CZK byl učiněn k datu 1. února 2014, pomocí kalkulačky, dostupné z: <http://www.penize.cz/kalkulacky/prevod-men#prevod-men>.

Další přezkoumání limitů by mělo být provedeno do konce roku 2014.

Přepočet náhrady škody z jednotky SDR do národní měny státu, v němž se soudní řízení koná, bude učiněn k datu vynesení rozsudku.<sup>185</sup> Státy, které nejsou členy MMF a jejichž vnitrostátní úprava nedovoluje přepočet jednotky SDR na národní měnu, mají možnost prohlášením přistoupit k pevným částkám<sup>186</sup> hranice odpovědnosti, určených jednotkou Franku Poincaré, který zavedla VÚ.<sup>187</sup>

Čl. 28 MÚ dále rozšiřuje ochranu zájmů cestujících, když umožňuje smluvním státům<sup>188</sup> upravit povinnost dopravce v případě nehod, při nichž došlo ke zranění nebo usmrcení, na neprodlené vyplacení zálohy na odškodnění cestujícímu, tak aby byly uspokojeny jeho okamžité ekonomické potřeby (např. náklady na léčbu v případě zranění)<sup>189</sup>. Vyplacení této zálohy není uznáním odpovědnosti dopravce a čl. 28 stanoví, že takto vyplacená částka může být odečtena od veškerých částek, které budou dopravcem cestujícímu později vyplaceny.

#### **4.4.4 Odpovědnost dopravce v případě ztráty, zničení a poškození zavazadel**

Druhou kategorií odpovědnosti dopravce je odpovědnost v případě ztráty a poškození zavazadel. Za zapsaná zavazadla, tedy ta, která cestující nemá u sebe, a na která mu byl vydán zavazadlový lístek, odpovídá dopravce objektivně.<sup>190</sup> Naproti tomu za nezapsaná zavazadla bude dopravce odpovídat jen v určitých, níže popsaných případech.

---

<sup>183</sup>Administrative Package for Ratification of or Accession to the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done At Montreal on 28 May 1999, s. 2, dostupné z: [www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99\\_en.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf).

<sup>184</sup>Navýšení limitů bylo do českého práva provedeno Sdělením MZV ČR č. 47/2010 Sb.m.s.

<sup>185</sup>Čl. 23 odst. 1 MÚ

<sup>186</sup>Tyto částky jsou stanoveny na 1.500.000 FrP v případě úmrtí nebo zranění cestujícího, 62.500 FrP v případě škody způsobené zpožděním a 15.000 FrP v případě ztráty, poškození nebo zničení zavazadla.

<sup>187</sup>Čl. 23 odst. 2 MÚ.

<sup>188</sup>Tento článek je v MÚ nejspíš obsažen proto, aby později nedocházelo k otázkám, zda je vyžadování poskytnutí takové zálohy vnitrostátním předpisem, slučitelné s MÚ.

<sup>189</sup>Minimální částka této zálohy na platbu není MÚ stanovena a je na smluvních státech, zda ji upraví, či nikoliv. V zásadě by měla odpovídat závažnosti škody, která byla způsobena.

<sup>190</sup>Horník, J., *Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999*, s. 273.

#### 4.4.4.1 Odpovědnost pro případ ztráty, zničení a poškození zapsaných zavazadel

Pro vznik odpovědnosti leteckého dopravce pro případ ztráty a poškození zapsaných zavazadel je zapotřebí splnění následujících podmínek.

- a) vznik události;
- b) škoda na zavazadle;
- c) příčinná souvislost mezi a) a b);
- d) časová souvislost.<sup>191</sup>

##### Ad a) Událost

Pojem „událost“ nepůsobí v praxi takové obtíže jako pojem „nehoda“, který je použit u odpovědnosti dopravce v případě zranění nebo usmrcení cestujícího. Událost je obecně v teorii práva definována jako právní skutečnost, na kterou se váže vznik, změna nebo zánik právního vztahu a která nebyla vyvolána chováním osob jí dotčených.<sup>192</sup> V případě poškození nebo ztráty zavazadel splývá se vznikem této škody.

##### Ad b) Škoda na zavazadle

Škodou na zavazadle Montrealská úmluva rozumí ztrátu, zničení nebo poškození zavazadla.

Ztrátou zavazadla se rozumí ztráta fyzické kontroly dopravce nad tímto objektem, kdy dopravce nemá možnost vrátit zavazadlo zpět cestujícímu.<sup>193</sup> Ztráta nastává jejím uznáním ze strany dopravce, anebo uplynutím jedenadvaceti dnů ode dne, kdy mělo být zavazadlo doručeno cestujícímu<sup>194</sup>.

Poškozením zavazadla je uvedení jej do takového stavu, kdy narušení jeho původního stavu je natolik významné, že toto zavazadlo nemůže být dále používáno ke svému účelu. Poškozením zavazadla tak bude například utržení rukojeti u cestovní tašky.

---

<sup>191</sup> Čl. 17 odst. 2 MÚ.

<sup>192</sup> Gerloch, A., Teorie práva, s. 149.

<sup>193</sup> Gjemulla, E., Montreal Convention, 46 - Article 17.

<sup>194</sup> Čl. 17 odst. 3 MÚ.

Zničením pak rozumíme poškození takového rozsahu, kdy je věc nenávratně zničena v celé své podstatě. O zničení hovoříme například v případě pádu zavazadla z výšky při nakládání do letadla.<sup>195</sup>

#### Ad d) **Časová souvislost**

Časová souvislost bude dána, pokud ke škodní události došlo buď na palubě letadla, anebo v okamžiku, kdy bylo zavazadlo pod kontrolou dopravce. Podle Smluvních podmínek IATA<sup>196</sup> je okamžikem přechodu zavazadla pod kontrolu dopravce okamžik jeho předání zaměstnanci dopravce.<sup>197</sup>

Daleko složitější je určit dobu, kdy zavazadlo přechází zpět pod kontrolu cestujícího. V praxi není častým jevem, že zavazadlo je předáno cestujícímu zaměstnancem dopravce po přistání, ale všechna zavazadla jsou ponechána k rozebrání cestujícím na pásovém přepravníku. Odpovědnost dopravce končí v okamžiku, kdy si cestující převezme zavazadlo z tohoto pásu. Problém však nastává v (praxi časté) situaci, kdy některý cestující převezme zavazadlo jiného cestujícího. Podle Giemully v této situaci přechází odpovědnost zpět na dopravce, protože jeho povinností je ubezpečit se (například kontrolou zavazadlového lístku), že každý z cestujících obdržel správná zavazadla.<sup>198</sup>

Doprovce se může odpovědnosti zprostit nebo ji omezit, pokud prokáže, že škoda byla způsobena vadou, kvalitou nebo nedokonalostí zavazadla,<sup>199</sup> anebo v případě spoluzavinění poškozeným.<sup>200</sup>

Limit odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou ztrátou, zničením nebo poškozením zavazadla (jak zapsaného tak nezapsaného)<sup>201</sup> byl MÚ stanoven na 1.000 SDR. Jak bylo zmíněno v předcházející podkapitole, po navýšení odpovědnostních

---

<sup>195</sup> Giemulla, E., Montreal Convention, 46 - Article 17.

<sup>196</sup> Jedná se o všeobecné smluvní podmínky, které pro své členy vypracovala IATA, jejich znění je dostupné z: [http://www.transportrecht.de/transportrecht\\_content/1145517747.pdf](http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1145517747.pdf).

<sup>197</sup> Giemulla, E., Montreal Convention, Article 17 - 47.

<sup>198</sup> Giemulla, E., Montreal Convention, 48 - Article 17.

<sup>199</sup> Čl. 17 odst. 2 MÚ.

<sup>200</sup> Čl. 20 MÚ.

<sup>201</sup> Čl. 17 odst. 4 MÚ.

limitů v roce 2009, byl tento limit zvýšen na částku 1.131 SDR.<sup>202</sup> Tato ustanovení o odpovědnostních limitech se neuplatní v případě, že bude prokázáno, že ke škodě došlo:

- jednáním nebo opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců a agentů učiněným se záměrem způsobit škodu; anebo
- jednáním nebo opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců a agentů učiněným s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde.

Čl. 22 odst. 2 dává cestujícímu možnost, učiněním zvláštního prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a zaplacením příslušného poplatku dopravci, zvýšit limit odpovědnosti dopravce při škodě na zapsaném zavazadle až do deklarované částky. Dopravce může i v tomto případě svou odpovědnost omezit, pokud prokáže, že je tato deklarovaná částka vyšší než skutečný zájem cestujícího na dodání zavazadla.

#### **4.4.4.2 Odpovědnost pro případ ztráty a poškození nezapsaných zavazadel**

Pojem nezapsaná zavazadla zahrnuje tzv. příruční zavazadlo, tedy zavazadlo, které si cestující bere s sebou na palubu letadla (např. kabelka nebo taška s notebookem) a další osobní věci (např. kabát nebo hodinky).<sup>203</sup>

Podmínky pro vznik odpovědnosti v případě škody na těchto „zavazadlech“ jsou obdobné, jako u zavazadel zapsaných. Velkou odlišností je však zúžení režimu odpovědnosti dopravce. Nezapsaná zavazadla jsou přepravována pod přímou kontrolou cestujícího a dopravce proto odpovídá pouze v případě zavinění z jeho strany, popř. jeho zaměstnanců, či agentů. Na rozdíl od přepravy zapsaných zavazadel se v tomto případě jedná o odpovědnost subjektivní. Je tedy na cestujícím, aby zavinění dopravce prokázal.<sup>204</sup>

---

<sup>202</sup> O zvýšení limitů odpovědnosti dopravce je pojednáno v kapitole č. 4.4.3 této práce

<sup>203</sup> Giumulla, E., Montreal Convention, 50 – 51 - Article 17.

<sup>204</sup> Čl. 17 odst. 2 MÚ.



#### 4.4.5 Odpovědnost dopravce v případě zpoždění

Montrealská úmluva nově zavádí další institut odpovědnosti dopravce. Dopravce je odpovědný i za škodu způsobenou zpožděním cestujících, zavazadel a nákladu.<sup>205</sup>

Pro vznik dopravce za výše uvedenou škodu je zapotřebí splnění následujících podmínek:

- a) existence zpoždění;
- b) vznik škody;
- c) příčinná souvislost mezi a) a b).

##### Ad a) Existence zpoždění

Pojem zpoždění není v MÚ definován, v odborné literatuře se tak setkáváme s názorem, že se jedná o „pozdní příchod do místa určení“ („*untimely time of arrival*“). Pro režim odpovědnosti v případě zpoždění tedy není rozhodující přesný čas přistání, ale čas, kdy cestující mají možnost vystoupit (u cestujících), popř. čas skutečného doručení (u zavazadel a nákladu). V případě zavazadel se lze odvolávat na zpoždění, pokud je překročena doba, která je obvykle nutná pro vykládání z letadla a následné dopravy do prostoru sběru zavazadel.<sup>206</sup>

Je třeba zdůraznit, že v případě zrušení letu, bez zajištění náhradní přepravy dopravcem se nejedná o zpoždění podle čl. 19 Montrealské úmluvy, ale o porušení smlouvy o přepravě, uzavřené mezi dopravcem a cestujícím. Cestující tak bude moci žalovat dopravce z titulu porušení smlouvy podle vnitrostátního práva.<sup>207</sup>

Dopravce neodpovídá za škody způsobené zpožděním, kromě případu obecného zproštění odpovědnosti, podle čl. 20 MÚ, tedy zproštění v případě zavinění, či spoluzavinění poškozeného, pokud:

- dopravce prokáže, že on, nebo jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření pro odvrácení škody;

---

<sup>205</sup> Čl. 19 MÚ.

<sup>206</sup> Gjemulla, E., Montreal Convention, Article 19 – 3.

<sup>207</sup> Tompkins, G.,N., Jr., The 1999 Montreal Convention: Alive, Well and Growing, s. 423.

- dopravce prokáže, že nebylo v jeho silách, ani v silách jeho zaměstnanců a agentů, odvrátit škodu.

Jedná se tedy o princip presumovaného zavinění a prokázání náležité péče,<sup>208</sup> je na dopravci. Dopravce nebude odpovídat za zpoždění v situaci, kdy není let možný uskutečnit v řádném čase, například z důvodů stávky, špatných povětrnostních podmínek, nebo ozbrojeného konfliktu.

Limit odpovědnosti dopravce v případě škody způsobené zpožděním je určen částkou 4.694 SDR.<sup>209</sup>

#### 4.4.6 Procesní problematika

Stejně jako VÚ nabízí i MÚ žalobci několik možností k uplatnění nároku na náhradu škody proti leteckému dopravci. Původní čtyři možnosti podání žaloby byly doplněny o pátou. Tato pátá možnost (nově zařazená jurisdikce) se uplatní v případě žalob o náhradu škody, způsobené zraněním nebo usmrcením cestujícího.<sup>210</sup>

Žalobce tak nově může uplatňovat svá práva v jednom ze smluvních států, dle své volby<sup>211</sup> u jednoho z pěti následujících soudů:

- a) soud, v jehož obvodu má dopravce bydliště;
- b) soud, v jehož obvodu má dopravce hlavní sídlo podnikání;
- c) soud, v jehož obvodu má dopravce místo podnikání a zároveň zde byla uzavřena přepravní smlouva;
- d) soud, v jehož obvodu se nachází místo určení;<sup>212</sup>
- e) soud, v jehož obvodu měl hlavní a trvalé bydliště cestující, který byl poškozen zraněním nebo usmrcením, za předpokladu, že se v tomto obvodě zároveň nachází místo kam nebo odkud dopravce provádí

---

<sup>208</sup> MÚ používá spojení veškerá možná opatření.

<sup>209</sup> Od 1. ledna 2010. Původní limity odpovědnosti jsou uvedeny v kapitole 4.4.3, pojednávající o odpovědnosti dopravce v případě úmrtí nebo zranění cestujícího.

<sup>210</sup> Čl. 32 odst. 2 MÚ.

<sup>211</sup> Je nutné si uvědomit, že je na uvážení každého soudu, jak bude definovat a vyčíslovat nárok na náhradu škody, v tomto ohledu tak stále volba místa podání žaloby, může mít vážné důsledky. Ještě závažnější důsledky měl výběr soudu před přijetím MÚ, kdy poškozený cestující mohl mít na výběr mezi soudy států, které byly smluvními stranami jiných dodatků a špatný výběr místa podání žaloby tak mohl mít za následek i uplatnění nižších limitů odpovědnosti dopravce.

<sup>212</sup> Čl. 33 odst. 1 MÚ.

přepravu letadlem, anebo kde dopravce provádí přepravu v provozních prostorách.<sup>213</sup>

Toto však neznamená, že cestující bude mít z těchto čtyř případně pěti soudních jurisdikcí na výběr vždy. Podle okolností mohou být všechna výše uvedená místa i v jednom soudním obvodě.<sup>214</sup>

#### Ad e) **Pátá jurisdikce**

Úprava původních, tzn. prvních čtyř jurisdikcí je celkem jednoznačná. U nově zavedené jurisdikce je však zapotřebí se pozastavit. K možnosti dovolávat se odškodnění u soudu místa, ve kterém poškozený pobývá, lze jen za následujících předpokladů:

- soud se nachází na území smluvní strany;
- jedná se o žalobu o náhradu škody v případě usmrcení nebo zranění cestujícího;
- poškozený má na tomto území svoje hlavní a trvalé bydliště;
- dopravce z tohoto území provádí přepravu letadlem, anebo/ a dopravce zde provádí přepravu v provozních prostorách.

Problém zde může činit pojem „hlavní a trvalé bydliště“. Rozšiřuje sice možnost dovolávat se této soudní pravomoci cestujícím, bez ohledu na jejich státní příslušnost, ale zároveň jej zužuje na jediné místo. K této problematice se vyjádřil kalifornský soud ve věci *Hornsby v. Lufthansa German Airlines*<sup>215</sup> v roce 2009. Paní Hornsby, státní příslušnice Spojených států amerických, která většinu svého života strávila v americké Kalifornii, žila v době zranění, které utrpěla při letecké dopravě a na základě kterého se domáhala náhrady škody, v Německu. Soud zde rozhodl, že „hlavní a trvalé bydliště“<sup>216</sup> paní Hornsby se, nachází v Kalifornii, vzhledem k sociálním vazbám, které u paní Hornsby stále přetrvávají směrem ke Spojeným státům. Žaloba z tohoto důvodu byla zamítnuta pro nedostatek příslušnosti.<sup>217</sup>

---

<sup>213</sup> Čl. 33 odst. 2 MÚ.

<sup>214</sup> Gjemulla, E., *Montreal Convention*, 2011, 4 – Article 33.

<sup>215</sup> *Hornsby v. Lufthansa German Airlines*, 2009 WL 116962 (C. D. California 2009).

<sup>216</sup> Podle čl. 33 MÚ.

<sup>217</sup> Tompkins, G.,N., Jr., *The 1999 Montreal Convention: Alive, Well and Growing*, s. 424.

Žalobu lze podat ve lhůtě dvou let ode dne příletu na místo určení, nebo dne, kdy letadlo mělo podle přepravní smlouvy doletět, nebo dnem zastavení dopravy.<sup>218</sup> Nedodržení této lhůty má za následek promlčení veškerých práv na náhradu škody, přičemž způsob výpočtu této lhůty se bude řídit právní řádem soudu, který bude případ projednávat.<sup>219</sup> Stejně se lex fori uplatní pro procesní otázky tohoto soudního řízení.

Základní podmínkou pro uplatnění nároků poškozeného při přepravě zavazadel a nákladu je obligatorní využití reklamace, resp. „oznámení o nesrovnalostech“ (*timely notice of complaints*).<sup>220</sup> Reklamacie musí být podána v následujících lhůtách:

- neprodleně, nebo do sedmi dnů, v případě poškození zavazadla
- do jednadvaceti dní ode dne předání zavazadla příjemci, v případě zpoždění

Tyto lhůty jsou vyjádřeny v pracovních dnech.<sup>221</sup> V případě, že cestující převezme zavazadlo bez výhrad, bude takové jednání považováno za přímý důkaz toho, že zavazadlo bylo předáno v pořádku.<sup>222</sup>

#### 4.4.8 Imateriální újma ve světle Montrealské úmluvy

Stále častěji se v soudních sporech o náhradu škody, spojených s leteckou přepravou, objevuje otázka kompenzace imateriální újmy. Typicky se bude v letecké přepravě jednat o ztrátu radosti z dovolené, nebo prožitý stres. Je nutné si uvědomit, že v době přijímání MÚ, nebyla náhrada škody za imateriální újmu nijak častým jevem. Například československé občanské právo do devadesátých let chápalo škodu jen jako újmu ve formě poruchy, která nastala na majetkovém vztahu, nebo se alespoň takového vztahu týkala.<sup>223</sup>

Do dnešních dní byly všechny pokusy cestujících, o získání náhrady újmy, za jim způsobenou imateriální škodu zamítány. Například v soudním rozhodnutí ve věci *Lukacs v. United Airlines, Inc.*,<sup>224</sup> pan Lukacs kvůli zpoždění letu nestihl akademickou konferenci, na kterou byl přihlášen. Domáhal se na leteckém dopravci náhrady škody za

---

<sup>218</sup> Čl. 35 odst. 1 MÚ.

<sup>219</sup> Čl. 35 MÚ.

<sup>220</sup> Čl. 31 MÚ.

<sup>221</sup> Čapek, J., *Civilní letectví ve světle práva*, s. 276.

<sup>222</sup> Čl. 31 odst. 1 MÚ.

<sup>223</sup> Švestka, J., *Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku*, Praha: Academia, 1966, s. 85 - 86

<sup>224</sup> *Lukacs v. United Airlines, Inc.*, 2009, MBCA 111.

utrpenou újmu ve formě „nepohodlí a duševního utrpení“ a „zmeškaných výzkumných a vzdělávacích příležitostí“. Soud poskytnutí náhrady škody zamítl s odůvodněním, že není možné přiznání jakékoliv náhrady za pouhé nepříjemnosti ve formě „osobní zlosti nebo úzkosti“.<sup>225</sup> Ke stejnému závěru došel soud také v rozhodnutí Lee v. American Airlines, Inc.<sup>226</sup> nebo Heinemann v United Continental Airlines<sup>227</sup>

S postupným rozvojem ochrany práv, včetně práv na ochranu osobnosti, se začínají objevovat první rozhodnutí, která alespoň omezenou náhradu imateriální újmy cestujícímu přiznávají.

V případě Lobianco Osso v Iberia,<sup>228</sup> cestující žaloval leteckého dopravce o náhradu škody, kterou utrpěl, když jeho zavazadla dorazila do místa určení se čtyřdenním zpožděním. Pan Osso žádal náhradu jednak za oblečení, které si musel nově opatřit a jednak také za prožitý stres a ztrátu radosti z dovolené. V rozsudku pro zmeškání soud nařídil, aby byla cestujícímu nahrazena finanční kompenzace za „peněžitou i morální škodu“, tak, aby celková částka nepřesáhla limit odpovědnosti, v případě škody způsobené zpožděním, podle čl. 22 odst. 2 MÚ.<sup>229</sup>

Není náhodou, že tento rozsudek byl vyneset soudem v maltské Paole, tedy soudem Společenství. Tato politika vysoké ochrany cestujícího je příznačná právě pro soudy Evropské unie a bude důkladně rozebrána dále.

## **5. Evropská úprava odpovědnosti leteckého dopravce**

### **5.1 Vývoj evropské legislativy v oblasti letecké přepravy**

Dopravní politika se již na počátku vytváření Evropských společenství stala jednou ze společných oblastí politiky. Již v Římské smlouvě z roku 1957, kterou se zakládá Evropské hospodářské společenství (dále jen „SES“), byla dopravní politice věnována samostatná hlava. Základním cílem této úpravy bylo vytvoření společného dopravního trhu, které mělo přispět k zajištění volného pohybu a služeb, jakožto

---

<sup>225</sup> Tompkins, G., Jr., Continuing Development of Montreal Convention 1999 Jurisprudence., Air & Space Law, č. 37, 2012, s. 260.

<sup>226</sup> Lee v. American Airlines, Inc., 355, F.3d 386 (5th Cir. 2004).

<sup>227</sup> Heinemann v United Continental Airlines, 34 Avi. 16, 152 (W.D. Wash 2011).

<sup>228</sup> Rozsudek Tribunálu v Paole ze dne 26. června 2008.

<sup>229</sup> Tompkins, G.,N., Jr., The 1999 Montreal Convention: Alive, Well and Growing, s. 424.

základní podmínky evropské integrace a otevření dopravních trhů jednotlivých členských států.<sup>230</sup> Tohoto cíle mělo být dosaženo postupnou koordinací, harmonizací a unifikací relevantních předpisů.

Kvůli obavě členských států ze vstupu zahraniční konkurence na evropský trh se dopravní politika dočkala přijetí právních předpisů na úrovni Společenství až v druhé polovině osmdesátých let<sup>231</sup> poté, co Evropský Parlament podal na Radu EU žalobu pro nečinnost. SDEU uložil Radě povinnost v této oblasti jednat.<sup>232</sup>

Ačkoliv byly otázky týkající se dopravní politiky rámcově upraveny v hlavě V. Smlouvy o založení EHS, její ustanovení nezahrnovala problematiku týkající se letecké a námořní dopravy. To dovodil SDEU v rozsudku „Komise v. Francouzská republika,<sup>233</sup> když potvrdil, že na tyto dva druhy dopravy se použije obecné ustanovení čl. 80 SES,<sup>234</sup> které stanoví, že „*Evropský parlament a Rada mohou řádným legislativním postupem přijmout vhodná ustanovení pro dopravu námořní a leteckou, a to po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů.*“<sup>235</sup>

Do konce osmdesátých let představovala letecká doprava v Evropské unii vysoce regulované odvětví. Leteckou přepravu proto zajišťovaly pouze národní letecké společnosti. Na konci osmdesátých a začátku devadesátých let byly přijaty tři balíčky právních předpisů, jejichž cílem bylo otevření trhu novým leteckým dopravcům, zajištění konkurenceschopnosti letecké dopravy a kvality služeb. To vše za podmínky dosažení nejvyšší úrovně bezpečnosti a ochrany práv cestujících.

První liberalizační balíček z prosince roku 1987 omezil práva vlád členských států bránit zavádění nových přepravních podmínek a cenové politiky v letecké dopravě. Druhý liberalizační balíček z roku 1990 umožnil leteckým dopravcům zajišťovat přepravu neomezeného počtu cestujících a množství nákladu mezi členskými zeměmi EU. Posledním a z pohledu této práce nejdůležitějším liberalizačním balíčkem byl třetí

---

<sup>230</sup> Goh, J., *European Air Transport Law and Competition*, Wiley & Sons, Incorporated, 1997, s. 8

<sup>231</sup> Svoboda, P., *Úvod do evropského práva*, 4. Vydání, C.H Beck 2011, str. 330.

<sup>232</sup> Evropský parlament v. Rada, „Doprava“, 13/83, ze dne 22. května 1985.

<sup>233</sup> Komise v. Francouzská republika, 167-73, ze dne 4. dubna 1974.

<sup>234</sup> Od 1. prosince 2009 jako čl. 100 odst. 2 SFEU.

<sup>235</sup> Důvodem byl zřejmě malý význam těchto druhů dopravy v prvních integračních procesech.

balíček, přijatý v lednu roku 1993. Tento balíček zavedl následující opatření, která vedla k dynamickému rozvoji evropské letecké dopravy.<sup>236</sup>

- a) harmonizované požadavky na licence k poskytování služeb pro letecké společnosti v EU;
- b) otevřený přístup pro všechny společnosti s takovou licencí na všechny trasy v rámci EU;
- c) úplná svoboda s ohledem na cenové a přepravní podmínky; letecké společnosti již dále nemají povinnost předkládat své ceny a tarify příslušným národním autoritám ke schválení.

Třetí balíček byl revidován s účinností od 1. listopadu 2008 nařízením č. 1008/2008,<sup>237</sup> které si klade za cíl formou úpravy přidělování licencí a kontrolou přístupu nových leteckých dopravců na trh, zvýšit bezpečnost a cenovou transparentnost evropského leteckého trhu.

Za největší přínos, který toto nařízení přináší cestujícím je možno považovat povinnost dopravce uvádět úplnou cenu letenky, včetně podrobného rozpisu jednotlivých poplatků.<sup>238</sup> To má spotřebitelům usnadnit porovnávání cen jednotlivých leteckých společností.<sup>239</sup> Určitou nevýhodou, kterou toto nařízení, podle názoru autorky, přináší je omezení možností členských států v případě, kdy chtějí jednat ve prospěch cestujícího, např. ukládáním dalších požadavků leteckým dopravcům.

## 5.2 Nařízení č. 295/91

Prvním právním předpisem evropského zákonodárce, týkajícím se odpovědnosti leteckého dopravce bylo nařízení č. 295/91.<sup>240</sup> Smyslem tohoto nařízení bylo chránit práva cestujících stanovením minimálních náhrad při tzv. překnihování.<sup>241</sup> Překnihování („overbooking“ nebo „overselling“) je často kritizovaná avšak běžná praktika některých

---

<sup>236</sup> Adkins, B., *Air Transport and E.C Competition Law*, Londýn: Sweet & Maxwell, 1994, s. 214 – 219.

<sup>237</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008, ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství.

<sup>238</sup> Čl. 23 Nařízení č. 1008/2008.

<sup>239</sup> *Letecká doprava v kontextu aktivit a politik Evropské unie*, Měsíčník EU aktualit, Praha: Česká spořitelna, a.s., s. 12 – 14.

<sup>240</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě.

<sup>241</sup> Preambule Nařízení Rady č. 295/91, bod 5.

dopraců. V praxi se často stává, že někteří cestující se k letu nakonec nedostaví, proto dopravce prodá na jednotlivý let více letenek, než je kapacita letu. Pokud se k letu nakonec dostaví více cestujících, než je možné přepravit, dopravce často řeší situaci tzv. „nedobrovolným upgradováním“, tedy přesunutím cestujícího z nižší do vyšší cestovní třídy. Pokud však toto přesunutí není uskutečnitelné, pokusí se dopravce najít dobrovolníky, kteří by byli ochotni vzdát se za finanční kompenzaci svého místa. Pokud se však dostatečný počet dobrovolníků nepodaří dopravci sehnat, musí být někteří cestující odmítnuti.<sup>242</sup>

V případě, že dopravce umožnil rezervaci více míst, než je k dispozici, měli, podle výše uvedeného Nařízení cestující s platnou letenkou a potvrzenou rezervací, s odletem z letiště umístěného na území členského státu, bez ohledu na místo sídla leteckého dopravce, státní příslušnost cestujícího nebo místo určení<sup>243</sup>, právo na volbu mezi následujícími plněními:

- plné proplacení ceny letenky, bez srážky za neuskutečněnou část,
- dopravení do konečného místa určení při nejbližší příležitosti,
- pozdější dopravení podle potřeby cestujícího.<sup>244</sup>

Bez ohledu na výše uvedený výběr cestujícího, zaplatí dopravce cestujícímu minimální finanční odškodnění ve výši:

- **150 ECU**<sup>245</sup> pro lety do 3.500 km;
- **300 ECU** pro lety nad 3.500 km.<sup>246</sup>

Výše této náhrady je omezena cenou letenky do konečného místa určení.<sup>247</sup>

Kromě výše uvedených náhrad, je dopravce povinen nabídnout a poskytnout cestujícím, jimž byl odepřen nástup na palubu následující:

---

<sup>242</sup> K tomu blíže Hinnosaar, T.: Overbooking, 2013, dostupné z <http://toomas.hinnosaar.net/overbooking.pdf>.

<sup>243</sup> Čl. 1 Nařízení č. 295/91.

<sup>244</sup> Čl. 4 odst. 1 Nařízení č. 295/91.

<sup>245</sup> ECU – Evropská měnová jednotka („European Currency Unit“) byla od roku 1979 do roku 1999, kdy byla nahrazena Eurem, měnovou jednotkou Společenství, sloužící k zúčtování mezinárodních operací. Jednalo se o měnovou jednotku složenou z koše následujících národních měn: Belgického franku, Německé marky, Dánské koruny, Španělské pesety, Francouzského franku, Britské libry, Řecké drachmy, Irské libry, Italské liry, Lucemburského franku, Nizozemského guldenu a Portugalského escuda. Zdroj: Evropská komise, Jedna měna pro jednu Evropu – Cesta k Euru, Lucemburk, 2007, s. 4.

<sup>246</sup> Čl. 4 odst. 2 Nařízení č. 295/91.

<sup>247</sup> Čl. 4 odst. 4 Nařízení č. 295/91.



- náhradu nákladů na telefonní nebo jiné komunikační spojení s místem určení;
- stravu a občerstvení;
- ubytování v hotelu v případě nutnosti přenocování.<sup>248</sup>

Vzhledem ke skutečnosti, že Nařízení č. 295/91 bylo, jak je dále uvedeno, v roce 2004 zrušeno a nahrazeno Nařízením č. 261/2004, nebude se tato práce zabývat jeho praktickou použitelností ani dalším výkladem institutů, které toto nařízení obsahovalo. Je však nutno dodat, že toto nařízení bylo aplikováno po dobu třinácti let, a proto si dle mého názoru zaslouží alespoň stručné shrnutí v rámci výkladu o evropském vývoji odpovědnosti leteckého dopravce.

### 5.3 Nařízení č. 261/2004

Nařízení č. 295/91 bylo s platností od 17. února 2004 nahrazeno komplexnějším nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004<sup>249</sup> (dále jen „Nařízení č. 261/04“). Cílem tohoto nařízení je zajištění vysoké ochrany cestujících a zvyšování ochrany spotřebitele,<sup>250</sup> a to v souladu s principy Strategie spotřebitelské politiky Evropské Unie, z roku 2002<sup>251</sup>

Ihned po přijetí tohoto nařízení byla zpochybněna jeho platnost z důvodu tvrzené neslučitelnosti s Montrealskou úmluvou, diskriminace některých leteckých společností a některých dalších důvodů<sup>252</sup>. Předběžnou otázku, která byla položena Soudnímu dvoru Evropské unie, v rámci dvou soudních sporů asociací leteckých společností IATA a ELFAA<sup>253</sup> a Ministerstva dopravy Velké Británie, posoudil SDEU v rozsudku The

<sup>248</sup> Čl. 6 Nařízení č. 295/91.

<sup>249</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91.

<sup>250</sup> Preambule Nařízení č. 261/2004, bod 1.

<sup>251</sup> K tomu blíže: Sdělení komise Radě, Evropskému parlamentu a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru: Strategie spotřebitelské politiky 2002 – 2006 / KOM (2002) 208.

<sup>252</sup> SDEU se vyjadřoval například k tvrzené neplatnosti z důvodu nesouladu se zásadou proporcionality a právní jistoty, nebo nedostatečného odůvodnění jednotlivých článků předmětného nařízení.

<sup>253</sup> Jedná se o letecké asociace: Mezinárodní leteckou asociaci: IATA – International Air Transport Association a Sdružení evropských nízkonákladových leteckých společností: ELFAA – European Low Fares Airline Association.

Queen na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport<sup>254</sup> ze dne 10. ledna 2006 (dále jen jako „věc IATA a ELFAA“).

Z pohledu této práce nejdůležitější otázkou týkající se slučitelnosti Nařízení č. 261/04 s MÚ, konkrétně jejími články 19, 22 a 29, se SDEU se vypořádal následovně.

Výše uvedené letecké asociace tvrdily, že čl. 6 Nařízení č. 261/04 není slučitelný s ustanoveními MÚ, když přímo stanoví povinnosti dopravce nabídnout cestujícímu pomoc<sup>255</sup> v případě jednotlivých stupňů zpoždění, zatímco MÚ obsahuje v čl. 19 a 22 ustanovení, která leteckého dopravce pro případ zpoždění zprošťují odpovědnosti, případně jeho odpovědnost omezují a v čl. 29 stanoví, že „*jakákoliv žaloba na náhradu škody je přípustná pouze v souladu s podmínkami a v mezích stanovených Montrealskou úmlouvou.*“<sup>256</sup> Nařízení č. 261/04 tak podle žalobkyň rozšiřuje odpovědnost leteckého dopravce, přestože takové rozšíření odpovědnosti dopravce Montrealská úmluva vylučuje.

SDEU se vypořádal s touto námitkou, když konstatoval, že zpoždění v letecké dopravě může způsobit dva druhy škod. Prvním druhem je individuální újma, která vzniká každému jednotlivému cestujícímu v závislosti na povaze jeho cesty a jejíž náhrada musí být posuzována u každého případu zvlášť podle způsobených škod. Tato újma může být proto nahrazena až a posteriori a individuálně. Tento druh odpovědnosti za škodu je vyjádřen v čl. 19 MÚ. Druhým druhem je škoda, která je totožná pro všechny cestující, jejíž náhrada může mít formu standardizované okamžité pomoci pro všechny cestující, například ve formě občerstvení, ubytování, nebo zajištění komunikace s rodinnými příslušníky. Na tento druh škody způsobené zpožděním se vztahuje právě Nařízení č. 261/04.<sup>257</sup>

Teleologickým výkladem MÚ, která v preambuli uznává „*důležitost zabezpečení ochrany zájmů uživatelů*“<sup>258</sup> v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění *spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění*,“ došel SDEU k závěru, že autoři MÚ neměli v úmyslu uchránit letecké dopravce před jakoukoliv formou zásahů za

---

<sup>254</sup> The Queen na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport, ze dne 10. ledna 2006, C-344/04.

<sup>255</sup> Čl. 8 a 9 Nařízení č. 261/04.

<sup>256</sup> The Queen na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport, Bod 38.

<sup>257</sup> The Queen na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport, Bod 43.

<sup>258</sup> Anglická jazyková verze Montrealské úmluvy uvádí „protection of the interests of consumers“, tedy pracuje s pojmem „spotřebitel“.

účelem nápravy újmy, jíž je nepohodlí cestujících způsobené zpožděním, a proto tato opatření nemohou být považována za neslučitelná s MÚ.<sup>259</sup>

Platnost nařízení č. 261/04 z důvodu neslučitelnosti s Montrealskou úmluvou byla zpochybněna ještě několikrát. Rozsudky v řízení o předběžné otázce v případech: Emeka Nelson, a další v Deutsche Lufthansa AG;<sup>260</sup> TUI Travel plc, British Airways plc a další v Civil Aviation Authority<sup>261</sup> a Denise McDonagh v. Ryanair Ltd,<sup>262</sup> potvrdily názor SDEU vyjádřený ve výše rozebraném rozsudku ve věci IATA a ELFAA.

### 5.3.2 Působnost nařízení č. 261/04

Nařízení č. 261/04 bude použito pro stanovení minimálních práv cestujících za následujících předpokladů. Jedná se o:

- a) přepravu osob a zavazadel;
- b) vykonávanou letecky;<sup>263</sup>
- c) při které jsou cestující přepravováni z území Evropské Unie, nebo na území EU, za předpokladu, že dopravce je dopravcem Společenství;<sup>264</sup>
- d) v případě:
  - i. odepření nástupu na palubu proti vůli cestujícího;
  - ii. zrušení letu;
  - iii. zpoždění letu;<sup>265</sup>
- e) prováděnou za úplatu, příp. v rámci věrnostních nebo jiných programů dopravce.<sup>266</sup>

#### Ad b) **Letecký charakter přepravy**

---

<sup>259</sup> The Queen na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport, Bod 45 - 48.

<sup>260</sup> Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson v. Deutsche Lufthansa AG, ze dne 23 října 2012, C-581/10.

<sup>261</sup> TUI Travel plc, British Airways plc, EasyJet Airline Company Ltd, International Air Transport Association v. Civil Aviation Authority, ze dne 23. října 2010, C - 629/10.

<sup>262</sup> Denise McDonagh v Ryanair Ltd., ze dne 31. ledna 2013, C - 12/11.

<sup>263</sup> Čl. 3 odst. 4 Nařízení č. 261/04.

<sup>264</sup> Čl. 3 odst. 1 Nařízení č. 261/04.

<sup>265</sup> Čl. 1 Nařízení č. 261/04.

<sup>266</sup> Čl. 3 odst. 3 Nařízení č. 261/04.

Čl. 3 odst. 4 Nařízení č. 261/04 stanoví působnost tohoto Nařízení pouze na přepravu letadly s pevnými křídly. Jedná se o užší pojetí letadla, než jaké používá MÚ. Na rozdíl od MÚ tak například nebude Nařízení č. 261/04 možno použít na přepravu cestujících vrtulníky.<sup>267</sup> Prakticky bude toto Nařízení možno použít na dopravu klasickými letouny.

#### Ad c) **Přeprava z území EU nebo na území EU v případě dopravce Společenství**

Oproti nařízení č. 295/91 byla rozšířena i osobní působnost nařízení, kdy se toto nařízení nevztahuje pouze na cestující letů s odletem z území EU/EHP, ale i na cestující s místem odletu v třetí zemi a místem příletu na území EU/EHP<sup>268</sup> za podmínky, že provozující letecký dopravce je dopravcem Společenství.<sup>269</sup>

Problematicky je v tomto Nařízení definován pojem let, na jehož výkladu může záviset osobní působnost Nařízení. Lety můžeme podle jejich povahy rozdělit do následujících kategorií:

- i. přímý let;
- ii. nepřímý let;
- iii. zpáteční let.<sup>270</sup>

Tyto kategorie můžeme ještě rozdělit, podle toho, zda v jejich průběhu dochází k přistání, a to na lety:

- s plánovanými technickými nebo provozními přistáními;
- s neplánovanými technickými zastávkami.<sup>271</sup>

#### Ad i) **Přímý let**

---

<sup>267</sup> Vrtulník má namísto pevných křídel otáčivý rotor s několika lisy, které mají stejný profil jako křídlo letadla.

<sup>268</sup> Nařízení se nebude vztahovat na cestující, kteří již ve třetí zemi (zemi odletu), náhradu, odškodnění, nebo pomoc obdrželi – čl. 3 Nařízení č. 261/04.

<sup>269</sup> Dopravcem společenství je v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství letecký dopravce, který je držitelem platné provozní licence vydané příslušným orgánem vydávajícím licenci nebo rovnocenným dokladem.

<sup>270</sup> V právní teorii se můžeme setkat i s jiným dělením. Anglická literatura tak například rozeznává čtyři typy letu: „non-stop flight“, „direct flight“, „indirect flight“ a „round trip“, když pojmem „non-stop flight“ rozumí přímý let bez jakýchkoliv přistání, pojmem „direct flight“ rozumí přímý let s technickým, nebo provozním přistáním a pojmem „indirect flight“ takový nepřímý let, při kterém cestující mění letadlo. Pojem „round trip“ se nijak neodlišuje od českého pojmu „zpáteční let“.

<sup>271</sup> Chatzipanagiotis, M., *The Notion of “Flight” under Regulation (EC) No. 261/2004, Air & Space Law, Kluwer Law International, 2012, s. 248 - 250*

Za přímý let je považován, a bez dalšího bude aplikován čl. 3 odst. 1 Nařízení č. 261/04, takový let, na který letecký dopravce uzavřel s cestujícím smlouvu o přepravě z bodu A do bodu B a tato přeprava bez přistání v jiném bodě proběhla. Takovým letem podle bude například let z Prahy do Abu Dhabi, s kterýmkoli dopravcem, nebo let z Abu Dhabi do Prahy, s leteckou společností ČSA, která je dopravcem Společenství.

Z ekonomických a technických důvodů v letecké přepravě často dochází k mezipřistáním, při nichž někteří cestující zůstávají na palubě, zatímco jiní vystoupí a v letu nepokračují. Často při tomto mezipřistání dochází také k doplnění paliva nebo jiným technickým činnostem. V takovém případě by mělo být na cestujícího, který zůstává na palubě a dále pokračuje až do konečného místa určení nahlíženo, jako na cestujícího přímého letu, protože jediný rozdíl, který mezipřistání způsobí, je prodloužení doby letu. Bude se jednat například o let z Prahy do Singapur, s technickou zastávkou v Abu Dhabi. Nařízení č. 261/04 v tomto případě bude pro cestující odlétající z Prahy použitelné i pro segment Abu Dhabi – Singapur.<sup>272</sup>

#### Ad ii) **Nepřímý let**

Nepřímé lety,<sup>273</sup> tedy takové lety, kdy cestující cestuje, na základě přepravní smlouvy, z bodu A do bodu B, avšak při této cestě, plánovaně přestoupí v bodě C na jiný let, případně i na let jiného dopravce, odkud pokračuje do bodu B.

Otázkou je, zda se v takovém případě jedná o jeden, nebo více na sobě nezávislých letů. Při odpovědi na ni můžeme vycházet ze třech základních pojetí:

- Zaměření na rezervaci;
- Zaměření na přímé spojení letů;
- Zaměření na let jako dopravní jednotku.<sup>274</sup>

Základním pojetím je zaměření na rezervaci. Podle tohoto pojetí v případě, kdy se jedná o jednu rezervaci, půjde vždy o jeden let. Na základě tohoto názoru by se Nařízení uplatnilo na všechny lety, které mají místo odletu na území EU, nezáleží na

---

<sup>272</sup> Chatzipanagiotis, M., The Notion of “Flight“ under Regulation (EC) No. 261/2004, s. 248.

<sup>273</sup> Autorka se bude držet dělení, které používá Chatzipanagiotis, a které se nejlépe uplatní při výkladu Nařízení č. 261/04. V subkapitole „nepřímé lety“ tak budou rozebrány, jak „direct flights“ tak „indirect flights“, podle výše uvedeného dělení.

<sup>274</sup> Chatzipanagiotis, M., The Notion of “Flight“ under Regulation (EC) No. 261/2004, s. 251 – 254.

jakémkoli mezipřistání či na tom, zda se jedná o unijního dopravce. Jedinou výjimkou tvoří mezipřistání mimo území EU, kdy let pokračuje za služeb mimo unijního dopravce.<sup>275</sup>

Podle pojetí zaměřeného na přímé spojení letů se jedná o jeden let v případě, kdy jednotlivé lety jsou na sebe „přímo navazující.“ Pojem přímo navazujících letů nalezneme v čl. 2 písm. h) Nařízení, avšak to je přímo nedefinuje. V teorii můžeme nalézt názor, že přímo navazující lety jsou ty, které nalezneme pod stejným číslem letu.<sup>276</sup>

V případě tohoto zaměření na let jako dopravní jednotku je, jak judikoval Spolkový soudní dvůr,<sup>277</sup> každá část dopravy do cílové destinace letem ve smyslu Nařízení. Ten určil, že let s mezipřistáními má být považován za cestu, která se skládá z více samostatných letů.

#### Ad iii) **Zpáteční let**

Problematika aplikovatelnosti Nařízení č. 261/04 v případě zpátečního letu, byla vyřešena rozsudkem Soudního dvora Evropské unie ve věci Emirates v. Schenkel.<sup>278</sup>

Soudní dvůr zde vyložil pojem let jako „jednu operaci letecké dopravy, která představuje jednotku této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje její trasu“ Pan Schenkel cestoval z německého Dusseldorfu přes Dubaj do filipínské Manily a zpět. Zpáteční let byl kvůli technickým problémům zrušen (Manila – Dubaj – Dusseldorf) a pan Schenkel nedostal od letecké společnosti odškodnění, které očekával. Pan Schenkel v řízení o náhradě škody poukazoval na to, že let tam i let zpět jsou vzájemně závislými součástmi téhož letu. Svůj let tedy vnímal jako let Dusseldorf – Dusseldorf. Letecká společnost Emirates<sup>279</sup> naproti tomu tvrdila, že let tam a let zpáteční musí být považovány za dva odlišné lety a s odkazem na to, že není leteckým dopravcem Společenství, není povinna nahradit škodu z důvodu zrušeného letu. Soudní

---

<sup>275</sup> Čl. 1 odst. 1 písm. b) Nařízení č. 261/04.

<sup>276</sup> Giesberts, Ludger / Kleve & Guido, *Compensation of passengers in the event of flights delays*, 35 Air & Space L. 293, 301 (2010).

<sup>277</sup> Rozhodnutí Spolkového soudního dvora ze dne 30. dubna 2009, Xa ZR 113/08.

<sup>278</sup> Emirates Airlines – Direktion für Deutschland v. Diether Schenkel, ze dne 10. července 2008, C-173/07.

<sup>279</sup> Společnost Emirates Airlines není leteckým dopravcem společenství podle Nařízení Rady č. 2407/92.

dvůr konstatoval, že považovat let za zpáteční cestu by se rovnalo úvaze, že cílové místo určení je totožné s původním místem odletu, čímž by jednak toto ustanovení pozbylo smyslu a zároveň by se snížila skutečná ochrana práv cestujících, kteří původně odletěli z letiště umístěného mimo území Společenství.<sup>280</sup>

Samostatnou otázkou je řešení použitelnosti nařízení na lety v případě neplánovaných technických zastávek. Jedná se o situaci, kdy letadlo odlétá v určeném čase, ale pak z technických důvodů<sup>281</sup> přistane na jiném letišti nebo se dokonce vrátí na letiště odletu. Cestující v takovém případě většinou odlétají do místa určení později.<sup>282</sup> Nabízí se otázka, zda se v tomto případě bude jednat pouze o opožděný let podle čl. 6 Nařízení č. 261/04, nebo o zrušení letu podle čl. 5 uvedeného nařízení. V případě, že by se tato situace posoudila jako zrušení letu, práva cestujících by byla významně rozšířena. K této problematice se vyjádřil Soudní dvůr Evropské unie ve věci Christopher Sturgeon a další v. Condor Flugdienst GmbH<sup>283</sup> a ve věci Sousa Rodriguez a další v. Air France SA.<sup>284</sup> O těchto rozhodnutích bude blíže pojednáno v kapitole č. 5.3.4, která se zabývá problematikou zrušení letu podle Nařízení č. 261/04.

#### **Ad d) Situace, pro něž Nařízení stanoví pravidla náhrad a pomoci**

Nařízení č. 261/04 rozšířilo ochranu práv cestujících, když kromě problematiky odepření nástupu na palubu nově definovalo a upravilo i práva cestujících při zrušení nebo významném zpoždění letů. O jednotlivých situacích, pro něž Nařízení č. 261/04 stanoví pravidla náhrad a pomoci cestujícím, pojednávají následující kapitoly č. 5.3.3 až 5.3.5. Jednotlivé druhy náhrad a pomoci cestujících, ke kterým bude dopravce povinen v případě jedné z uvedených situací, s níž Nařízení spojuje vznik odpovědnosti. Jsou to následující:

- i právo na náhradu škody;<sup>285</sup>
- ii právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování;<sup>286</sup>

---

<sup>280</sup> Emirates Airlines – Direktion für Deutschland v. Diether Schenkel: body 16, 17, 34 a 38

<sup>281</sup> Například pro neočekávanou technickou poruchu.

<sup>282</sup> Chatzipanagiotis, M., The Notion of “Flight“ under Regulation (EC) No. 261/2004, s. 250

<sup>283</sup> Christopher Sturgeon a další v. Condor Flugdienst GmbH, ze dne 19. listopadu 2009, C – 402/07. Toto soudní řízení bylo spojeno s případem Stefan Böck a další v. Air France SA, C – 432/07.

<sup>284</sup> Aurora Sousa Rodríguez a další v. Air France SA, ze dne 13. října 2011, C - 83/10.

<sup>285</sup> Čl. 7 Nařízení č. 261/04.

<sup>286</sup> Čl. 8 Nařízení č. 261/04.

iii právo na poskytnutí péče.<sup>287</sup>

Na závěr považuje autorka za vhodné, pojednat o možnostech, kterými se dopravce může zprostit výše vyložené odpovědnosti. Jediným liberačním důvodem, který Nařízení č. 261/04 upravuje, jsou „mimořádné okolnosti“. Jedná se o *takové okolnosti, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata veškerá přiměřená opatření*.<sup>288</sup> Čl. 14 Preambule tohoto Nařízení uvádí demonstrativní výčet toho, co je třeba mimořádnými okolnostmi rozumět. Jsou to zejména případy politické nestability, špatných povětrnostních podmínek, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek. Otázku, zda za takové mimořádné okolnosti, s kterými je možné spojovat liberaci dopravce, je možné považovat technické problémy, vyložil SDEU v rozhodnutí ve věci Wallentin–Hermann v. Alitalia.<sup>289</sup> Přestože jazykovým výkladem by bylo možné technickou závadu odhalenou při údržbě letadla považovat za „neočekávaný nedostatek letové bezpečnosti“, soudní dvůr vyložil, že *technická závada může být považována za mimořádnou okolnost jen v případě, že taková okolnost není vlastní běžnému výkonu činnosti dopravce a ze své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole*.<sup>290</sup> Nebude jí tedy technická závada zjištěná při údržbě letadla.<sup>291</sup> Soudní dvůr dále vyjmenovává případy, kdy by i technická závada patřila k mimořádným okolnostem, budou to například skryté výrobní vady nebo případy sabotáže či terorismu.<sup>292</sup> Prokázání existence takových mimořádných okolností a přijetí veškerých přiměřených opatření je na dopravci.

### 5.3.3 Odepření nástupu na palubu

Úprava odpovědnosti leteckého dopravce v případě odepření nástupu na palubu je upravena v čl. 4 ve spojení s čl. 7, 8 a 9 Nařízení č. 261/04. Ten stanoví povinnosti

---

<sup>287</sup> Čl. 9 Nařízení č. 261/04

<sup>288</sup> Čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/04.

<sup>289</sup> Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, ze dne 22. prosince 2008, C-549/07.

<sup>290</sup> Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, bod 23.

<sup>291</sup> Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, bod 25.

<sup>292</sup> Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, bod 26.



dopravce v situaci, kdy cestujícím, který má potvrzenou rezervaci a včas se přihlásí k přepravě,<sup>293</sup> není umožněn nástup na palubu.

Stejně jako Nařízení 295/91 upravuje výše uvedené nařízení postup dopravce před samotným odepřením nástupu na palubu jednotlivým cestujícím. Dopravce má v případě, že předpokládá, že dojde k odepření nástupu na palubu,<sup>294</sup> povinnost nejprve vyzvat dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervace za náhradu podle smluvních podmínek. Až v případě, že se dopravci nepodaří dostatečný počet dobrovolníků zajistit, může odepřít nástup na palubu cestujícím proti jejich vůli.<sup>295</sup>

O odepření nástupu na palubu se bude jednat pouze v případě, kdy dopravce některé cestující k přepravě připustí a jiné ne. Jedná se tedy o odepření nástupu na individuálním základě. Pokud by dopravce odmítl připustit všechny cestující, kteří splní podmínky pro nástup na palubu, jednalo by se již o institut zrušení letu podle čl. 5 Nařízení č. 261/04.

Na rozdíl od Nařízení č. 295/91 definice odepření nástupu na palubu<sup>296</sup> podle Nařízení č. 261/04 a jak vyložil SDEU v rozsudku ve věci Finnair Oyj v. Tiy Lassooy,<sup>297</sup> nedopadá pouze na případy překnihování, ale na všechny situace, které nespádají pod demonstrativní výčet, zahrnující:

- zdravotní důvody;
- důvody bezpečnosti nebo ochrany;
- nedostatečné cestovní doklady.

Toto ustanovení poskytuje ochranu cestujícím jak v případech odepření nástupu z provozních důvodů na straně dopravce,<sup>298</sup> tak v případech, kdy je cestujícím odepřen nástup na palubu z tvrzených, výše uvedených důvodů, které ukážou jako nepravdivé.

---

<sup>293</sup> Čl. 3 odst. 2 Nařízení č. 261/04, stanoví povinnost cestujícího přihlásit se k přepravě – tedy dostavit se do odbavovacího prostoru dopravce v čase písemně a předem stanoveném dopravcem a pokud takový čas není uveden, nejpozději 45 minut před zveřejněným časem odletu.

<sup>294</sup> Například z důvodu, že na daný let je rezervováno více sedadel, než je kapacita letadla.

<sup>295</sup> Čl. 4 Nařízení č. 261/2004.

<sup>296</sup> Čl. 2 odst 1 pís. j).

<sup>297</sup> Finnair Oyj v. Tiy Lassooy, ze dne 24. listopadu 2012, C – 22/11.

<sup>298</sup> Rozsudek Finnair Oyj v. Tiy Lassooy, bod 18 – 26.

Toto ustanovení podle názoru autorky vede k profesionalizaci a zvýšení efektivity pracovníků leteckých dopravců, kdy vzhledem k povinnostem, které vznikají leteckému dopravci při nedobrovolném odepření nástupu na palubu,<sup>299</sup> má dopravce zájem na tom, aby jeho pracovníci byli proškolení a dokázali se vyvarovat chybám při kontrolách cestujících. Na straně druhé však existují námitky, že tyto „sankce“ v případě chybného odepření nástupu na palubu mohou vést k zvýšení bezpečnostních rizik, kdy pracovníci leteckých společností v obavě, aby nedošlo k chybnému odepření nástupu na palubu, připustí k přepravě cestujícího, který může narušit bezpečnost letu. Autorka se domnívá, že tyto obavy, vzhledem ke stále se zvyšujícím bezpečnostním opatřením v letecké dopravě, nejsou na místě.

#### 5.3.4 Zrušení letu

Odpovědnost dopravce v případě zrušení letu je upravena čl. 5, ve spojení s čl. 7, 8 a 9 výše uvedeného Nařízení. Zrušením letu Nařízením rozumí situaci, kdy let, který byl dříve plánován a na nějž bylo rezervováno alespoň jedno místo, nebude uskutečněn.  
300

V případě zrušení letu je dopravce povinen všem cestujícím nabídnout možnost volby mezi následujícími plněními:

- a) náhradou pořizovací ceny letenky včetně případného zpátečního letu do původního místa odletu, při nejbližší příležitosti;
- b) přesměrováním při nejbližší příležitosti nebo v pozdější době, podle přání cestujícího.<sup>301</sup>

#### Ad a) Náhrada ceny letenky, včetně případného zpátečního letu

V případě přesměrování není nutné dodržet letecký charakter přepravy. Je dokonce na rozhodnutí cestujícího, zda využije nabídky přesměrování leteckého dopravce, s nímž uzavřel původní smlouvu, nebo zda si sám aktivně přesměrování zařídí u dopravce jiného. V případě využití služeb jiného dopravce má cestující právo na náhradu výdajů za uskutečněné přesměrování. Tato možnost se však uplatní pouze

---

<sup>299</sup> Povinnosti dopravce podle čl. 7, 8 a 8 Nařízení č. 261/04.

<sup>300</sup> Čl. 2 odst. 1 písm. a) Nařízení č. 261/04.

<sup>301</sup> Čl. 8 odst. 1 Nařízení č. 261/04.

v případě, kdy si cestující vybere přesměrování při „nejbližší možné příležitosti“, dopravce tedy nedokáže zajistit bližší spojení, než dopravce, jehož si vybral sám cestující. V případě přesměrování „v pozdější době, podle přání cestujícího“ je cestující přepraven původním smluvním dopravcem, nebo dopravcem, kterého tento smluvní dopravce nabídne.<sup>302</sup>

V případě, že cestující nejsou informováni o zrušení letu alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo o takovém zrušení nejsou informováni v kratší lhůtě při současném přesměrování, jež by jim umožnilo dostat se do místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu, je dopravce povinen dále k poskytnutí paušálně stanovené finanční náhradě škody. Ta činí:

- **250 EUR** u letů do 1.500 km;
- **400 EUR** u letů delších než 1.500 km mezi zeměmi Společenství a letů o délce mezi 1.500 km a 3.500 km, mimo území Společenství;
- **600 EUR** u všech ostatních letů.<sup>303</sup>

Tyto limity mohou být sníženy o 50 procent, pokud dopravce zajistí cestujícímu přesměrování, které nepřekračuje plánovaný čas příletu, v závislosti na délce letu, o dvě až čtyři hodiny.<sup>304</sup>

Poslední povinností dopravce při zrušení letu zajištění následující péče cestujícím:

- a) strava a občerstvení;
- b) ubytování v hotelu v případě potřeby přenocování a doprava tam i zpět;
- c) dva telefonní hovory a dvě zprávy elektronickými komunikačními prostředky.<sup>305</sup>

### 5.3.5 Významné zpoždění letu

Odpovědnost dopravce v případě významného zpoždění letu je upravena čl. 6, ve spojení s čl. 8 a 9 výše uvedeného Nařízení. Pojem „významného zpoždění letu“ není

---

<sup>302</sup> Serrat, J. Re-routing under the Air Passenger's Rights Regulation, *Air & Space Law, Kluwer Law International*, č. 6, 2012, s. 445 - 447

<sup>303</sup> Čl. 7 odst. 1 Nařízení č. 261/04.

<sup>304</sup> Čl. 7 odst. 2 Nařízení č. 261/04.

<sup>305</sup> Čl. 9 odst. 1 Nařízení č. 261/04.

ve výše uvedeném nařízení definován. Do 19. listopadu 2009, kdy byl vynesena značně kontroverzní rozsudek ve věci Christopher Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH a Stephan Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz v. Air France SA<sup>306</sup> (dále jen „věc Sturgeon“), zůstávalo jediným kritériem pro definici zpoždění a s ní související odlišení od situace, kdy let je zrušen, a cestující jsou přesměrováni jiným letem dopravce, důvodné očekávání dopravce, že let bude zpožděn.<sup>307</sup>

Při zrušení letu, jak bylo popsáno výše, ukládá Nařízení č. 261/04 dopravci povinnost náhrady škody v pevně stanovených finančních částkách, zatímco pro případ zpoždění letu ukládá Nařízení pouze povinnost k poskytnutí péče a proplacení výdajů nebo přesměrování. To vedlo v minulosti k tomu, že letečtí dopravci v případě zrušení letu uvedly, že let byl zpožděn a let jež byl pouhým přesměrováním cestujících, vydávali za zpožděný let, aby se vyhnuli povinnosti placení finančních náhrad cestujícím.<sup>308</sup>

V rozsudku ve věci Sturgeon SDEU vyložil, že *„ke zrušení letu došlo i tehdy, pokud je původně plánovaný a zpožděný let přesunut na jiný let, tedy jestliže je upuštěno od původního plánu a jeho cestující se připojí k cestujícím jiného, rovněž plánovaného letu“*.<sup>309</sup> Aby mohl být let považován za zpožděný, musí podle SDEU zůstat všechny prvky letu zachovány, vyjma času odletu.

To podle názoru autorky značně snižuje manipulační prostor dopravce i v případě, pokud je let opravdu zpožděn. Je efektivní, aby v případě zpoždění dopravce, který má v daném provozu více letů, mohl cestující ze zpožděného letu přepravit spolu s cestujícími, jejichž let odlétá později. Takový let by však podle výše uvedeného rozsudku musel být považován za zrušený a je otázkou, zda je v takovém případě výhodnější ve stejnou dobu vypravit lety dva, nebo odškodnit cestující paušálními náhradami.

---

<sup>306</sup> Ten byl již zmíněn v kapitole č. 5.3.2, popisující působnost Nařízení č. 261/04.

<sup>307</sup> Čl. 6 odst. 1 Nařízení č. 261/04.

<sup>308</sup> Dam, C. van, *Air Passenger Rights after Sturgeon*, *Air & Space Law*, Kluwer Law International, č. 4/5, 2011, s. 260.

<sup>309</sup> Christopher Sturgeon a další v. Condor Flugdienst GmbH, bod 30.

Autorka uvažuje případ, kdy má dopravce v úmyslu použít pro přepravu cestujících letouny typu Falcon 2000DX,<sup>310</sup> s variabilními náklady na hodinu letu ve výši 43.391,- Kč<sup>311</sup> a kapacitou 14 cestujících, při cestě z Prahy do Frankfurtu s průměrnou délkou letu 1h 15 min. Náklady na tento let činí 49.816,90 Kč<sup>312</sup>, náklady na odškodnění cestujících podle čl. 7 odst. 1 pís. a)<sup>313</sup> činí 68.250,- Kč. Připojení cestujících zpožděného letu k cestujícím letu dalšího by v tomto případě leteckého dopravce stálo o třetinu více, než jsou náklady na tento let. Letecký dopravce tak z ekonomických důvodů raději zvolí neefektivní variantu posláním dvou letadel ve stejnou chvíli.

SDEU dále vyložil možnost pohlížet, v souvislosti s uplatněním náhrady škody podle čl. 7, na cestující letů zpožděných o více než tři hodiny jako na cestující zrušených letů. Takové zpoždění nebude zakládat nárok na náhradu škody pouze v případě, že letecký dopravce prokáže, že zpoždění bylo důsledkem mimořádných okolností. K takovému názoru došel SDEU na základě čl. 5 odst. 3, který stanoví liberaci dopravce v případě mimořádných okolností ve spojení s bodem 15 preambule tohoto Nařízení, který hovoří o zpožděních způsobených mimořádnými okolnostmi. SDEU vyložil, „že pokud čl. 5 odst. 3 umožňuje dopravci použít existenci mimořádných okolností, jako liberační důvod při zrušeném letu, musí stejně tak existovat povinnost náhrady škody v případě zpožděného letu.“<sup>314</sup>

Takový výklad lze podle názoru autorky považovat za značně extenzivní a bylo by možné uvažovat o tom, zda SDEU nezašel nad rámec svých kompetencí. Extenzivní výklad by měl být používán pouze v souladu s účelem interpretované právní normy. Za tento účel označuje SDEU „směrování Nařízení k zajištění vysoké ochrany cestujících, bez ohledu na situaci, v níž se nacházejí, neboť ve všech případech, na které se Nařízení č. 261/04 použije, jsou jim způsobeny podobné závažné potíže a nepohodlí.“<sup>315</sup>

---

<sup>310</sup> Tyto letouny v Evropě provozuje například letecká společnost NetJets.

<sup>311</sup> Jedná se o náklady na palivo, náhradní díly a další náklady na let. Zdroj: Aviation week, srpen 2008.

<sup>312</sup> Fixní náklady, jako jsou náklady na pojištění, nebo umístění letadla neuvažujeme, protože takové náklady dopravci vzniknou, ať se již rozhodne let uskutečnit nebo ne.

<sup>313</sup> Uvažujeme dvou-třetinovou obsazenost letu a kurz EUR – CZK: 1 – 27,30

<sup>314</sup> Christopher Sturgeon a další v. Condor Flugdienst GmbH, bod 43.

<sup>315</sup> Christopher Sturgeon a další v. Condor Flugdienst GmbH, bod 44.

Tento výklad potvrdil SDEU i v dalších rozsudcích, například v rozsudku ve věci *Sousa Rodriguez a další v. Air France SA*, který byl zmíněn v kapitole č. 5.3.2. Zajímavým v této věci může být názor autorů Roberta Lawsona a Tima Marlanda.<sup>316</sup> Ti poukazují na to, že rozhodnutí ve věci *Sturgeon* je v přímém rozporu s rozhodnutím ve věci *IATA a ELFAA*. Na tuto skutečnost se snažil poukázat i žalobce ve věci *Emeka Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG*.<sup>317</sup> Soudní dvůr však zodpověděl tuto otázku jen strohým ubezpečením, že oba rozsudky jsou ve vzájemném souladu, a že druhý z obou jmenovaných dodržuje zásady stanovené prvním.<sup>318</sup>

#### **5.4 Nařízení č. 2027/97 a č. 889/2002**

Z důvodu nízkých limitů odpovědnosti dopravce, které stanovil Varšavský systém a vzhledem k tomu, že VÚ, jakožto úmluvu upravující pouze lety mezinárodního charakteru, nebylo možné použít na dopravu vnitrostátní,<sup>319</sup> bylo dne 9. října 1997 přijato Nařízení č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.<sup>320</sup>

Po přistoupení Evropské unie jako celku i jednotlivých členských států k MÚ bylo zapotřebí sladit tuto skutečnost s právními předpisy Společenství, tedy i s Nařízením č. 2027/97. Tato novelizace byla provedena tři roky po přijetí MÚ Nařízením č. 889/2002.<sup>321</sup>

Takto novelizované Nařízení č. 2027/97 výslovně provádí ustanovení MÚ, včetně v zásadě neomezené odpovědnosti dopravce a odpovědnostních limitů. Dále doplňuje určitá ustanovení. Určí například lhůtu 15 dní pro vyplacení zálohy v případě okamžitých potřeb oprávněných osob. Zároveň výše uvedené Nařízení nevztahuje možnost vyplacení zálohy jen na případy odpovědnosti v případě zranění nebo

---

<sup>316</sup> Lawson, R., Marland, T., *The Montreal Convention 1999 and the Decision of the ECJ in the Case of IATA and Sturgeon – In Harmony or Discord?*, *Air & Space Law*, č. 2, Kluwer Law International BV, The Netherlands, 2011, s. 100 – 108.

<sup>317</sup> *Emeka Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG*, ze dne 23. října 2012, C – 581/10.

<sup>318</sup> *Emeka Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG*, bod 37.

<sup>319</sup> Preambule Nařízení č. 2027/97.

<sup>320</sup> Nařízení Rady (ES) č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, ze dne 9. října 1997.

<sup>321</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002, kterým se mění Nařízení Rady (ES) o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, ze dne 13. května 2002.

usmrcení, ale pro všechny případy, při kterých vzniká povinnost dopravce k náhradě škody.<sup>322</sup> Nejvýznamnějším doplněním oproti Montrealské úmluvě je rozšíření působnosti na vnitrostátní leteckou dopravu.

## 5.5 Další směřování úpravy odpovědnosti leteckého dopravce

V listopadu roku 2010 byly uveřejněny výsledky průzkumu německého spotřebitelského centra zaměřeného na zkušenosti cestujících s uplatňováním jejich práv proti leteckým společnostem na základě Nařízení č. 261/04. Výsledky byly víc než znepokojivé, zde autorka uvádí pro představu některé z nich.

- více než 50% společností neplní svoji povinnost poskytovat plnění podle čl. 7, 8 a 9 Nařízení č. 261/04;
- jen 25% leteckých společností nabízí odškodnění, a to většinou až na základě žádosti poškozených cestujících;
- jen 50% cestujícím se dostalo informací o jejich právech;
- 22 % cestujících nedostane odpověď na reklamaci zaslou letecké společnosti.<sup>323</sup>

Z výše uvedeného vyplývá, že letecké společnosti často nepřiznávají cestujícím práva, na něž mají nárok v případě, že je jim odepřen nástup na palubu, v případě zrušení letu nebo významného zpoždění, nebo v případě nesprávně zaslou zavazadel. Za nedostatečným plněním práv cestujících leteckými dopravci stojí podle zprávy Komise EU čtyři hlavní důvody:

- chybějící definice a nejasná ustanovení ve znění Nařízení č. 261/04;
- postupy vyřizování stížností nejsou dostatečně vymezeny a zároveň neexistuje subjekt, který by byl za vyřizování těchto stížností odpovědný;
- nedostatečná a nejednotná sankční politika, která vede ke snížení motivace leteckých dopravců k dodržování těchto předpisů;
- náklady ukládané Nařízením č. 261/04 jsou za určitých okolností pro letecké společnosti neúměrné.<sup>324</sup>

---

<sup>322</sup> Srov. čl. 5 odst. 1 Nařízení č. 2027/97 a čl. 28 MÚ.

<sup>323</sup> Dam, C. van, *Air Passenger Rights after Sturgeon*, *Air & Space Law*, s. 259 – 260.

Vzhledem k těmto skutečnostem a vzhledem k tomu, že se Evropská unie zavázala v Listině základních práv Evropské unie ve všech politikách zajišťovat vysokou úroveň ochrany spotřebitele,<sup>325</sup> a vzhledem k zásadnímu vlivu judikatury na výklad tohoto Nařízení<sup>326</sup>, byl Evropskou komisí dne 13. března 2013 předložen Návrh nařízení Evropského parlamentu a rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel<sup>327</sup> (dále jen „Návrh“). Dne 5. února 2014 byl tento návrh přijat legislativním usnesením Evropského parlamentu v prvním čtení.

Cílem tohoto navrhovaného Nařízení je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, v případech narušení cesty, a to s ohledem na finanční dopady na odvětví letecké dopravy a zajištění činnosti leteckých dopravců v harmonizovaných podmínkách na liberalizovaném trhu.<sup>328</sup>

Nejvýznamnějšími změnami, které by měly být provedeny tímto Nařízením, jsou následující:

- a) upřesnění pojmu „mimořádné okolnosti“;
- b) zavedení práva na náhradu škody v případě významného zpoždění;
- c) snížení časové lhůty pro poskytnutí péče;
- d) částečný zákaz tzv. „no show“ politiky;
- e) zajištění účinných a jednotných sankcí.<sup>329</sup>

#### Ad a) **Upřesnění pojmu „mimořádné okolnosti“**

Návrh definuje pojem „mimořádné okolnosti“ tak, jak jej vyložil SDEU ve výše vyloženém rozhodnutí Wallentin-Hermann. Definice mimořádných okolností podle

---

<sup>324</sup> Zpráva Komise k Návrhu č. C7-0066/2013, s. 5.

<sup>325</sup> Čl. 38 Listiny základních práv Evropské unie, 2007/C 303/01.

<sup>326</sup> Důvodová zpráva k Návrhu č. C7-0066/2013, s. 3.

<sup>327</sup> Návrh č. C7-0666/2013.

<sup>328</sup> Důvodová zpráva k Návrhu Nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel.

<sup>329</sup> Důvodová zpráva k Návrhu č. C7-0666/2013, s. 6 – 9.



Návrhu nařízení zní: „*okolnosti, jež svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu*“<sup>330</sup> a Nařízení zároveň v příloze uvádí okolnosti, jež je zapotřebí považovat za mimořádné a které nikoliv.

Mezi tyto okolnosti patří například objevení skryté výrobní vady na letadle, válka a politické nepokoje, život ohrožující zdravotní rizika, srážka letadla s ptákem nebo pracovněprávní spory.<sup>331</sup> Zahrnutí posledně zmíněného mezi mimořádné okolnosti je značně kritizováno. Výbor pro záležitosti Evropské unie Senátu ČR vyjádřil svůj nesouhlas s tímto zahrnutím, který odůvodňuje tím, že „*povinností dopravce by mělo být uchování sociálního smíru efektivním předcházením sporů se zaměstnanci, proto by cestujícím v takových případech měla být poskytnuta náležitá péče.*“<sup>332</sup> Stejný názor vyjádřil Evropský parlament v pozměňovacím návrhu č. 112.<sup>333</sup>

#### **Ad b) Zavedení práva na náhradu škody v případě významného zpoždění**

Jak bylo uvedeno výše, SDEU ve věci *Sturgeon* určil mezní lhůtu tří hodin, po jejímž uplynutí vznikají cestujícím zpožděných letů stejná práva k náhradě škody, jako cestujícím letů zrušených. Vzhledem k neúměrnému finančnímu zatížení, jaké tato lhůta pro letecké dopravce znamenala, byla tato lhůta zvýšena na pět hodin u cest v rámci EU a na pět až dvanáct hodin v případě letu mimo území EU v závislosti na délce letu.<sup>334</sup> Tato změna je určitým kompromisem mezi zásadou vysoké ochrany spotřebitele a snahou zohlednit finanční zájmy leteckých dopravců.

#### **Ad c) Snížení časové lhůty pro poskytnutí péče**

Lhůta pro poskytnutí péče zahrnující stravu, ubytování, přepravu mezi letištěm a místem ubytování a zabezpečení komunikačního spojení je v případě zpoždění letu

---

<sup>330</sup> Čl. 1 odst. 1 písm. e) návrhu, čl. 2 bod m) pozměněného Nařízení č. 261/2004.

<sup>331</sup> Příloha č. 1 k Návrhu č. C7-0666/2013.

<sup>332</sup> Usnesení Výboru pro záležitosti Evropské unie Senátu Parlamentu České republiky k návrhu o změně nařízení (ES) č. 261/2004, ze dne 2. července 2013, s. 3.

<sup>333</sup> Legislativní usnesení Evropského parlamentu, o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ze dne 5. února 2014 (řádný legislativní postup: první čtení).

<sup>334</sup> Čl. 1 odst. 5 Návrhu, čl. 6 odst. 2 pozměněného Nařízení č. 261/2004.

závislá na délce letu. Toto ustanovení se může jevit jako diskriminační, když není důvod o tom pochybovat, že cestující letů o jakékoliv vzdálenosti budou v případě stejného zpoždění vnímat komplikace spojené s nepohodlím a ztrátou času stejně. Návrh proto ruší lhůty pro poskytnutí této péče a zavádí jednotnou mezní lhůtu dvou hodin u letů všech vzdáleností.<sup>335</sup>

#### Ad d) **Částečný zákaz tzv. „no show“ politiky**

Tzv. „no show“ politika byla částečně zakázána již ve Smluvních podmínkách, které vydává IATA, stejně tak jako v několika soudních rozhodnutích. Návrh tento soudní výklad potvrzuje, když stanoví odpovědnost dopravce v případě odepření nástupu při zpáteční cestě na palubu z důvodu nevyužití letu do místa určení.<sup>336</sup>

Podle smluvních podmínek některých dopravců má letecká společnost možnost dopočítat cestujícímu poplatek ve výši rozdílu mezi cenou letenky při nákupu jednosměrné cesty a ceny letenky, kterou za tuto cestu zaplatil cestující. Cestující je v tomto případě povinen tento poplatek zaplatit ještě před nástupem na palubu. Podle návrhu se odpovědnost dopravce v případě odepření nástupu na palubu a zákaz takového odepření uplatní i v případě nezaplacení tohoto poplatku.<sup>337</sup>

Návrh se nevyjadřuje k v praxi poměrně častější situaci, kdy cestující zakoupí finančně výhodnější letenku a využije jen některé části cesty. Jedná se například o situaci, kdy cestující zakoupí letenku Budapešť – Praha – Las Palmas, s úmyslem nastoupit cestu až v Praze, např. vzhledem k nižší ceně této trasy. To mění pozměňovací návrh Evropského parlamentu, když doplňuje „nevyužití všech úseků cesty“ do čl. 4 odst. 4 pozměněného Nařízení.<sup>338</sup>

Podobné kladení neúměrných podmínek autorka spatřuje v povinnosti cestujícího zaplatit letecké společnosti v případě změny jmen cestujících již rezervovaného letu. Pro představu uvádím, že cena za změnu jména u společnosti

---

<sup>335</sup> Čl. 1 odst. 5 Návrhu, čl. 6 odst. 1 písm. i) pozměněného Nařízení č. 261/2004.

<sup>336</sup> Prassl, J., *Reforming Air Passenger Rights in the European Union*, *Air & Space Law*, Kluwer Law International, č. 1, 2014, s. 68 – 69.

<sup>337</sup> Čl. 1 odst. 3 písm. b) Návrhu, čl. 4 odst. 4 pozměněného Nařízení č. 261/2004.

<sup>338</sup> Legislativní usnesení Evropského parlamentu.

Ryanair činí 160 EUR<sup>339</sup> a ani zdaleka se nejedná o poplatek vyšší než u jiných leteckých dopravců. Letecká společnost Turkish Airlines dokonce neumožňuje změnu jména vůbec a cestující je tak v případě chyby při rezervaci nucen zakoupit novou letenku.<sup>340</sup> Většina leteckých společností nezohledňuje ani to, zda cestující udělal pouze chybu ve svém jméně, nebo zda letí jiná osoba. Vzhledem k tomu, že taková změna jména na letence, letecké společnosti nepřináší žádné další náklady, se autorka domnívá, že se jedná o opatření neúměrně zatěžující spotřebitele.

Návrh stanovil povinnost dopravce k bezplatné opravě jména v případě nahlášení chyby ve jméně do 48 hodin před plánovým časem odletu.<sup>341</sup> Zůstává však otázkou, jak bude vykládán pojem „chyba ve jméně“, zda se zde uplatní ustanovení smluvních podmínek IATA, které byly zmíněny výše a které stanoví, že v případě opravy jména mohou být změněna být maximálně tři písmena.<sup>342</sup>

#### Ad e) **Zajištění účinných a jednotných sankcí**

Návrh ukládá členským státům povinnost určit vnitrostátní subjekt odpovědný za mimosoudní řešení sporů mezi cestujícími a leteckými dopravci. Na tento subjekt bude mít možnost obrátit se každý cestující, pokud jeho stížnost, zasláná dopravci zůstala více než dva měsíce bez konečné odpovědi. Návrh například také stanoví postup výměny informací mezi těmito subjekty a formu jejich spolupráce.

Na závěr by autorka ráda dodala, že výše uvedený je ke dni odevzdání této práce stále v procesu přijímání. Je otázkou, nakolik evropský zákonodárce bude pokračovat v uplatňování spotřebitelské politiky v letecké dopravě a nakolik zohlední finanční zájmy leteckých dopravců

---

<sup>339</sup> Přehled poplatků za služby společnosti Ryanair, dostupný z:

<http://www.ryanair.com/en/terms-and-conditions#regulations-tableoffees>.

<sup>340</sup> Všeobecné přepravní podmínky společnosti Turkish Airlines, dostupné z:

<http://www.turkishairlines.com/en-int/travel-information/legal-notice/general-conditions-of-carriage-passenger-and-baggage/ticket>.

<sup>341</sup> Čl. 1 odst. 3 písm. b) Návrhu – čl. 4 odst. 4 pozměněného Nařízení č. 261/04.

<sup>342</sup> Prassl, J., *Reforming Air Passenger Rights in the European Union*, *Air & Space Law*, Kluwer Law International, č. 1, 2014, s. 68

## 6. Závěr

Cílem této práce byl rozbor aktuální právní úpravy odpovědnosti leteckého dopravce při přepravě osob a zavazadel, způsobem, který by pomohl čtenáři seznámit se s právním řešením situací, ve kterých se při cestování může ocitnout.

1)

Varšavská úmluva z roku 1933 je i přes své stáří stále platným a používaným unifikačním dokumentem. Tato úmluva spolu s dalšími novelizacemi a dodatky tvoří tzv. Varšavský systém, který upravuje odpovědnost dopravce v případě usmrcení a zranění cestujících, v případě ztráty, poškození nebo zničení zavazadel a nákladu a za škody způsobené zpoždění přepravy, ale například také sjednocuje náležitosti dopravních listin. Největším problémem Varšavského systému, který vyústil v roce 1997 v přijetí nové unifikační normy – Montrealské úmluvy, je jeho roztříštěnost a nejednotnost soudní judikatury. Jednotlivé státy v minulosti přistupovaly jen k některým novelám a dodatkům, z čehož plynou až absurdní situace, kdy pro různé státy platí různá odpovědnostní režimy.

2)

Montrealská úmluva vstoupila v platnost v roce 1999 a z pohledu autorky se jedná o velmi zdařilý dokument, jehož soudní výklad nepůsobí závažné obtíže. Jedinou oblastí, ve které se soudní rozhodnutí rozcházejí, je úprava odpovědnosti za škodu v případě vzniku imateriální újmy. Za hlavní přínos Montrealské úmluvy je možné považovat zavedení dvoustupňového režimu odpovědnosti dopravce v případě usmrcení a zranění cestujících a zavedení tzv. páté jurisdikce, která zjednodušuje uplatňování nároku cestujících v případě usmrcení nebo zranění. Montrealská úmluva pokračuje v úpravě dopravních listin a snaží se o jejich další zjednodušení a modernizaci v souladu s novými technickými objevy. Za slabinu Montrealské úmluvy můžeme považovat fakt, že do dnešní doby byla ratifikována pouze 105 státy světa a některé státy významné z hlediska letecké přepravy stále nejsou její smluvní stranou. Je otázkou, zda potká Montrealskou úmluvu při jejích novelizacích stejný osud v podobě roztříštěnosti, nebo zda státy po zkušenostech s používáním Varšavské úmluvy se budou snažit o větší jednotu v těchto procesech.

3)

Zatímco na mezinárodní úrovni přijatá Montrealská úmluva nepochybně naplnila svůj cíl a její výklad nepůsobí větší obtíže, u právních dokumentů přijatých na evropské úrovni se toto říci nedá. Za hlavní přínos v současné době platných Nařízení č. 261/2004 a 2027/97 považuje autorka zvýšení ochrany cestujících, jakožto slabší smluvní strany. Ten je však odůvodněně kritizován leteckými společnostmi, kterým Nařízení č. 261/2004 a hlavně judikatura Soudního dvora Evropské unie ukládají v některých případech až neadekvátní povinnosti.

Nařízení č. 2027/2004 původně upravovalo odpovědnost dopravce v případě nehod. Po přijetí Montrealské úmluvy státy Evropské unie však toto Nařízení přestalo splňovat svůj účel. Po novelizaci v roce 2002 již jen provádí ustanovení Montrealské úmluvy a doplňuje některá její ustanovení, u kterých to Montrealská úmluva umožňuje.

Účelem Nařízení č. 261/2004 je upravit odpovědnost dopravce vůči cestujícím při odepření nástupu na palubu, zrušení nebo zpoždění letu, hlavně minimalizovat důsledky ztráty času a nepohodlí, těmito situacemi způsobenými.

4)

Největší obtíže zde působí určitá kolize mezinárodní úpravy a evropské regionální úpravy. Montrealská úmluva je dokumentem preemptivního charakteru a všechny smluvní státy jsou zavázány k zdržení se veškerých činností, jež by práva a povinnosti plynoucí z této Úmluvy nějakým způsobem měnily. Evropský zákonodárce, ač Evropská unie jako celek i jednotlivé členské státy jsou smluvní stranou Montrealské úmluvy, se však ve snaze zvýšit spotřebitelské standardy právě tohoto dopouští. Zajímavé by bylo porovnat jednotlivé mimoevropské regionální smlouvy tohoto charakteru a zkoumat jejich tendence k rozšiřování práv cestujících nebo naopak leteckých dopravců, a to navzdory Montrealské úmluvě. Vzhledem k zaměření práce a jejímu rozsahu to však není možné.

5)

V současné době je v procesu přijímání evropským zákonodárce návrh nařízení, které má změnit Nařízení č. 261/04. Změny zde navrhované vycházejí převážně z judikatury Soudního dvora. Návrh nadále sleduje zvyšování standardů daných

spotřebitelskou politikou Evropské unie, zároveň však omezuje určité povinnosti leteckých dopravců a zohledňuje jejich finanční zájmy. Zda toto Nařízení bude schváleno, v jakém znění a jak se tyto změny v budoucnu projeví a nakolik budou nadále práva a povinnosti v něm ukládané, ovlivňovány judikaturou Soudního dvora, ukáže až čas.

### Seznam použitých zkratk

ČR	Česká republika
ČSA	České aerolinie
ČSR	Československá republika
CZK	Česká koruna – měna České republiky
EHP	Evropský hospodářský prostor
EHS	Evropské hospodářské společenství
ELFAA	Asociace evropských nízkonákladových dopravců
EP	Evropský parlament
EU	Evropská unie
EUR	Euro – měna vybraných zemí EU
IATA	Mezinárodní asociace leteckých dopravců
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectva
MÚ	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, přijatá v Montrealu, dne 28. května 1999
MMF	Mezinárodní měnový fond
OSN	Organizace spojených národů
ObčZ	Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník
OZ	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
OZO	Zákon č. 946/1811 Sb.z.s., obecný zákoník občanský.
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
SDR	Zvláštní práva čerpání – měnová jednotka MMF
SFEU	Smlouva o fungování Evropské unie

USD	Americký dolar
Ústava ČR	Zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
VÚ	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, sjednaná dne 12. října 1929 ve Varšavě

### Seznam použitých zdrojů

#### Česká literatura:

- Čepelka, Č., Šturma, P., Mezinárodní právo veřejné, 1. Vydání, Praha: C.H. Beck, 2008
- Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová J., Civilní letectví ve světle práva, Praha: Lexis Nexis CZ, 2005
- Gerloch, A., Teorie práva, 6. vydání, Plzeň: Aleš Čeněk, 2013
- Hendrych, D. a kol., Právní slovník, 3. vydání, Praha: Nakladatelství C.H. Beck, 2009
- Kolektiv autorů, Všeobecná encyklopedie, pátý svazek, Praha: Diderot, 1999
- Kučera, Z., Mezinárodní právo soukromé, 7. opravené a doplněné vydání, Brno: Doplněk, 2009
- Peltrám, A. Dopravní politika. 1.vyd. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003
- Pauknerová, M., Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Praha: Academia, 1985
- Pauknerová, M., Růžička, K. a kol., Rekodifikované mezinárodní právo soukromé, Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, Scripta iuridica, Praha: 2014
- Pelikánová, I. Obchodní právo. 5. díl. Odpovědnost (s přihlédnutím k návrhu nového občanského zákoníku). Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012
- Rouček, F., Sedláček, J., Komentář k československému obecnému zákoníku občanskému. Praha: V. Linhart, 1935

Svoboda, P., Úvod do evropského práva, 4. Vydání, C.H Beck 2011

Šír, J., Gabriel, J, a kol., Mezinárodní vztahy v dopravě, Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1985

Švestka, J., Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku, Praha: Academia, 1966

Šturma, P., Balaš, V., Mezinárodní ekonomické právo, 2. Vydání, Praha: C.H. Beck, 2013

Švestka, J., Dvořák, J. a kol. Občanské právo hmotné 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009

Švestka, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hulmák, M. a kolektiv. Občanský zákoník I, II, 2. vydání. Praha: 2009

#### **Zahraniční literatura:**

Adkins, B., Air Transport and E.C Competition Law, Londýn: Sweet & Maxwell, 1994

Blanco, L., O., Houtte, B., EC Competition Law in the Transport Sector, Oxford: Clarendon Press, 1996

Damar, D.: Wilful Misconduct in International Transport Law, Springer, 2011

Giemulla, E., Schmid, R., Montreal Convention, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2011

Goh, J., European Air Transport Law and Competition, Wiley & Sons, Incorporated, 1997

Goldhirsch, L. B., The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook, Haag, 2000

Milde, M., International air law and ICAO, Utrecht: Eleven International Publishing, 2008

Tompkins, G. N., Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States: from Warsaw 1929 to Montreal 1999, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2010



### **Časopisecké články:**

Horník, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, Bulletin České společnosti pro dopravní právo, ročník 2002, č. 2, s. 18 – 22

Horník, J., Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, ročník 2000, č. 3, s. 261 – 280

Letecká doprava v kontextu aktivit a politik Evropské unie, Měsíčník EU aktualit, Praha: Česká spořitelna, a.s, ročník 2008, číslo 62

Dam, C. van, Air Passenger Rights after Sturgeon, Air & Space Law, Kluwer Law International, č. 4/5, 2011, s. 259 – 274

Giesberts, L., Compensation of passengers in the event of flights delays, 35 Air & Space Law, 2010, s. 293 – 301

Chatzipanagiotis, M., The Notion of “Flight“ under Regulation (EC) No. 261/2004, Air & Space Law, Kluwer Law International, 2012, s. 245 - 257

Lawson, R., Marland, T., The Montreal Convention 1999 and the Decision of the ECJ in the Case of IATA and Sturgeon – In Harmony or Discord?, Air & Space Law, Kluwer Law International, č. 2, 2011, s. 99 – 108

Prassl, J., Reforming Air Passenger Rights in the European Union, Air & Space Law, Kluwer Law International, č. 1, 2014, s. 59 - 81

Tompkins, G.,N., Jr., The 1999 Montreal Convention: Alive, Well and Growing, Air & Space Law, Kluwer Law International, 2011, s. 421 – 426

Tompkins, G., Jr., Continuing Development of Montreal Convention 1999 Jurisprudence., Air & Space Law, č. 37, 2012, s. 259 - 276

Serrat, J. Re-routing under the Air Passenger’s Rights Regulation, Air & Space Law, Kluwer Law International, č. 6, 2011, s. 441 – 451

### **Internetové zdroje:**

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

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

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

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

<http://lis.rlp.cz>

<https://www.beck-online.cz>

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

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

<http://www.transportrecht.de/>

<http://www.airpassengerrights.eu/>

<http://psp.cz>

#### **Další zdroje:**

Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012, občanský zákoník

Důvodová zpráva k Návrhu Nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel

EU Transport in figures - Statistical PocketBook 2013, Publications Office of the European Union, Lucemburk, 2013 Evropská komise, Jedna měna pro jednu Evropu – Cesta k Euru, Lucemburk, 2007

Komentář k Novému občanskému zákoníku, Komise pro aplikaci nové civilní legislativy

Legislativní usnesení Evropského parlamentu o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o

odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ze dne 5. února 2014.

Náhrada újmy v novém občanském zákoníku, Komise pro aplikaci nové civilní legislativy, Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČR

Sdělení komise Radě, Evropskému parlamentu a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru: Strategie spotřebitelské politiky 2002 – 2006 / KOM (2002) 208

Usnesení Výboru pro záležitosti Evropské unie Senátu Parlamentu České republiky k návrhu o změně nařízení (ES) č. 261/2004, ze dne 2. července 2013

### **Abstrakt**

#### Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy

Tato práce se zabývá aktuálními otázkami právní úpravy mezinárodní letecké přepravy se zaměřením na odpovědnost leteckého dopravce vůči cestujícím.

Po úvodní kapitole následuje kapitola druhá, která se zabývá leteckým právem a specifiky tohoto právního odvětví. Ta blíže rozebírá jednotlivé metody úpravy právních vztahů v civilním letectví a doporučuje nejvhodnější varianty úpravy.

Třetí kapitola shrnuje koncepci odpovědnosti v soukromém právu se zaměřením na rekodifikaci českého soukromého práva v roce 2014. Poznatky, ke kterým autorka dochází, jsou aplikovány na mezinárodní a regionální úpravu odpovědnosti leteckého dopravce, které je věnována následující část práce.

Následující čtvrtá kapitola se věnuje úpravě odpovědnosti leteckého dopravce na mezinárodní úrovni. Nejdříve shrnuje historický vývoj, který předcházel přijetí právních předpisů týkajících se leteckého práva, a v následující části rozebírá dva nejdůležitější mezinárodní dokumenty – Varšavskou úmluvu a Montrealskou úmluvu. V části, která pojednává o Montrealské úmluvě, je věnována velká pozornost praktickým otázkám, a to hlavně výkladu jednotlivých pojmů, se kterými Montrealská úmluva pracuje. Autorka se snaží zachováním jednotné struktury u všech právních dokumentů, které jsou v práci rozebírány, o snadnou přehlednost v případě použití této práce jako pomůcky při uplatňování práv cestujících.

Kapitola pátá pojednává o odpovědnosti leteckého dopravce na regionální úrovni. Na úvod je pojednáno o vývoji evropské úpravy leteckého práva a poté jsou představena jednotlivá nařízení Evropské unie vztahující se k odpovědnosti leteckého dopravce. Velká pozornost je zde věnována Nařízením č. 261/2004, které upravuje práva cestujících při odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významném zpoždění letu, a také výkladu soudních rozhodnutí, která významně toto Nařízení doplňují.

Evropská úprava v posledních letech doznala poměrně rozsáhlých změn, a to hlavně díky judikatuře Soudního dvora Evropské unie. Na tento vývoj reaguje evropský zákonodárce, přičemž připravované změny, včetně důvodů a možných důsledků jejich přijetí, jsou rozebrány v poslední kapitole.

### **Abstract**

#### Topical issues of the regulation of international air transport

This thesis with current issues of legal regulation of international carriage by air, with a focus on the air carrier's liability.

After the introductory chapter follows the second chapter which deals with aviation law and specifics of this legal branch. It further discusses the different methods of legal relations in civil aviation and recommends the most appropriate options of treatment.

The third chapter summarizes the concept of responsibility in private law with a focus on recodification in Czech private law in 2014. The findings are applied to international and regional regulation of air carrier's liability, which is discussed in the next part of the thesis .

The following fourth chapter deals with the liability of the air carrier on the international level. Firstly summarizes the historical development that preceded the adoption of legal rules in aviation law and in the next section discusses two important international documents – the Warsaw Convention and the Montreal Convention . In the section that deals with the Montreal Convention is focused on practical issues, mainly the interpretation of various terms used by the Montreal Convention . The author tries to hold uniform structure for all legal documents which are discussed in the thesis. It could

help if this thesis in the case the thesis is used as an aid in the application of passenger rights.

Fifth chapter deals with the liability of the air carrier in regional level. Firstly is discussed development of European legislation of air law and then they are presented to the regulations of the European Union relating to the liability of the air carrier. Attention is paid to the Regulation No. 261/2004, which governs the rights of passengers for denied boarding and of cancellation or long delay of flight , and also the interpretation of judgments that significantly complement this Regulation.

European regulation in recent years has undergone extensive changes, mainly due to judicial decisions of the Court of Justice of the European Union. On this development responds the European legislator. Upcoming changes, including the reasons and possible consequences of their adoption, are discussed in the last chapter.

#### **Klíčová slova**

Odpovědnost leteckého dopravce	Air Carriers' Liability
Mezinárodní letecká přeprava	International Carriage by Air
Evropská letecká přeprava	European Carriage by Air