

Univerzita Karlova  
Právnická fakulta  
Katedra obchodního práva

*Aktuální otázky regulace mezinárodní  
letecké přepravy*

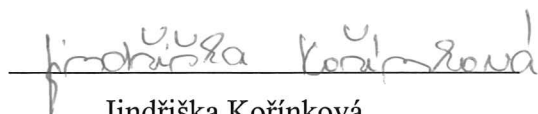
Vedoucí diplomové práce: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc.

Zpracovala: Jindřiška Kořínková  
Zahradní 443  
Borovany  
373 12

*Prohlášení o původnosti diplomové práce:*

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

V Praze, dne 29. listopadu 2006



Jindřiška Kořínková



### *Poděkování:*

Tímto bych ráda poděkovala především vedoucí své diplomové práce paní Prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc. za laskavé vedení a pomoc při zpracování práce.

Dále děkuji JUDr. Karlu Holbovi z Úřadu pro civilní letectví, paní JUDr. Evě Lecnarové a jejím spolupracovníkům z právního oddělení ČSA, pracovníkům Ministerstva dopravy, jmenovitě panu Marku Škrnovi a především Radkovi Zábranskému z organizace IATA za veškerou pomoc při psaní a shánění materiálů k této práci.

1.	Úvod.....	3
2.	Přeprava, přepravní smlouvy v mezinárodním obchodním styku.....	4
3.	Charakteristika právní úpravy vztahů z mezinárodní letecké přepravy .....	6
3.1.	Kolizní normy .....	6
3.2.	Přímé normy.....	8
4.	Právní úprava mezinárodní letecké přepravy .....	9
4.1.	Vznik první mezinárodní úmluvy .....	10
4.2.	Vývoj právní úpravy mezinárodní letecké přepravy .....	11
4.2.1.	Varšavská úmluva .....	11
4.2.2.	Chicagská konference .....	12
4.2.3.	Haagská konference .....	12
4.2.4.	Guadalajarská úmluva.....	13
4.2.5.	Guatemalský protokol .....	14
4.2.6.	Montrealské protokoly I – IV.....	15
4.2.7.	Další iniciativy na změnu Varšavského systému .....	16
4.2.7.1.	<i>Montrealská prozatímní ujednání</i> .....	16
4.2.7.2.	<i>Maltské ujednání</i> .....	17
4.2.7.3.	<i>Návrh z 80. let</i> .....	17
4.2.8.	Evropská úprava.....	20
4.2.9.	Vznik Montrealské úmluvy.....	27
5.	Varšavská úmluva versus Montrealská úmluva.....	29
5.1.	Působnost úmluv .....	29
5.2.	Přepravní dokumenty .....	32
5.2.1.	Letenka.....	32
5.2.2.	Zavazadlový lístek .....	33
5.2.3.	Letecký nákladní list .....	36
5.3.	Odpovědnost dopravce.....	39
5.3.1.	Odpovědnost obecně .....	39
5.3.2.	Odpovědnost za škody způsobené cestujícím .....	45
5.3.3.	Odpovědnost za škody na nezapsaných zavazadlech.....	48
5.3.4.	Odpovědnost za škody na zapsaných zavazadlech a za poškození nákladu .....	48

5.3.5.	Odpovědnost za zpoždění .....	50
5.3.6.	Zavinění dopravce, zproštění se odpovědnosti .....	51
5.3.7.	Omezená odpovědnost dopravce.....	53
5.3.8.	Kvalifikované zavinění .....	61
5.3.9.	Spoluzavinění poškozené osoby .....	62
5.4.	Uplatnění nároků.....	63
5.5.	Pojištění.....	66
5.6.	Závěrečná ustanovení.....	67
6.	Zhodnocení dosavadního stavu.....	68

# 1. Úvod

Mezinárodní letecká přeprava dnes představuje nesporně nejrychleji se rozvíjející odvětví průmyslu, i když je současně také nejmladším druhem přepravy osob a zboží (letecké přepravní služby byly poprvé nabízeny za úplatu v roce 1912 v USA mezi městy St. Petersburg na Floridě a Tampou<sup>1</sup>). Letadlo jako dopravní prostředek se osvědčilo především pro svou rychlost, kterou nelze s jinými dopravními prostředky srovnávat. Letecká přeprava je dnes nejbezpečnější, nejpohodlnější a i nejrychlejší způsob dopravy osob a stala se nepostradatelnou pro přepravu mnoha druhů zboží. Letecká síť se neustále rozšiřuje, frekvence letů se zvyšuje, zvětšuje a zdokonaluje se letecký park, zkracují se letové doby a budují se nová a nová letiště schopná odbavovat ohromné množství cestujících za den. Letecká přeprava tak vzrůstá i na úkor jiných dopravních prostředků, zejména dopravy námořní<sup>2</sup>. Výrazný pokrok lze vidět i ve snižování počtu havárií a vůbec celkově ve vývoji bezpečnosti letecké přepravy jako takové. Snad jediným negativem, který je možno letecké přepravě vytknout, je její poměrně vysoká finanční náročnost.

Oblast mezinárodní letecké přepravy v sobě zahrnuje nesporně mnoho různých témat, např. problematiku registrace letadel, kterou se zabývá správní právo, problémy celní a jiné poplatkové záležitosti z oboru práva finančního, protiprávní činy spáchané na palubě letadla a potírání jiných druhů letecké kriminality, což jistě spadá pod tématický rozsah práva trestního. Tato práce si však neklade za cíl pojednání o všech možných aspektech mezinárodní letecké přepravy, ale zaměřuje se na problematiku soukromoprávního charakteru. Bude-li se nadále hovořit o vztazích vyplývajících z mezinárodní letecké přepravy, jedná se zde tedy o vztahy soukromoprávní.

V následujících kapitolách bude nastíněn především vývoj právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. Hlavní pozornost je pak zaměřena na srovnání dvou klíčových úprav, a to varšavského systému, jehož základ tvoří protokoly

---

<sup>1</sup> Jirí Průša: *Letecká přeprava*, Gaudeamus 2002, str. 1.

<sup>2</sup> M. Milde: *The Problems of Liability in Int. Carriage by Air*, Acta Universitatis Carolinae, Iuridica, str. 11.

novelizovaná Varšavská úmluva, s poměrně novou Montrealskou úmluvou, která celý dosud platný systém úpravy nahradila.

## **2. Přeprava, přepravní smlouvy v mezinárodním obchodním styku**

Při mezinárodní přepravě dochází k přesunu osob, jejich zavazadel nebo zboží přes hranice států, zpravidla na základě jediné přepravní smlouvy. Mezinárodní přeprava bývá definována jako přeprava, jejíž místo výchozí a místo cílové (místo odeslání a místo určení) se nacházejí v různých státech. Zboží nebo osoby se přepravují přes hranice států a to většinou na základě jediné přepravní smlouvy. V některém případě se místo výchozí a cílové mohou nacházet i v témže státě a část přepravy se pak uskutečňuje mimo území tohoto státu (podrobněji viz. kapitola 5.1).

Mezinárodní leteckou přepravu lze dělit podle několika různých hledisek, jedním z nich je např. dělení na přepravu pravidelnou, provozovanou podle pevně stanovených letových řádů, a nepravidelnou (charterovou), uskutečňovanou nahodile. Dalším dělením je pak např. dělení podle přepravovaného objektu a to na přepravu osob, jejich zavazadel (přeprava osobní) a zboží, neboli nákladu (přeprava nákladní).

V praxi často dochází ke ztotožňování termínu přeprava s termínem doprava, což nebývá vždy správné. Dopravou lze chápat přemístování osob nebo nákladu z jednoho místa na místo jiné, spíše způsob přemístování v technickém smyslu. Naopak za přepravu se považuje uskutečňování přesunu osob nebo nákladu z hlediska účelu a výsledku. V případě přepravy jde především o právo přemístění osoby nebo věci pomocí dopravního prostředku a úkony s tím související. Přeprava tak vyjadřuje spíše určitý stupeň individualizace předmětu přemístování, kterému vzniká konkrétní právo na přemístění určitým způsobem do určitého místa. Samotná realizace z právního hlediska je prováděna prostřednictvím přepravní smlouvy, která

je typem smlouvy o dopravě<sup>3</sup>. Z těchto důvodů se domnívám, že je vhodnější v souvislosti s tématem této práce používat pojem přeprava než pojem doprava, nadále tak proto bude používáno pojmu přeprava. Toto ovšem neplatí pro pojmy přepravce a dopravce. Pojem dopravce označuje provozovatele dopravy, či lépe tedy přepravy, dopravce je taktéž účastníkem přepravní smlouvy. Naopak přepravce je osobou, která si nechává zboží či náklad přepravovat, tedy osobou, která si přepravu objednala<sup>4</sup>.

Náš právní řád v současné době neobsahuje normu, která by komplexně upravovala vztahy vznikající v oblasti přepravy, ale nabízí pouze úpravu některých, v této oblasti použitelných smluvních typů. Jejich úpravu najdeme v občanském a obchodním zákoníku. Obecně pak lze mezi smlouvy o dopravě zařadit tyto smluvní typy:

- Smlouva o přepravě zboží, kterou se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví určité zboží (zásilku) z jednoho místa (místo odeslání) do druhého (místo určení) a odesílatel se zavazuje zaplatit mu za to úplatu.
- Smlouva o přepravě osob, kterou se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení řádně a včas a cestující se zavazuje zaplatit mu jízdné.
- Smlouva zasílatelská, ve které se zasílatel zavazuje příkazci, že vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věci z určitého místa do jiného a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli úplatu.
- Smlouva o provozu dopravního prostředku (neboli charter – party), kterou se provozce (poskytovatel provozu) zavazuje přepravit náklad a k tomu účelu vykonat cesty podle určení objednatele a objednatel se zavazuje zaplatit mu za to úplatu.
- Smlouvou o nájmu dopravního prostředku se pak pronajímatel zavazuje přenechat nájemci dopravní prostředek k dočasnému užívání a nájemce se zavazuje zaplatit nájemné<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> J. Horník: výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy, EMP 6/1999, str. 41.

<sup>4</sup> [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org).

<sup>5</sup> Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička: Úvod do práva mezinárodního obchodu, Aleš Čeněk 2003, str. 261.

Smlouvy o mezinárodní přepravě představují po kupní smlouvě druhý nejvýznamnější smluvní typ. Sama přeprava vystupuje jako služba, která je vůči vlastnímu mezinárodnímu obchodu komplementární. V praxi se pak mezinárodní přeprava uskutečňuje převážně na základě formulářových smluv, které předkládá dopravce svému zákazníkovi – uživateli přepravy. Taková smlouva pak samozřejmě nesmí být v rozporu s kogentními ustanoveními příslušných právních úprav.

### **3. Charakteristika právní úpravy vztahů z mezinárodní letecké přepravy**

Z definice mezinárodní letecké přepravy jako přepravy, jejíž místo výchozí a místo cílové se většinou nacházejí v jiných státech, vyplývá skutečnost, že mezinárodní přeprava nejenom že překračuje hranice států, ale i právních řádů. K plnění přepravní smlouvy tedy velmi často dochází na území alespoň dvou států. Tato skutečnost zakládá mezinárodní prvek, jedná se tedy o soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem a proto upravované mezinárodním právem soukromým<sup>6</sup>.

Mezinárodní právo soukromé představuje soubor právních norem upravující soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem a k regulaci těchto vztahů používá především dvě metody, regulace prostřednictvím norem kolizních a norem přímých.

#### **3.1. Kolizní normy**

Tam, kde nebyla přijata mezinárodně jednotná úprava v podobě úmluvy, případně kde takováto úprava sice existuje, ale není závazná pro Českou republiku, je nutné postupovat podle obvyklých pravidel mezinárodního práva soukromého platných pro oblast závazkových vztahů, tedy podle kolizní metody. Kolizní normy jsou tak aplikovatelné všude tam, kde nelze vystačit se sjednanou mezinárodní úmluvou. Tyto

---

<sup>6</sup> Z. Kučera: Mezinárodní právo soukromé, Doplněk, Brno 2004, str. 17.

normy řeší střet, tedy kolizi různých právních řádů tím, že odkazují na právní řád některého státu, jehož normami se pak daný vztah má řídit. Neupravují tedy samotná práva a povinnosti stran určitého právního vztahu. Kolizní normy se tak omezují na dosažení pouze tzv. kolizně správného řešení nikoliv hmotněprávní spravedlnosti.

Smlouvy o dopravě se zpravidla řídí právem místa, kde má dopravce nebo zasílatel sídlo nebo bydliště v době uzavření smlouvy [§ 10 odst. 2 písm. c) *zákona č. 97/1963 Sb. o mezinárodním právu soukromém a procesním* (dále jen „ZMPS“)].

Pro smlouvu o provozu dopravního prostředku se použije práva místa sídla poskytovatele provozu, neboť jeho plnění je pro tuto smlouvu charakteristické. Ze stejného důvodu se pak použije práva místa sídla pronajímatele pro smlouvu o nájmu dopravního prostředku, která představuje zvláštní druh nájemní smlouvy<sup>7</sup>.

Dne 14. 4. 2005 byla v Lucemburku podepsána Úmluva o přistoupení České republiky k *Úmluvě o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Římská úmluva z 19. 6. 1980)*, k Prvnímu a Druhému protokolu o jejím výkladu Soudním dvorem Evropských Společenství, které se tak staly pro náš stát platnými a závaznými (Sdělení ministerstva zahraničních věcí 64/2006 Sb. m. s.). Římská úmluva je mezinárodní smlouvou unifikující kolizní normy, které takto plně nahrazují dosavadní příslušné kolizní normy v právních řádech smluvních států. Podle čl. 1 se vztahuje na závazkové vztahy ze smluv, které mají vztah k právům různých zemí, tedy na mezinárodní smluvní vztahy. Kolizních norem v úmluvě stanovených se použije, i když právo, na které odkazují, je právem nesmluvního státu (čl. 2). Hlavním principem úmluvy je volba práva, kdy podle čl. 3 se pro smlouvu použije to právo, které si strany výslovně zvolily anebo volba s určitostí vyplývá z ustanovení smlouvy nebo z okolností případu. Čl. 4 úmluvy pak stanoví použitelné právo pro smlouvy, jestliže nedošlo k jeho určení stranami volbou práva. V takovém případě se smlouva řídí právem státu, se kterým je v nejužším vztahu (princip nejtěsnějšího, nejbližšího spojení – closest connection). Obecně se má za to, že smlouva je v nejužším vztahu se státem, ve kterém strana, která má poskytnout plnění příznačné pro smlouvu, má v době uzavření smlouvy svůj obvyklý pobyt

---

<sup>7</sup> Z. Kučera: Mezinárodní právo soukromé, Doplněk Brno, 2004, str. 35.



(habitual residence), jde-li o právnickou osobu, svou ústřední správu (central administration).

Zvláštní úprava je stanovena pro smlouvu o přepravě věci (čl. 4/4). U těchto smluv platí domněnka, že smlouva je v nejužším vztahu se zemí, v níž má dopravce v době uzavření smlouvy hlavní místo podnikání, nachází-li se v této zemi také místo naložení nebo vyložení nebo hlavní místo podnikání odesílatele zboží, protože se zde koncentruje několik spojujících faktorů. Za smlouvy o přepravě zboží se pro účely daného ustanovení považují také dopravní nájemní (charterové) smlouvy, což jsou smlouvy o provozu dopravního prostředku pro jedinou cestu, a jiné smlouvy, jejichž hlavním účelem je přeprava věci. Pokud však nejsou splněny podmínky čl. 4/4, vrací se soud k aplikaci pravidla obecného podle čl. 4/1. Domněnek se nepoužije, jestliže nelze určit příznačné plnění, anebo jestliže ze souhrnu okolností vyplývá, že je smlouva v užším vztahu s jiným státem. Zvláštní diskuse pak také proběhla o tom, zda je vhodné, aby speciální kritérium platilo i u přepravy osob, žádných podstatných výsledků však na tomto poli dosaženo nebylo<sup>8</sup>.

Podle čl. 10/1 se pro smlouvu použitelným právem řídí také její výklad, plnění závazků ze smlouvy, důsledky úplného nebo částečného nesplnění těchto závazků včetně stanovení výše škody, způsoby zániku závazku včetně zániku uplynutím doby, promlčení, následky neplatnosti smlouvy. Podle čl. 14 se práva, kterým se řídí smlouva, použije také pro stanovení právních domněnek a určení důkazního břemene. Čl. 15 pak vylučuje zpětný a další odkaz<sup>9</sup>.

### **3.2. Přímé normy**

Přímé normy upravují soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem přímo bez jakéhokoliv odkazu na nějaký právní řád. Jejich obsahem je tak hmotněprávní úprava práv a povinností účastníků právního vztahu. V současném právním vývoji jsou přímé normy zpravidla sjednávány státy formou mezinárodních smluv.

---

<sup>8</sup> P. Radošovský: Rozhodné právo v závazkových vztazích z mezinárodního obchodu – kolizní normy obecně, [www.epravo.cz](http://www.epravo.cz), str. 5.

<sup>9</sup> Z. Kučera: Mezinárodní právo soukromé, Doplněk Brno, 2004, str. 308.

U smluv o přepravě v mezinárodním styku je potlačen význam určení rozhodného práva na základě kolizní metody jejich mezinárodně sjednanou rozsáhlou přímou unifikovanou hmotněprávní úpravou. Mezinárodní přeprava zboží je tak jednou z nejvýznamnějších oblastí mezinárodního obchodu, ve kterých bylo dosaženo unifikace<sup>10</sup>. Značně podrobně jsou v daných unifikujících úmluvách upraveny zejména otázky přepravních dokumentů a odpovědnost dopravce, taktéž je poměrně velká pozornost věnována ochraně uživatelů přepravy, jako slabších smluvních stran. I přes existenci této rozsáhlé mezinárodně unifikované právní úpravy se nepodařilo upravit naprosto všechny vztahy vznikající v oblasti mezinárodní letecké přepravy a některé otázky tak jsou ponechány národním právním řádům jednotlivých států určeným podle kolizní metody. V souvislosti s takovouto úpravou hovoříme o vnitřních mezích přímé úpravy.

#### **4. Právní úprava mezinárodní letecké přepravy**

Následující část práce poskytuje především přehled vývoje právní úpravy mezinárodní letecké přepravy od první mezinárodní úmluvy – úmluvy Varšavské až po zcela novou úmluvu Montrealskou. Důraz je kladen především na vznik Varšavské úmluvy jako vůbec první unifikované úpravy na tomto poli, která tvořila základ právní úpravy mezinárodní letecké přepravy desítky let, a především na její postupné změny a novelizace jednotlivými protokoly. Samotný obsah Varšavské úmluvy spolu s její první novelizací Haagským protokolem je pak rozebírán v části následující, kde je tato úmluva podrobněji srovnána s úmluvou Montrealskou.

---

<sup>10</sup> Tamtéž, str. 311.

#### 4.1. Vznik první mezinárodní úmluvy

Již na samém počátku vývoje mezinárodní letecké přepravy byla cítit potřeba nějakým způsobem koordinovat a upravit pravidla vztahující se na přepravu zboží a otázky odpovědnosti dopravce. Je zajímavé, že od samého začátku se kladl důraz na dohodu o pravidlech odškodnění poškozených v důsledku letecké nehody nebo jen nedokonalosti letecké přepravy, která obvykle vyústila ve ztrátu zavazadla nebo zpoždění letu<sup>11</sup>. Po roce 1918 byly tyto otázky upravovány státy na národní úrovni různými způsoby. V roce 1922 Konzultativně technický výbor Společnosti národů pro transport a transit obrátil svou pozornost k problému, kdy bez unifikace soukromého leteckého práva by mohl být ohrožen celý vlastní rozvoj letecké přepravy. O rok později se k danému problému postavila i Mezinárodní obchodní komora a doporučila svolat mezinárodní konferenci. Iniciativy se ujala francouzská vláda, kdy její premiér doporučil svolat do Paříže mezinárodní konferenci za účelem přípravy konvence, která by upravovala odpovědnost dopravce v letecké přepravě, zhodnotila možnost dalšího hlubšího studia a také možnosti unifikace civilního práva v oblasti letectví. Konference (známá jako První mezinárodní konference o soukromém leteckém právu) byla nakonec svolána do Paříže v roce 1926 a za účasti 41 států schválila návrh úmluvy vztahující se k odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké přepravě a rozhodla vytvořit stálý orgán CITEJA – Mezinárodní technický výbor právních expertů leteckého práva<sup>12</sup>. Jako první řešila CITEJA problémy unifikační formy, dále náležitosti přepravních dokumentů, jakož i problematiku odpovědnosti dopravce. Nakonec byla jako nejvhodnější zvolena varianta unifikace problému mezinárodní letecké přepravy cestou mezinárodní úmluvy. Přeprava na národní úrovni byla ponechána národním úpravám jednotlivých států. Tato cesta se zdála být nejvhodnější a nejsnáze přijatelnou. V tomto duchu byl připraven návrh úmluvy a rozeslán účastníkům konference, aby dali najevo své připomínky. V roce 1929 polská vláda svolala druhou mezinárodní konferenci o soukromém leteckém

<sup>11</sup> JUDr. P. Záruba: Nová Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, *Pojistné rozpravy* 7, str. 25.

<sup>12</sup> M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, *SMP*, str. 230.

právu do Varšavy, kde byla přijata *Varšavská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě*, která vstoupila v účinnost 13.2. 1933 (pro tehdejší Československo 15.2. 1935).

## **4.2. Vývoj právní úpravy mezinárodní letecké přepravy**

### **4.2.1. Varšavská úmluva**

Varšavská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, která vycházela ze dvou dřívějších projektů na unifikaci daného tématu (Konvence o ručení leteckého dopravovatele z roku 1925 a v roce 1927 přijatá Konvence o mezinárodním nákladovém listu vzduchovém<sup>13</sup>), se stala základem úpravy otázek mezinárodní letecké přepravy. Varšavská úmluva již podle svého názvu unifikovala pouze některé otázky mezinárodní letecké přepravy, z čehož pak nutně vyplývá, že existovala určitá skupina vztahů, kterou tato úmluva nepokrývala a ponechávala je národním úpravám jednotlivých států. Nemohla pak samozřejmě pokrývat vztahy nové, vznikající především díky rychlému rozvoji letecké přepravy jako velmi produktivního odvětví, stoupající bezpečnosti jednotlivých letů a i z jiných důvodů. Postupně docházelo k tomu, že dosavadní konvence přestávala vyhovovat. Z tohoto důvodu se pak v následujících letech četné mezinárodní konference snažily tyto nové a měnící se vztahy nějakým způsobem upravit a vznikaly tak různé návrhy na doplnění a revize úmluvy. Státy se ale většinou rozcházely v názorech na rozsah těchto změn, proto pak některé pozměňující protokoly ani nevstoupily v platnost nebo se tak stalo až po dlouhé době po dosažení potřebného počtu ratifikací. Proto i dnes v praxi existuje poměrně složitá situace v tom smyslu, že ne všechny státy přistoupily k pozdějším změnám Varšavské úmluvy či dokonce k úmluvě Montrealské a právní úprava pro ně platná je odlišná. Je tudíž na místě zabývat se nejen úpravou obsaženou ve Varšavské a Montrealské úmluvě jako takové, ale také

---

<sup>13</sup> J. Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník 2000/3, str. 261.

jednotlivými protokoly tvořící celý Varšavský systém, samotnou úmluvu pozměňující a doplňující.

#### 4.2.2. Chicagská konference

Razantní nárůst letecké přepravy způsobený druhou světovou válkou vedl ke svolání mezinárodní konference do Chicaga, která se konala ve dnech 1.11. – 7. 12. 1944. Jejím hlavním tématem bylo vytvoření jakési zastřešující mezinárodní organizace civilního letectví a vytvoření pravidel kontroly mezinárodní letecké přepravy. Nejdůležitějším výsledkem konference byla *Dohoda o mezinárodní přepravě* a především pak vytvoření Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO jako hlavního orgánu v oblasti mezinárodního letectví vůbec.

#### 4.2.3. Haagská konference

První velkou novelizací Varšavské úmluvy se stal *Haagský protokol* z roku 1955, který změnil řadu jejích ustanovení, především zjednodušil formální náležitosti předepsaných listin, upravil některé definice a také zvýšil limit odpovědnosti dopravce. Přestože byl nepopíratelně přínosem, ne všechny státy jej ratifikovaly (např. USA). Hlavním důvodem bylo, že ani nový protokol nedokázal uspokojit požadavky všech států. Na Haagské konferenci byla taktéž předložena zpráva podvýboru ICAO, který byl pověřen studiem problémů souvisejících s charterem a nájmem letadla. Ten zdůraznil, že Varšavská úmluva výslovně nedefinuje pojem dopravce a tak není jasné, zda jím je ten, kdo uzavřel přepravní smlouvu anebo např. majitel letadla, které skutečně přepravu provádí. Podvýbor pak předložil návrh článku, kterým se daná problematika měla vtěsnat do Varšavské úmluvy. Podle navrhovaného ustanovení prováděla-li mezinárodní přepravu jiná osoba než ten, jehož jménem byla uzavřena smlouva, byly pak obě osoby solidárně odpovědné jako dopravce podle Varšavské úmluvy. Haagská konference se daným návrhem podrobně zabývala a nakonec přijala rezoluci, ve které doporučila organizaci ICAO, aby tento komplexní problém dále studovala. První návrh byl v této souvislosti

předložen již v roce 1957 v Tokiu, který se pak stal podkladem pro svolání konference do Guadalajary. Ačkoliv původním úkolem právního výboru bylo studovat otázky daleko širší, do návrhu byly nakonec pojaty jen otázky odpovědnosti při přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem. Důvodem byla především komplikovaná a často také nejednoznačná povaha charteru. Na konferenci byla nakonec přijata nová samostatná úmluva, která byla nakonec shledána vhodnější než forma pouhého protokolu, kterým by se Varšavská úmluva měnila a doplňovala<sup>14</sup>.

#### 4.2.4. Guadalajarská úmluva

Cílem *Guadalajarské úmluvy* bylo především doplnit Varšavskou úmluvu, která sama nedefinuje pojem dopravce. Ani doplňující úmluva neobsahuje danou definici, zavádí však pojmy zcela nové, kterými jsou smluvní a skutečný dopravce. Smluvním dopravcem je osoba, která s cestujícím, zasilatelem nebo s osobami jednajícími jejich jménem uzavřela přepravní smlouvu. Dopravcem skutečným je pak osoba od smluvního dopravce odlišná, která na základě zmocnění smluvního dopravce provádí celou nebo jen část přepravy. Základní zásadou úmluvy je, že jsou oba dopravci odpovědní vůči poškozené straně společně. Odpovědnost je řešena v čl. 2 tak, že dopravce smluvní i skutečný odpovídají podle ustanovení Varšavské úmluvy, a to smluvní dopravce za celou přepravu a skutečný pak za tu část přepravy, kterou ve skutečnosti provedl. Ručení je pak upraveno v čl. 3 jako solidární. Solidarita se projevuje i v čl. 4, podle kterého mají jakákoliv stížnost nebo příkaz stejnou účinnost ať už jsou adresovány dopravci skutečnému anebo smluvnímu, avšak poškozená strana může dostat náhradu jen do výše limitů, které by mohla dostat od některého z dopravců. Čl. 7 a 8 upravují podání žaloby na náhradu škody a příslušnost soudu a taktéž zvýhodňují poškozeného, který může žalobu podat jak na dopravce smluvního tak i na skutečného a to jak dohromady tak i zvlášť. Žalovanému dopravci bylo ponecháno právo žádat, aby se druhý dopravce připojil k soudnímu řízení. Čl. 8

---

<sup>14</sup> J. Basch: Úmluva o mezinárodní dopravě letadlem, kterou provádí jiná osoba než smluvní dopravce, čas. Pro mezinárodní právo 1965, str. 91.

rozšiřuje možnost podat žalobu nejen u soudu podle čl. 28 Varšavské úmluvy, ale také u soudu, který je příslušný podle místa trvalého pobytu skutečného dopravce nebo podle místa, kde je hlavní sídlo jeho podniku. Výkon rozsudku je ponechán národnímu zákonodárství stejně jako je tomu ve Varšavské úmluvě. Čl. 10 konstatuje, že se úmluva nedotýká práv a závazků obou dopravců mezi sebou. Úmluva jako taková znamenala značný pokrok, i když se nedotkla některých problémů spojených s charterem, nájmem či výměnou letadel. Přes tuto kritiku jí však bylo dosaženo vyřešení jedné z nejdůležitějších otázek Varšavskou úmluvou neupravené.

Celá Guadalajarská úmluva byla nakonec včleněna do úmluvy Montrealské (Hlava V.), která se od předchozí úpravy liší jen drobnými formulačními změnami.

#### 4.2.5. Guatemalský protokol

Jedinou přijatou mezinárodní úmluvou, která by měnila Varšavskou úmluvu, která ale dosud nevstoupila v platnost, je *Guatemalský protokol* sjednaný 8. 3. 1971<sup>15</sup>. Protokol obsahoval nějaké zásadní změny, ty se však týkaly pouze přepravy cestujících a zavazadel. Jeho hlavním přínosem především bylo, že zvýšil odpovědnostní limity dopravce a zasáhl i do samotné koncepce odpovědnosti dopravce, kterou přesunul od koncepce odpovědnosti za zavinění do koncepce odpovědnosti za riziko, tedy objektivní odpovědnosti. Stanovil mandatorní limit odpovědnosti v případě náhlé smrti nebo zranění cestujícího na 1,5 milionu francouzských zlatých franků, který nesměl být za žádných okolností překročen, nevztahoval se pouze na případy úmyslného zavinění dopravce. Výše limitu měla být pravidelně přezkoumávána. Dopravce se mohl zprostit odpovědnosti, pokud prokázal, že škoda byla způsobena nedbalostí osoby uplatňující nárok na náhradu škody, anebo pokud smrt či tělesné zranění vzešlo jako důsledek zdravotního stavu cestujícího. Dopravce pak byl odpovědný za škodu, ztrátu nebo jakékoliv poničení zavazadla, pokud se nehoda stala na palubě letadla, při naložení a vyložení, anebo

---

<sup>15</sup> J. Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999, Právník 2000/3, str. 263.



v momentě, kdy bylo zavazadlo v péči dopravce. Dopravce naopak neodpovídal v případě škod vzniklých výhradně následkem vady, kvality nebo jiného poničení zavazadla. Pro odpovědnost za zpoždění platil limit 62 500 franků na osobu cestujícího, dopravce se odpovědnosti zprostil, pokud prokázal, že přijal všechna nezbytná opatření k zabránění vzniku škody. Odpovědnost za zpoždění zůstávala odpovědností za zavinění. Dále protokol stanovil nový jednotný limit s ohledem na zavazadla, a to 15 000 franků. Rozdělení na zapsaná zavazadla a předměty, o které se cestující stará sám, bylo vypuštěno. Protokol ustanovil pro podepisující státy možnost upravit svůj vlastní doplňující systém kompenzací. Dále protokol měnil ustanovení týkající se jurisdikce, kdy povolil poškozené straně podat žalobu v místě trvalého pobytu nebo domicilu cestujícího<sup>16</sup>. V důsledku nedostatečného počtu ratifikací ale daná úprava nevstoupila v platnost.

#### 4.2.6. Montrealské protokoly I – IV

Varšavský systém byl pak následně dále modifikován v roce 1975 dodatkovými *Montrealskými protokoly č. I, II, III a IV*. Hlavním cílem protokolů č. I, II a III bylo nahradit určování limitů v jednotkách zlatého franku novou měnovou jednotkou – SDR (Zvláštní Práva Čerpání), protokol č. III pak plně začlenil protokol z Guatemala City do svého obsahu. Jakkoliv byly tyto první tři protokoly ve svém obsahu omezené, čtvrtý protokol představoval podstatnou změnu Varšavské úmluvy. Zaváděl koncepci objektivní odpovědnosti dopravce i do oblastí odpovědnosti za škody vzniklé na nákladu. Dopravce nicméně měl čtyři možnosti liberace: vlastní poškození, kvalita nebo vada nákladu, vadné zabalení nákladu, válka nebo jiný ozbrojený konflikt a akt veřejné pravomoci v souvislosti se vstupem, výstupem nebo přeletem nad územím daného státu. Za další protokol podstatně zvýšil odpovědnostní limity dopravce. Dále se snažil usnadnit práci s modernizovanými nákladovými listy a umožnil tyto nahradit počítačovou verzí. Nicméně i přes snahy o modernizaci celého systému se i u těchto protokolů, stejně tak jako protokolu z Guatemala City, objevily problémy se vstupem v platnost kvůli nízkému počtu ratifikací. Nakonec

---

<sup>16</sup> McNair Lord: *The Law of the Air*, London: Stevens 1964, str. 35.



v roce 1996 vstoupily v platnost jen protokoly č. I a II a v roce 1998 pak č. IV, č. III zatím nedosáhl potřebného počtu ratifikací<sup>17</sup>.

#### 4.2.7. Další iniciativy na změnu Varšavského systému

##### 4.2.7.1. *Montrealská prozatímní ujednání*

K řešení neuspokojivého stavu bylo dále vyvíjeno i několik aktivit na mimostátní úrovni, především *Montrealská prozatímní ujednání* z roku 1966, která byla uzavřena mezinárodními dopravci působícími v USA na základě iniciativy a se souhlasem U.S. Civil Aeronautics Board. Dohoda byla zamýšlena jako dočasné řešení situace, kdy v roce 1965 USA vypověděly Varšavskou úmluvu. Hlavním motivem k tomuto kroku byla částka 125 000 franků limitu dopravcovi odpovědnosti. USA nepovažovaly tuto částku za úměrnou, zvláště ve srovnání s kompenzacemi v jejich vnitrostátní přepravě (v USA se totiž uplatňuje princip neomezené odpovědnosti dopravce). Ani Haagský protokol USA neratifikovaly, neboť i limit stanovený v něm nepovažovaly za uspokojivý. Podle čl. 39/2 Varšavské úmluvy vypovězení úmluvy vstoupí v platnost šest měsíců po ohlášení, což mělo být v případě USA 15. 5. 1966. ICAO mezitím již svolalo schůzku, na které se měla projednávat výše limitu odpovědnosti. Výsledkem schůzky konané v únoru 1966 bylo rozhodnutí svolat diplomatickou konferenci za účelem zvýšení hranice limitů. Mezitím však dopravci IATA připravily návrh Montrealské úmluvy, která byla schválena vládou USA. Nakonec 4. 5. 1966 USA požádaly polskou vládu, aby zrušila jejich výpověď Varšavské úmluvy. Montrealská ujednání nejsou klasickou mezinárodní úmluvou, ale dohodou mezi samotnými dopravci působícími v USA. Dohoda se aplikovala na všechny mezinárodní lety, ve kterých bylo místo odletu, místo určení nebo místo dohodnuté zastávky situováno v USA. Na základě této dohody byly jednotliví dopravci povinni do svých tarifů zařadit speciální smlouvu, která stanovovala limity pro případ smrti cestujícího do výše 75 000 USD a dále se

---

<sup>17</sup> J. Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999, Právník 2000/3, str. 263.

strany této dohody vzdaly práva vyplývajícího jim z čl. 20 Varšavské úmluvy, podle kterého se dopravce zproští odpovědnosti, pokud prokáže, že přijal všechna nezbytná opatření nutná k zabránění vzniku škody nebo že bylo nemožné daná opatření přijmout. V důsledku toho byl tak dopravce objektivně odpovědný do sjednané výše s tím, že nárokovatel prokázal, že škoda vznikla v důsledku nehody letadla. Dohoda tak nastartovala trend s cílem změnit dopravcovu odpovědnost za zavinění v odpovědnost za riziko, vývoj, který pak vedl k přijetí Guatemalského a Montrealských protokolů<sup>18</sup>.

#### 4.2.7.2. *Maltské ujednání*

Od roku 1974 se začaly konat neformální schůzky vlád západo-evropských států s cílem podporovat dopravce v přijetí vyšších limitů pro náhradu škody. Výsledkem těchto iniciativ bylo *Maltské ujednání*<sup>19</sup>, které ale nikdy nebylo veřejně vyhlášeno jako dohoda. Ujednání obsahovalo závazek většiny západo-evropských států a Japonska zvýšit odpovědnostní limit v čl. 22 Varšavské úmluvy pro případ smrti nebo tělesného zranění cestujícího na USD 58 000. Nový limit se vztahoval na nehody vzniklé na palubě letadla nebo při vstupu a výstupu do letadla nebo z něj. Většina dopravců následně odpovědnostní limit zvýšila. Zároveň se ale většina z nich nevzdala čl. 20 sloužícího pro svou vlastní obranu.

#### 4.2.7.3. *Návrh z 80. let*

Během 80. let převládala ve světě celkově již značná nespokojenost s roztržitou úpravou mezinárodní letecké přepravy, kdy samotná Varšavská úmluva byla neustále doplňována protokoly, které nevstupovaly v platnost, protože nedosáhly potřebného počtu ratifikací (např. výše uvedené Montrealské protokoly). Celý systém letecké přepravy se tak stával mimořádně spleťtým a zamotaným. Potřeba nové globální unifikace se tak stávala čím dál akutnější. Doplnění úpravy dalšími protokoly se

---

<sup>18</sup> McNair Lord, *The Law of the Air*, London : Stevens 1964, str. 129.

<sup>19</sup> Tamtéž, str. 130.

ukázalo jako neefektivní a celá úprava tak ztrácela svůj původní smysl unifikace. Během 80. let tak začal vznikat návrh na zcela novou unifikaci otázek vyplývajících z mezinárodní letecké přepravy, jehož vznik byl velmi ochotně podporován především ICAO<sup>20</sup>. Autory návrhu byli profesor Bing Cheng a profesorka Jacqueline Dutheil de la Rochère, kteří jej založili na myšlence sjednocení smluvní a deliktní odpovědnosti v mezinárodní letecké dopravě do jediné úmluvy. Návrh tak obsahoval jak úpravu smluvní odpovědnosti leteckého dopravce za škody způsobené během přepravy tak i deliktní odpovědnost cizího letounu za škody způsobené třetím osobám na povrchu země. Dopravcova či provozovatelova odpovědnost měla být podle návrhu absolutní, neomezená, počítalo se i s pojištěním. Návrh byl rozdělen na dvě části, první část pojednávala o mezinárodní letecké dopravě, druhá část pak o škodách na zemském povrchu způsobených cizím letounem. Přestože byly obě části založeny na stejných principech, bylo možné je posuzovat poměrně samostatně, což by umožnilo i jejich případné samostatné přijetí v podobě úmluv. První část tak obsahovala problematiku upravenou Varšavskou úmluvou doplněnou Haagským protokolem tak i Montrealskými protokoly III a IV, taktéž pokrývala i úmluvu Guadalajarskou, část druhá pak doplněnou úmluvu Římskou (Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface). Návrh co nejvíce vycházel a kopíroval strukturu obou úmluv. Návrhem se prolínaly jeho hlavní tři principy, kterými byli objektivní odpovědnost dopravce, tato odpovědnost měla být neomezená a nakonec princip pojištění.

#### 1) Objektivní odpovědnost

Guatemalským protokolem z roku 1971 zmizela odpovědnost dopravce za zavinění a i nový návrh se držel nastartovaného trendu. Objektivní odpovědnost byla pak zakotvena v návrhu v čl. 17 – 21 a byla aplikovatelná jak na všechna zranění cestujících, tak i na škody na zavazadlech a nákladu vzniklé během přepravy. Na škody způsobené zpožděním byla naopak stále aplikována odpovědnost za zavinění, která byla presumována. V systému objektivní odpovědnosti existovaly určité výjimky, jimiž se dopravce této odpovědnosti zprostil. Dopravce např. neodpovídal

---

<sup>20</sup> Doo Hwan Kim: Some considerations of the draft for the convention on an integrated system of international aviation liability, JACL vol. 53, no. 3, str. 765.

za škodu způsobenou výhradně stavem zavazadla. Dopravce také dále neodpovídal pokud se mu podařilo prokázat spoluúčast cestujícího na vzniklé škodě.

## 2) Neomezená odpovědnost

Limity vztahující se na škody vyplývající z tělesných zranění osoby cestujícího byly z koncepce návrhu vypuštěny. Přijetí neomezené odpovědnosti za škody na těle cestujícího byl poměrně radikální návrh, který šokoval celosvětovou leteckou společnost a dal vzniknout neustálých vědeckým diskusím a argumentům. Na rozdíl od neomezené odpovědnosti za škody na těle, návrh zakotvoval omezenou odpovědnost za škodu způsobenou na zavazadlech a nákladu v čl. 22. Maximální limit byl určen v měnové jednotce SDR a byl odvozen především z Guatemalského protokolu a Montrealského protokolu IV, ale byl oproti protokolům zvýšen dva až třikrát. Limitní částka se neaplikovala, pokud byla škoda způsobena jednáním nebo opomenutím dopravce samotného nebo jeho zaměstnanci či zástupci, anebo jejich úmyslným jednáním s cílem škodu způsobit.

## 3) Povinné pojištění

Daná koncepce odpovědnosti by neměla valný smysl bez účinného zajištění ze strany dopravce, proto návrh zakotvil ustanovení o pojištění dopravce s úmyslem skutečné kompenzace způsobených škod. Návrh počítal s třístupňovou strukturou pojištění: pojištění samotným dopravcem, vzájemná spolupráce v oblasti pojištění a vládní pojištění. Jednotlivé státy pak mohly specifikovat druh, výši a podmínky daného pojištění či jiné finanční záruky. Daný stát se tak stal garantem v případě, že jednotlivý dopravce opomněl pojištění zajistit.<sup>21</sup>

Návrh byl odbornou veřejností poměrně hodně kritizován, především proto, že směřoval dva rozdílné instituty a oblasti (největší kritiku návrh sklídl od profesora M. Mildeho, který jej viděl jako předběžný a na danou dobu nepřijatelný). Také princip neomezené absolutní i když zajištěné odpovědnosti byl nepřijatelný pro velkou část letecké komunity. Nakonec se návrh sice neshledal s příznivými hlasy a nenašel podporu pro svou realizaci v podobě mezinárodní úmluvy, nastolil však

---

<sup>21</sup> Tamtéž, str. 774.

diskusi o konkrétních otázkách, která se ukázala klíčovou pro budoucí unifikovanou úpravu.

Dalšími snahami na zlepšení neuspokojivého stavu se stávala i individuální řešení přijímaná na úrovni států, regionálních organizací a jednotlivých dopravců. Některé státy (např. Itálie, Japonsko, Austrálie a VB) přijaly legislativní nebo administrativní kroky za účelem překlenout mezeru vzniklou mezi limity stanovenými ve Varšavské úmluvě a potřebou dané limity zvýšit a přizpůsobit je tak reálné ekonomické situaci.<sup>22</sup>

#### 4.2.8. Evropská úprava

V nedávných letech také evropské státy přijaly na národní úrovni pro případ dopravců působících na jejich území vyšší limity odpovědnosti vůči cestujícím než které předepisuje Varšavská úmluva. ECAC (Evropská konference pro civilní letectví) přijal doporučení pro přijetí dohody mezi dopravci s limitem odpovědnosti ve výši 250 000 SDR a s řadou ustanovení vztahujících se k rychlému řešení sporů, povinně placenými zárukami obětem či pozůstalým obětí a mechanismem, který by limity přizpůsoboval míře inflace<sup>23</sup>.

Stejně jako ECAC vyvíjela výrazné snahy ke zlepšení stávajícího stavu úpravy i IATA, která v roce 1995 uspořádala mezinárodní konferenci, jejímž výsledkem byl projekt s názvem *IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability*. Základem byly nově stanovené odpovědnostní limity za škody na zdraví cestujících, režim objektivní odpovědnosti dopravce a použití tzv. páté jurisdikce pro soudní vymáhání nároků na náhradu škody na zdraví. Tato iniciativa se později při přípravě nové konvence ukázala také jako velice významnou.

---

<sup>22</sup> Weber, Jacob: ICAO taking initiative to reform the legal framework for air carrier liability, ICAO Journal 3/1996, str. 65.

<sup>23</sup> Tamtéž, str. 67.

Jedna z posledních významných iniciativ byla zaznamenána v roce 1997 v rámci EU. EU představila návrh nařízení o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, které také sledovalo zvýšit ochranu uživatelů přepravy<sup>24</sup>. Návrh zaváděl princip objektivní odpovědnosti do výše 100 000 SDR, dále formuloval povinnost leteckého dopravce vyplatit bez zbytečného prodlení zálohové plnění k pokrytí okamžitých ekonomických potřeb poškozené osoby, které nesmělo být nižší než 15 000 SDR. Po připomínkách členských států byl návrh nakonec v konečné podobě schválen jako *Nařízení Rady 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod* ze dne 9. 10. 1997, účinným se stalo pro všechny členské státy 17. 10. 1998. Zřejmě ne náhodou byla diplomatická konference o projednávání nové úmluvy odložena až na dobu po vstupu daného nařízení v účinnost, což se nakonec ukázalo jako podnětné, protože nařízení přispělo ke sjednocení názorů a postupů členských států EU při projednávání konečného znění úmluvy. Nařízení 2027/97 se z pochopitelných důvodů vztahuje jen na letecké dopravce Společenství (jimiž se rozumí letečtí dopravci s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s *Nařízením EHS 2407/92 o vydávání licencí leteckým dopravcům*), nezavazuje dopravce registrované mimo EU, ale pokud by jejich režim odpovědnosti neodpovídal, je jejich povinností řádně o této skutečnosti cestující, kterým na území některého členského státu tito prodávají letenku, informovat, a to i prostřednictvím cestovní kanceláře. Po přijetí Montrealské úmluvy se ukázalo, že dané nařízení ne ve všech bodech s novou úmluvou koliduje, proto bylo následně přijato nařízení nové, které mělo za úkol sladit původní nařízení se zněním Montrealské úmluvy a de facto její ustanovení převzít (*Nařízení Evropského Parlamentu a Rady 889/2002, kterým se mění nařízení 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel*).

S účinností 17. 2. 2005 vstoupilo v platnost velmi významné *Nařízení Evropského parlamentu a Rady, stanovující všeobecná pravidla pro náhrady a pomoc cestujícím v případě odepření nástupu na palubu letadla, zrušení anebo významného zpoždění letů* (*Nařízení č. 261/2004*, kterým se ruší Nařízení Rady

---

<sup>24</sup> JUDr. P. Záruba: Nová Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, Pojistné rozpravy 7, str. 27.



č. 295/91, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření zaknihovaného místa v pravidelné letecké dopravě). Toto nařízení významně rozšiřuje odpovědnost dopravců vůči cestujícím nad rámec přepravních podmínek jednotlivých dopravců, ale i nad rámec samotné Montrealské úmluvy. Nařízení se svou působností vztahuje na lety prováděné v rámci pravidelné letecké přepravy, jejichž místo odletu je v jakémkoliv letišti Společenství, přičemž není rozhodné, zda je let prováděn dopravcem Společenství nebo dopravcem třetí země. Nově se působnost nařízení rozšířila o lety odlétající z nečlenského státu Společenství, které směřují na letiště v rámci Společenství, je-li let provozován leteckou společností, která je leteckým dopravcem Společenství<sup>25</sup>. Nařízení se vztahuje taktéž na nízkonákladové letecké společnosti. Zároveň se tohoto nařízení použije i na přepravu nepravidelnou, tj. charterové lety, provozované zpravidla pro cestovní kanceláře, přičemž oproti stávající úpravě, kdy mohla náhradu požadovat na dopravci pouze cestovní kancelář, je nově cestujícímu přiznáváno právo na odškodné přímo od dopravce, který přepravu provádí. Odpovědnost vůči cestujícím nesmí být dle tohoto nařízení omezena ani se jí nelze jinak zprostit, zejména odlišným nebo omezujícím ustanovením v přepravní smlouvě. Pokud by bylo přesto takové odlišné nebo omezující ustanovení použito ve vztahu k cestujícímu, nebo jestliže cestující nebyl správně informován o svých právech a z tohoto důvodu přijal náhradu škody, která nedosahuje náhrady podle tohoto nařízení, má právo požadovat dodatečnou náhradu. Letecký dopravce je povinen cestujícího vždy plně a jasně informovat o jeho právech, zejména ohledně náhrady škod a poskytované pomoci. Povinnosti leteckých dopravců jsou omezeny nebo zcela vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možno nijak zabránit ani přijetím všech dostupných přiměřených opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytovat zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik nebo neočekávaných stávek, které postihují provoz leteckého dopravce. Za vznik mimořádných okolností lze považovat i případ, kdy dopad rozhodnutí složky řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké

---

<sup>25</sup> J. Horník: Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, *Právní rozhledy* 15/2004, str. 570.

zpoždění nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla. Péče o cestující, kteří čekají na náhradní nebo zpožděný let, může být také omezena nebo odmítnuta v případě, že by samotné poskytnutí této péče způsobilo další zpoždění. Náhrada při odepření nástupu na palubu se rovněž neposkytne, pokud se cestující nemůže prokázat platnou letenkou s potvrzenou rezervací nebo se nedostavil k odbavení v čase písemně určeném dopravcem a pokud takový čas nebyl stanoven, nejpozději 45 minut před plánovaným odletem.

- Odepření nástupu do letadla – overbooking

V letecké přepravě je od 80. let poměrně běžným jevem tzv. overbookig<sup>26</sup>, čímž je myšlena skutečnost, že na dostupnou kapacitu letadla je uděláno více rezervací a tak prodáno více letenek. Pokud na volná sedadla připadá příliš mnoho cestujících, musí dopravce nejprve požádat dobrovolníky, aby se svého místa vzdali za sjednanou náhradu. Pokud se ale nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků, má dopravce právo odepřít cestujícím nástup na palubu letadla proti jejich vůli. V tomto případě však okamžitě musí vyplatit náhrady ve výši 250, 400 nebo 600 EUR v závislosti na délce letu. Zároveň má cestující možnost volby mezi:

- náhradou pořizovací ceny letenky, případně i bezplatný zpáteční let do původního místa odletu, nebo
- nejbližším možným přesměrováním na místo určení za srovnatelných podmínek nebo
- přesměrováním na místo určení v pozdější době podle přání cestujícího za srovnatelných podmínek.

Náhradu lze snížit o polovinu v případě, že zpoždění vzniklé přesměrováním nepřesáhne 2, respektive 3 a 4 hodiny, podle jednotlivých kategorií letů. Cestující má taktéž právo na poskytnutí stravy a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době, případně ubytování v hotelu spolu s přepravou mezi letištěm a místem ubytování a dva telefonní hovory zdarma, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou.

---

<sup>26</sup> Tamtéž, str. 570.



- Zrušení letu

V případě zrušení letu má cestující právo na proplacení ceny letenky nebo alternativně právo na náhradní let. V této souvislosti Evropská komise potvrdila, že letecký dopravce tuto možnost cestujícímu skutečně musí nabídnout a nemůže se vymlouvat, že není schopen zajistit let s jiným dopravcem. Pokud by byla taková letenka dražší, je dopravce povinen uhradit tento rozdíl. Cestující má rovněž právo na poskytnutí stravy a občerstvení v čekací době, případně ubytování v hotelu a přepravu mezi letištěm a hotelem, pokud by zajištěný náhradní let znamenal zdržení přes noc a taktéž přístup ke komunikačním prostředkům. Právo na finanční odškodnění (250, 400, 600 EUR v závislosti na délce letu), je v tomto případě vázáno na podmínku, že cestující nebyl o zrušení řádně a v přesně stanovené době informován. Důkazní břemeno v případě informování cestujícího spočívá na provozujícím leteckém dopravci. Dopravce ale naopak není povinen platit náhradu, pokud prokáže, že zrušení bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

- Zpoždění

Jediným případem, kdy se neposkytuje finanční odškodnění, je právě zpoždění letu, kdy má cestující relativně nejméně práv. Pokud se cestující včas dostaví k odbavení letu a pokud dopravce provozující let zároveň předpokládá zpoždění 2, 3 a 4 hodiny (v závislosti na délce letu), musí cestujícímu poskytnout stravu, občerstvení a telefonní či jiné spojení. Pokud zpoždění přesáhne 5 hodin, je cestujícímu nabídnuta možnost volby mezi náhradou pořizovací ceny letenky spolu s případným zpátečním letem do místa určení. Jestliže je důvodně očekávaný čas odletu nejméně o den zpožděný oproti odletu původně oznámenému, poskytne dopravce cestujícímu zdarma ubytování v hotelu a přepravu z letiště do hotelu.

Narizení rovněž stanoví přesné podmínky pro refundaci části ceny letenky v případě, že dopravce sníží cestovní třídu cestujícího. Náhrady je dopravce povinen zaplatit do 7 dnů. Jestliže dopravce umístí cestujícího do vyšší třídy, než pro jakou byla

zakoupena letenka, nesmí požadovat žádnou dodatečnou platbu. Poskytované náhrady nejsou cestujícímu vypláceny na letišti v hotovosti, výjimku tvoří náhrada za odepření nástupu na palubu, která je vyplácena ihned. V souladu s novelou zákona o civilním letectví (225/2005 Sb.) od 1.7.2006 dohlíží na plnění povinností dopravce a vyřizuje stížnosti na porušování těchto povinností podle tohoto nařízení Úřad pro civilní letectví.

Přijetí daného nařízení je ze strany Komise považováno za jednoznačný úspěch v ochraně cestujícího jako slabší smluvní strany. Též ze strany cestujících je tato úprava přijímána velmi pozitivně. Zcela opačný názor však zastávají letečtí dopravci. IATA především poukazuje na fakt, že výše případné finanční kompenzace nemá žádnou vazbu na cenu letenky, což může jejich ceny významně ovlivnit. Zároveň je upozorňováno na komplikovanou implementaci nových pravidel a celkem nepraktickou strukturu celého nařízení.

Nakonec IATA spolu s ELFAA (European Low Fares Airlines Association), sdružení zastupující zájmy 10 nízkonákladových společností z 9 evropských zemí, napadla u High Court of Justice (England & Wales) způsob, jakým Spojené království provedlo nařízení. Přitom tato sdružení vznesla otázky týkající se platnosti uvedeného nařízení a zvláště jeho ustanovení týkajících se zrušení letu, jeho zpoždění a poskytovaných náhrad. High Court of Justice položil tyto otázky Soudnímu dvoru Evropských společenství (rozsudek C – 344/04). Pokud jde o slučitelnost nařízení s Montrealskou úmluvou, Soudní dvůr určil, že Společenství je vázáno touto mezinárodní úmluvou, upravující zejména odpovědnost leteckého dopravce v případě zpoždění. Soudní dvůr rozhodl, že se úmluva omezuje na úpravu podmínek, za nichž mohou cestující po zpoždění letu podat proti dopravcům odpovídajícím za škodu způsobenou tímto zpožděním žaloby směřující z titulu individualizované nápravy k získání náhrady škody. Pomoc a poskytnutí péče cestujícím, které jsou upraveny nařízením Společenství v případě významného zpoždění letu, představují naproti tomu standardizovaná a okamžitá opatření k nápravě újmy. Nepatří k těm opatřením, u nichž uvedená úmluva stanoví podmínky výkonu, a nemohou tedy být považována za neslučitelná s Montrealskou úmluvou.

Soudní dvůr tedy dospěl k závěru, že přezkum neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost ustanovení nařízení<sup>27</sup>.

Dne 30. dubna 2005 vstoupilo v platnost další významné *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004, o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel*, svým způsobem provádějící čl. 50 Montrealské úmluvy. Účelem nařízení je stanovit minimální požadavky na pojištění pro letecké dopravce a provozovatele letadel ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám. Mezi povinně pojištěná rizika patří válka, terorismus, únos letadla, sabotáž, neoprávněné zmocnění se letadla a občanské nepokoje. Nařízení se vztahuje na všechny letecké dopravce a provozovatele letadel, kteří létají uvnitř území, přistávají na území, vzletají z území nebo přelétávají území členského státu, na které se vztahuje Smlouva o založení Evropského společenství. Pojmy „letecký dopravce“ a „provozovatel letadla“ jsou definovány přímo v nařízení. Podle čl. 6 se vyžaduje pojistné krytí odpovědnosti ve vztahu k cestujícím nejméně ve výši 250 000 SDR na jednoho pasažéra, ve specifických případech je částku možno snížit. Pojistné krytí odpovědnosti ve vztahu k zavazadlům činí nejméně 1 000 SDR na jednoho pasažéra v obchodním provozu, pojistné krytí ve vztahu k nákladu činí nejméně 17 SDR na jeden kilogram. Nařízení je závazné v celém svém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech. Vzhledem k principu přímého a bezprostředního účinku a k principu nadřazenosti práva Evropských společenství je nutné řídit se minimálními požadavky na pojištění leteckých dopravců a provozovatelů letadel stanovenými nařízením.

Všechna tato výše popisovaná nařízení jsou výsledkem tzv. společné dopravní politiky států Evropských Společenství. Ačkoliv je společná dopravní politika považována za jeden z hlavních prostředků k překonání překážek volného pohybu zboží a osob mezi členskými státy, nejedná se o oblast, které by členské státy věnovaly dostatečnou pozornost. V porovnání s ostatními oblastmi byla tato

---

<sup>27</sup> Tisková zpráva č. 01/06, str. 2, [www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu).

označována jako „temná kapitola historie evropské integrace“<sup>28</sup>. Společná dopravní politika byla jako taková zakotvena již ve *Smlouvě o založení ES* (dříve čl. 3 písm. e) a čl. 74 SES, dnes čl. 3 písm. f) spolu s čl. 70/ex-čl. 75 SES). Hlava V. SES věnující se dopravě ale upravuje toliko mechanismy a nástroje společné dopravní politiky, nikoliv i její věcnou úpravu. Důležitým faktem je i skutečnost, že ESD vyloučil aplikaci Hlavy V. pro oblast letecké a námořní přepravy, které měly být upraveny Radou (čl. 80/ex-čl. 84), pouze dovedl, že letecká a námořní doprava podléhá obecným ustanovením Smlouvy. Jelikož ale Rada mohla přijímat nařízení v této oblasti pouze jednomyslně, do poloviny 80. let šlo sotva hovořit o zavádění společné dopravní politiky. Změna přišla až v důsledku úspěšné žaloby Evropského parlamentu na nečinnost Rady v oblasti dopravy, kdy Soudní dvůr tuto nečinnost výslovně konstatoval. Druhým mezníkem se stalo přijetí Jednotného evropského aktu, který umožnil Radě přijímat řadu opatření v oblasti dopravy většinou hlasů. V oblasti letecké přepravy tak začala vznikat důležitá opatření týkající se především ochrany cestujících, ochrany letectví před protiprávními činy, pravidel hospodářské soutěže, řízení letového provozu apod., tato vznikající na základě čl. 80/ex-čl.84.

#### 4.2.9. Vznik Montrealské úmluvy

Všechny snahy na zdokonalení celého varšavského systému ale nakonec ve výsledku znamenaly spíše než přínos další tříštění dané úpravy a jejich zamýšleného unifikačního účinku tak nebylo dosaženo. Nakonec bylo rozhodnuto řešit danou situaci jinak, a to návrhem zcela nové úmluvy. Původní návrh byl vypracován v průběhu 90. let právním odborem ICAO ve spolupráci s poradní skupinou sekretariátu ICAO. Tento nový dokument měl spočívat na dvoustupňovém odpovědnostním režimu pro náhradu škodu v případě smrti nebo tělesného zranění cestujících – odpovědnost dopravce do výše 100 000 SDR bez ohledu na zavinění (objektivní odpovědnost) a odpovědnost za škody nad 100 000 SDR na základě dopravní nedbalosti, v případě spoluúčasti cestujícího. Limit odpovědnosti za

---

<sup>28</sup> M. Pauknerová: Právo Evropské unie a doprava, Právní rozhledy 9/1998 – příloha Evropské právo, str. 2.

škody způsobené na zavazadlech a nákladu měl být taktéž revidován, ustanovení týkající se přepravních dokumentů bylo také potřeba přizpůsobit. Nový instrument měl v sobě obsahovat jak Varšavskou úmluvu ve znění Haagského protokolu, tak i Guatemalský a Montrealské protokoly stejně tak i Guadalajarskou úmluvu do té míry, do které jsou shodné s rozvíjející se novou úpravou. Tento návrh se pak stal podkladem jednání Právního výboru ICAO konaném v Montrealu během dubna a května roku 1997. Po prvopočátečních neshodách a odlišných názorech jednotlivých účastníků jednání bylo nakonec dosaženo kompromisu. Výsledným produktem se stal dokument nazvaný „Návrh úmluvy o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě“. Formou nové úpravy se měla stát zcela nová mezinárodní úmluva nikoliv doplňkový protokol, který by se znovu ukázal jako nedostačující a nevhodný. Návrh ve své podstatě vycházel co možná nejvíce ze znění Varšavské úmluvy, dodržoval její strukturu i jazyk. Do návrhu byla podle plánu začleněna některá ustanovení Montrealského protokolu IV, Guatemalského protokolu a i celá Guadalajarská úmluva. Některé otázky ale zůstaly otevřené k řešení až závěrečnou konferencí, do jejího konání byl návrh nadále zdokonalován a propracováván zvláštní pracovní skupinou vytvořenou Radou ICAO. Ta také měla za úkol do návrhu zapracovat jednotlivé připomínky a náměty států a i mezinárodních organizací, kterým byl návrh rozeslán. Diplomatická konference se nakonec konala v Montrealu 10. – 29. května 1999, na které byla podepsána *Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, podepsána v Montrealu 28. 5. 1999*, která se tak stala základem pro úpravu vybraných právních otázek mezinárodní letecké přepravy a nahradila tak roztržštěný varšavský systém (123/2003 Sb. m. s.).

## 5. Varšavská úmluva versus Montrealská úmluva

Další část práce je zaměřena na vzájemné srovnání úmluvy Varšavské (se změnami provedenými Haagským protokolem) s novou úmluvou Montrealskou s tím, že je poukázáno především na ustanovení zcela nová a ustanovení podstatně novelizovaná.

### 5.1. Působnost úmluv

Podle čl. 1 se Varšavská úmluva vztahuje na přepravu pouze pokud se jedná o přepravu mezinárodní. Za mezinárodní je považována taková přeprava, při níž jsou překračovány hranice státu a při které letecká cesta překračuje či končí na území jiného cizího státu. Právní režim mezinárodní letecké přepravy je dnes nepředstavitelný bez mezinárodní standardizace a unifikace vztahů mezi dopravcem a cestujícím nebo odesílatelem zboží. Bez této unifikované úpravy by bylo velmi obtížné najít rozhodné právo aplikující se na daný případ. Bez přímé úpravy by teoreticky přicházelo v úvahu několik právních řádů určených za pomoci kolizní metody: právo místa smlouvy (*lex loci contractus*), právo místa odletu, právo místa příletu – právo místa plnění ze smlouvy (*lex loci solutionis*), *lex fori*, právo vlajky či registrace letadla, právo místa podnikání dopravce. Některé z uvedených možností však nejsou plně uspokojující.

Unifikovaná úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu zboží, cestujících a zavazadel za úplatu. Bezúplatná přeprava se řídí úmluvou jen tehdy, pokud je prováděna leteckou společností. Pravidla řídící ostatní bezúplatnou přepravu se nacházejí v národních právních řádech. Čl. 1 pak obsahuje **definici mezinárodní přepravy**, kterou se rozumí každá mezinárodní přeprava, při které je podle ujednání obou stran, místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení přepravy nebo k překládání či nikoliv, buďto na území dvou smluvních stran úmluvy anebo na území jedné smluvní strany, pokud je smluvně sjednaná zastávka na území jiného státu, dokonce i když tento stát není smluvní stranou úmluvy. Mezinárodní charakter přepravy je tak určen úmyslem smluvních stran vyjádřeným v přepravní



smlouvě<sup>29</sup>. Podle čl. 2/1 se pak úmluva vztahuje na přepravu provozovanou státem nebo jinými právníckými osobami práva veřejného. Z aplikovatelnosti úmluvy jsou pak stanoveny určité výjimky, podle nichž se Varšavská úmluva nevztahuje:

- 1) na přepravu uskutečňovanou podle některé poštovní mezinárodní úmluvy (čl. 2/2), podle Haagského protokolu, na přepravu pošty a poštovních zásilek
- 2) na první zkušební pokusnou přepravu prováděnou leteckými podniky s úmyslem zavést na této lince pravidelnou přepravu či na jinou přepravu prováděnou za nestandardních podmínek mimo obvyklý rozsah činnosti společnosti (čl. 34), podle Haagského protokolu na jakoukoliv přepravu prováděnou za mimořádných okolností mimo rámec veškeré normální činnosti leteckého provozu.

**Přeprava uskutečňovaná několika po sobě následujícími dopravci** je považována pro účely úmluvy za jedinou neoddělenou přepravu, pokud je stranami zamýšlena jako jediná operace, ať už byla sjednána jediným smluvním dokumentem nebo sérií smluv, a neztratila svůj mezinárodní charakter skutečností, že daná smlouva či série smluv je plněna pouze na území jediné smluvní strany.

Podmínky aplikace režimu odpovědnosti by se tak daly shrnout takto:

- 1) přeprava musí být přepravou mezinárodní ve smyslu úmluvy a také ve smyslu smlouvy sjednané mezi stranami. Kritériem mezinárodní přepravy je tak smluvně stanovené místo odletu a místo určení. Není tak rozhodující reálný let přes hranice určitého státu, postačuje úmysl smluvních stran. Problémy mohou nastat v případě, kdy si cestující zakoupí zpáteční letenku se shodným místem odletu a určení a kde zastávky nejsou na území smluvní strany úmluvy. Představuje tato zpáteční letenka jedinou přepravu, či dvě na sobě nezávislé operace a rozdílnými místy odletu a určení? Touto otázkou se zabýval britský soud v případě trasy Londýn – Antverpy (kdy Belgie nebyla smluvní stranou), nakonec rozhodl, že se jedná o jedinou přepravu přes území třetího státu a tudíž o přepravu mezinárodní ve smyslu úmluvy. (Grein v. Imperial Airways Ltd., 23.10. 1935);

---

<sup>29</sup> M. Milde: The probléme of liabilities in international carriage by air, Acta Universitatis Carolinae Iuridica, 1963, str. 25.

- 2) mezinárodní přeprava ve shora uvedeném smyslu musí být uskutečňována letecky, pokud tedy dopravce část přepravy nahradí jinými dopravními prostředky, nejedná se o přepravu dle úmluvy;
- 3) smlouva o přepravě musí zahrnovat úplatu, na bezúplatnou přepravu se úmluva vztahuje pouze pokud je uskutečňována leteckou společností. Jelikož se úmluva vztahuje na přepravu osob (nikoliv pasažérů), určité problémy mohou vznikat v souvislosti s černým pasažérem, kdy on je osobou přepravovanou v podstatě bezúplatně, neboť mezi ním a dopravcem neexistuje žádná smlouva. Neexistuje tudíž závazek dopravce přijmout veškerá možná opatření k zabránění škod. Dopravce tak může být odpovědný pouze „ex delicto“ a je zapotřebí složitě prokazovat jeho zavinění<sup>30</sup>. I jiné osoby mohou být přepravovány bezúplatně, jedná se především o piloty, členy posádky, navigátory a stevardy. Na tyto osoby se Varšavská úmluva přirozeně nevztahuje, jsou totiž většinou v pracovním poměru k dopravci. Pokud se ale jedná o zaměstnance cestující na palubě letadla soukromě, úmluvu lze aplikovat.

Stejně tak i Montrealská úmluva upravuje veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel nebo nákladu (oproti původnímu termínu Varšavské úmluvy „zboží“) prováděnou za úplatu, ve stejném rozsahu se vztahuje i na bezplatnou přepravu prováděnou leteckými dopravními společnostmi. Montrealská úmluva doslova uvádí termín **podniky a organizace zabývající se leteckou přepravou** oproti původnímu znění Varšavské úmluvy, kde se uváděl pouze termín dopravní letecký podnik. Pojem podnik se zřejmě týkal leteckých společností, ale s největší pravděpodobností se netýkal provozování letecké přepravy subjektem, který leteckou společností nebyl. Naproti tomu výraz organizace by mohl zahrnovat i soukromé organizace, jako je např. IBM, která zajišťuje leteckou přepravu svým zákazníkům z NY do Toronta<sup>31</sup>. Podle čl. 2/2 se pak úmluva vztahuje na přepravu prováděnou státem nebo právnickou osobou zřízenou podle zákona. Vymezení mezinárodní přepravy zůstalo

---

<sup>30</sup> M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, SMP, 1963, str. 236.

<sup>31</sup> Thomas J. Whalen: Nová Varšavská konvence: Montrealská konvence, str. 6.



zachováno, stejně tak i vymezení postupné přepravy jako přepravy nerušené, byla-li stranami dohodnuta jako jediný výkon. Působnost obou zkoumaných úmluv je tedy shodná, Montrealskou úmluvou došlo jen k dílčí modernizaci několika termínů. Jak již bylo výše řečeno, zahrnuje v sobě Montrealská úmluva též ustanovení úmluvy Guadalajarské upravující přepravu prováděnou jiným než smluvním dopravcem, a to v Hlavě V. Proto je pro přesnost do působnosti nové úmluvy zahrnuta i tato přeprava, čl. 1/4, za podmínek v této hlavě stanovených. Negativní vymezení působnosti v nové úmluvě se nese v duchu Montrealského protokolu IV, kdy čl. 2/2 a 2/3 upravují přepravu pošty. Dopravce tak nově odpovídá pouze příslušné poštovní správě podle pravidel platných pro vzájemné vztahy mezi dopravci a poštovními správami.

Montrealská úmluva stejně jako Varšavská ale nedefinuje termín „dopravce“ nebo jiné osoby, která se řídí režimem úmluvami stanoveným. Proto se např. v USA řešila otázka, zda pod tento pojem lze zahrnout i entity, které na základě smlouvy plní funkce dopravců v rámci mezinárodní letecké přepravy v postavení agentů. Americké soudy nakonec tyto entity podřídily pojmu dopravce<sup>32</sup>.

## **5.2. Přepravní dokumenty**

Varšavská úmluva sjednotila formu a náležitosti základních přepravních dokumentů, **letenky** pro přepravu cestujících, **zavazadlového lístku** pro přepravu zavazadel a **leteckého nákladního listu** pro přepravu zboží (nákladu). Tyto dokumenty jsou podle Haagským protokolem novelizovaného čl. 3 důkazem o uzavření a o podmínkách přepravní smlouvy.

### **5.2.1. Letenka**

Pro přepravu cestujících dopravce musí vystavit letenku. Varšavská úmluva právně letenku nekvalifikuje, podrobnosti regulující povahu letenky jsou uvedeny ve

---

<sup>32</sup> Tamtéž. str. 5.

Všeobecných podmínkách IATA a ve Všeobecných podmínkách pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží používaných většinou leteckých dopravců a spočívajících na IATA Všeobecných podmínkách<sup>33</sup>. Podle Varšavské úmluvy musí letenka obsahovat následující taxativně stanovené formální náležitosti (čl. 3): místo a datum vystavení, místo odletu a určení, místa ujednaných zastávek. Dopravce si na tomto místě může vyhradit právo učinit zastávky i jinde za mimořádných okolností, takováto zastávka však nezbavuje přepravu jejího mezinárodního charakteru. Dalšími náležitostmi jsou jméno a adresa dopravce či dopravců a upozornění, že se daná přeprava řídí ustanoveními úmluvy o odpovědnosti dopravce. Případ absence, nesrovnalosti či ztráty letenky nemá vliv na existenci a platnost přepravní smlouvy. Tudíž pokud letenka neobsahuje dané prohlášení o odpovědnosti dopravce, podléhá tento stejně ustanovením úmluvy a režim odpovědnosti bude i nadále aplikován. Nicméně pokud dopravce přijme na palubu letadla cestujícího bez řádně vydané letenky, ustanovení úmluvy o odpovědnosti budou aplikovatelná, ale dopravce nebude oprávněn využívat ustanovení omezující či vylučující jeho odpovědnost (čl. 3/2). Haagský protokol vnesl do úpravy letenky poměrně radikální změny a ukládá dopravci uvést v letence pouze nezbytné náležitosti: stanovení místa odletu a určení, místa stanovených zastávek, upozornění, že pokud je místo určení nebo zastávky jinde než místo odletu, platí ustanovení o odpovědnosti dopravce. Protokol dále jasně stanoví, že pokud cestující nastoupí se souhlasem dopravce bez řádně vydané letenky nebo pokud letenka neobsahuje prohlášení o aplikovatelnosti varšavského odpovědnostního režimu, dopravce není oprávněn využít ustanovení čl. 22 úmluvy omezující jeho odpovědnost.

### 5.2.2. Zavazadlový lístek

Pro přepravu zavazadel, jiných než drobných osobních předmětů, které si cestující opatruje během přepravy sám, dopravce musí vydat **tzv. průvodku pro zavazadla** či zavazadlový lístek. Varšavská úmluva nedefinuje pojem zavazadlo ani nestanoví

---

<sup>33</sup> M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, SMP, 1963, str. 238.

rozdíl mezi zavazadlem a zbožím přepravovaným dopravcem. Podle podmínek IATA, dopravce přepraví zdarma cestujícímu zavazadlo do určité váhy, v případě překročení daného limitu cestující platí určitý poplatek navíc. Přeprava zboží je pak uskutečňována na základě zvláštního tarifu speciálními nákladními letouny. V praxi bývá obvykle letenka spojena se zavazadlovým lístkem v jediném přepravním dokumentu. Podle Varšavské úmluvy je dopravce povinen vystavit zavazadlový lístek dvakrát, jednou pro cestujícího a jednou pro sebe. Zavazadlový lístek musí podle úmluvy obsahovat: místo a datum vydání, místo odletu a určení, jméno a adresu dopravce, číslo letenky, upozornění, že zavazadlo bude vydáno držiteli lístku, počet a váhu zavazadel, hodnotu zavazadla, upozornění, že přeprava podléhá ustanovením úmluvy o odpovědnosti dopravce. Neexistence, nesrovnalosti či ztráta zavazadlového lístku nemají vliv na existenci a platnost přepravní smlouvy, nicméně v případě kdy dopravce akceptuje zavazadlo bez náležitě vydaného lístku či lístku, který neobsahuje některé z konkrétních náležitostí stanovené úmluvou, dopravce není oprávněn využít ustanovení úmluvy vylučující či omezující jeho odpovědnost. Haagský protokol bere v úvahu, že v praxi často letenka a zavazadlový lístek splývají v jednom dokumentu a také skutečnost, že praxe rozlišuje registrovaná a neregistrovaná zavazadla. Proto se již dále nepoužívá pojmu drobných osobních předmětů, ale zavazadel zapsaných a nezapsaných. Protokol pak náležitosti lístku zjednodušuje analogicky jako u letenky cestujícího a vypouští tak nepodstatné podrobnosti vyžadované Varšavskou úmluvou. Dále pak výslovně kvalifikuje právní povahu lístku když stanoví, že zavazadlový lístek představuje prima facie důkaz o registraci daného zavazadla a o podmínkách přepravní smlouvy.

Montrealská úmluva vnesla do úpravy přepravních dokumentů poměrně zásadní změny, i když se maximálně snaží dodržovat strukturu úpravy předchozí. Nová úprava se inspirovala především Montrealským protokolem IV, jehož ustanovení v mnohém kompletně přebírá, obsahuje ale i úpravy nové, týkající se především úpravy letenky a zavazadlového lístku. Podle nové úmluvy (čl. 3) je nutné, aby byl pro přepravu cestujícímu vydán **přepravní dokument**, a to buď individuální anebo hromadný. Úmluva na rozdíl od předchozí úpravy nepoužívá výslovně pojmu letenka. Náležitosti letenky zůstaly ve zjednodušené podobě Haagského protokolu.

Nově pak může být přepravní dokument nahrazen jakýmkoliv jiným prostředkem, který bude obsahovat stejné údaje a informace jako letenka. Tímto jiným prostředkem budou zpravidla elektronická média jako např. magnetické karty, čárové kódy a jiné prostředky, ze kterých nejsou pro cestujícího dané údaje zjistitelné pouhým přečtením. Při použití takového jiného prostředku úmluva stanoví, že je dopravce povinen cestujícímu vydat písemné potvrzení o informacích v prostředku obsažených.

Při přepravě zavazadel je dopravce povinen vydat cestujícímu zavazadlový lístek pro každý kus zapsaného zavazadla (čl. 3/3), pro který úmluva nestanoví žádné specifické obsahové požadavky.

Bez ohledu na vydání letenky, zavazadlového lístku či použití jiného prostředku, cestující musí obdržet písemné oznámení upozorňující na to, že v případě aplikace úmluvy se podle ní řídí a může být omezena odpovědnost dopravců za usmrcení nebo zranění osob, zničení nebo ztrátu nebo poškození zavazadel a za zpoždění (čl. 3/4). Takové upozornění může být vystaveno samostatně anebo jako součást přepravního dokumentu nebo zavazadlového lístku.

Za poněkud problémové lze označit ustanovení čl. 3/5, které za nesplnění výše uvedených požadavků nestanoví žádné sankce, dokonce je přímo vylučuje. Stejně jako podle předchozí úpravy, nejsou ohroženy existence a platnost přepravní smlouvy a úmluva se na takovou přepravní smlouvu bude aplikovat. Podle nové úpravy se ale na rozdíl od Haagského protokolu, kdy byla výslovně vyloučena z aplikace ustanovení limitující náhradu škody v případech cestujícího bez letenky či zavazadlového lístku, anebo v případech chybějícího oznámení o aplikaci Varšavské úmluvy, bude Montrealská úmluva aplikovat jako celek, tedy včetně svých předpisů o omezené odpovědnosti. Za vznikem tohoto ustanovení lze zřejmě vidět myšlenku o poměrně vyspělé právní kultuře v oblasti letecké přepravy, kdy by tak nemělo hrozit zneužití tohoto poněkud problémového ustanovení<sup>34</sup>. Zároveň je pak odpovědnost dopravce koncipována nově jako absolutní do poměrně vysoké částky, takže nemožnost použití odpovědnostního limitu již není pro dopravce takovým trestem jako kdysi.

---

<sup>34</sup> J. Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999, Právník 2000/3, str. 267.

### 5.2.3. Letecký nákladní list

Třetím přepravním dokumentem je letecký nákladní list, upravený v čl. 5 – 16 Varšavské úmluvy, většina z nich se vztahuje na vzájemná práva a povinnosti odesílatele zboží, dopravce a příjemce zboží. Letecký nákladní list je vyhotovován odesílatelem zboží a každý dopravce je oprávněn jeho vydání požadovat. Každý odesílatel má pak právo požadovat po dopravci, aby daný list přijal. Letecký nákladní list musí být vyhotoven ve třech kopiích (čl. 6), které jsou všechny považovány za originál, první vyhotovení je označeno „pro dopravce“ a musí být podepsáno odesílatelem zboží. Druhá kopie je „pro příjemce zboží“ a podepsána dopravcem a odesílatelem a doprovází zboží na jeho cestě a třetí kopie je podepsána dopravcem a doručena odesílateli po přijetí zboží příjemcem. Nákladní list podle Varšavské úmluvy musí obsahovat následující velice podrobně stanovené náležitosti (čl. 8) jako je místo a datum vyhotovení nákladního listu, místo odletu a určení, stanovené zastávky, jméno a adresa jak odesílatele, tak i prvního dopravce a i příjemce nákladu, povaha zboží, počet balení, způsob balení a označení jednotlivých balení, váha a množství zboží, stav zboží a obalu, dopravné, datum a místo zaplacení, cena zboží a způsobené náklady na zaslání, počet vyhotovení leteckého nákladního listu, dokumenty doprovázející dané zboží, doba stanovená pro splnění přepravy, upozornění ohledně aplikovatelnosti režimu odpovědnosti dopravce. Haagský protokol opět zjednodušil daná ustanovení úmluvy a ponechal pouze praktické náležitosti nákladního listu. Odesílatel je odpovědný za přesnost údajů ohledně zboží uvedených v nákladovém listu, je také odpovědný za škody způsobené dopravci právě těmito nesrovnalostmi a neúplnostmi listu (čl. 10). Dané ustanovení je nutné číst v souvislosti s čl. 16 Varšavské úmluvy, který stanoví povinnost odesílatele předložit nezbytná vysvětlení a doklady ke splnění celních poplatkových nebo policejních formalit a z toho vyplývající odpovědnost v případě jejich nesprávnosti nebo neúplnosti. Dopravce není povinen kontrolovat správnost a úplnost údajů v listě obsažených. Čl. 12, 13 a 14 stanoví **práva odesílatele a příjemce vůči dopravci**. Odesílatel má právo disponovat se zbožím jeho vyzvednutím na místě odletu anebo příletu, zastavením v průběhu cesty na jakémkoliv zastávce, příkazem doručit zboží osobě jiné než uvedené v nákladním listu, příkazem k jeho vrácení na místo odletu.

Odesílatel pak musí zaplatit všechny dodatečné výdaje. Při provádění odesílatelových příkazů je dopravce povinen vyžadovat předložení té části přepravního listu, která je určena příjemci. Pokud by tak neučinil, stal by se odpovědným za škody způsobené jakékoliv osobě, která tuto část drží. Odesílatelova práva končí okamžikem, kdy začínají oprávnění příjemce zboží, pokud ten ale odmítne přijmout nákladní list, odesílatel ve výkonu svých práv pokračuje. Pokud se týká příjemcových práv, ten je oprávněn podle čl. 13 vyžadovat převzetí zboží po jeho příjezdu proti platbě za podmínek stanovených v přepravním listě. Pokud zboží na místo určení nedorazí a dopravce uzná jeho ztrátu, je pak příjemce oprávněn vykonat práva podle přepravní smlouvy. Stejně pak nastává, pokud zboží nedorazí do sedmi dnů ode dne jeho plánovaného příletu.

Haagská konference se poměrně podrobně zabývala otázkou převoditelnosti leteckého nákladního listu, nakonec protokol přidal do čl. 15 úmluvy ustanovení, podle kterého nic v této úmluvě nebrání tomu, aby nebyl vydán převoditelný letecký nákladní list. Převoditelný dokument umožňuje transakce se zbožím už během jeho přepravy a dále takovýto list usnadní kombinovanou přepravu např. letadlem a lodí. Podrobnější úprava daného problému byla ponechána národním úpravám jednotlivých států.

Podle nové úpravy v Montrealské úmluvě i nadále platí, že pro přepravu nákladu musí být vydán letecký nákladní list, „airwaybill“ (čl. 4/1) v nezměněném počtu a obdobně označených kopiích. Stejně jako přepravní dokument tak i nákladní list je možné nově nahradit jakýmkoliv jiným prostředkem, který obsahuje údaje o přepravě nákladu (čl. 4/2). Při použití takového jiného prostředku je pak dopravce povinen vydat na požádání odesílatele **potvrzení o převzetí nákladu k přepravě** (cargo receipt), které umožní identifikaci nákladu a přístup k údajům obsaženým v použitém jiném prostředku – **nákladovou stvrzenku**. Pokud se zásilka sestává z více kusů, je dopravce oprávněn na odesílateli požadovat, aby vyhotovil samostatný nákladní list pro každý kus zásilky. Nově je pak odesílateli přiznáno právo požadovat na dopravci, aby mu vyhotovil samostatné potvrzení o převzetí nákladu k přepravě pro každý kus zásilky zvlášť, jsou-li použity jiné prostředky k zaznamenání přepravních údajů než je letecký nákladní list. Náležitosti nákladního



listu jsou shodné s náležitostmi přepravního dokumentu, navíc je nově požadováno vyznačení druhu a hmotnosti nákladu. Oproti předchozí úpravě již není požadováno upozornění na aplikaci úmluvy a jejích ustanovení o omezení odpovědnosti. Odpovědnost za vadnost údajů poskytnutých odesílatelem dopravci zůstává zachována stejně jako odpovědnost za škodu těmito vadami způsobenou, vadné údaje se týkají jak nákladního listu tak i nákladové stvrzenky a i jiných prostředků nahrazující nákladový list. Podle nově přijatého ustanovení odpovídá dopravce odesílateli za správnost údajů uvedených v nákladové stvrzence a i v jiných prostředcích. Cílem tohoto nového ustanovení je především ochrana odesílatele před chybami způsobenými pouze dopravcem, který vydává stvrzenku a spravuje jiné prostředky použité pro zachování údajů o přepravě (čl. 10). Důkazní charakter leteckého nákladního listu jako i některých údajů v něm uvedených zůstal zachován podle staré úpravy, nově je pak důkazem o uzavření přepravní smlouvy, o převzetí nákladu k přepravě a o podmínkách přepravy i potvrzení o převzetí nákladu (nákladová stvrzenka) a ve stejném rozsahu i některé údaje v něm uvedené (čl. 11). Ustanovení ohledně dispozice s nákladem zůstala identická s předchozí úpravou.

Ustanovení týkající se práv a povinností stran se nijak podstatně neodlišují od předchozí úpravy Varšavské úmluvy, jak vyplývá z výše uvedeného, jsou dopravci uloženy nově některé povinnosti a to: vystavit písemné oznámení o údajích obsažených v tzv. jiných prostředcích k jejich zachování (čl. 3/2, 4/2). Nově může být odesílatel podle čl. 6 vyzván, aby v případě potřeby splnil požadavky celních, policejních nebo jiných státních orgánů a předložil dokument, v němž je popsána povaha nákladu. Pro dopravce však z tohoto požadavku nevyplývá žádná povinnost, závazek nebo odpovědnost. Nově je pak úmluvou cestujícímu přiznáno právo odvozené od práva odesílatele nákladu uplatňovat vůči dopravci všechna práva vyplývající z přepravní smlouvy v případě, že dopravce přizná ztrátu zapsaného zavazadla nebo zavazadlo nedojde do 21 dnů poté, kdy mělo dojít (čl. 17/3).



### 5.3. Odpovědnost dopravce

#### 5.3.1. Odpovědnost obecně

Klíčovou otázkou právní úpravy každé mezinárodní přepravy je koncepce smluvní odpovědnosti dopravce za škody vzniklé při přepravě. Právní řešení smluvní odpovědnosti dopravce představuje vždy kompromisní řešení několika vzájemně protikladných ekonomických, politických a i jiných zájmů nejen smluvních stran, ale i jiných subjektů jakkoliv na přepravě zainteresovaných<sup>35</sup>. Na jedné straně je třeba brát v úvahu zájmy dopravců jako subjektů přepravu provozujících, kteří se především snaží o co nejmírnější podmínky své odpovědnosti, jako druhá strana se zcela protikladnými zájmy vystupují uživatelé přepravy, cestující a odesílatelé zboží, kteří se naopak snaží o co nejpřísnější úpravu odpovědnosti dopravců. Jako další zainteresované subjekty pak hrají svou roli též banky, pojišťovny či jiné instituce, které se jakkoliv, byť i zprostředkovaně podílí na přepravě. Problematika výše limitů náhrady škody je otázkou především ekonomickou, naopak vlastní konstrukce odpovědnosti a její řešení vychází spíše než z ekonomických podnětů, z tradice právní úpravy určitého státu, kterému se podaří prosadit se na mezinárodním fóru, případně ze starších mezinárodních úmluv.

Institut odpovědnosti představuje obecně sankci za porušení závazků vyplývajících z přepravní smlouvy a patří k nejsložitějším a nejspornějším problémům celé mezinárodní přepravy. Odpovědnost dopravce koresponduje závazku přepravit zboží v neporušeném stavu. Základními předpoklady vzniku smluvní odpovědnosti jsou: smluvní povinnost, závazek, jeho porušení protiprávním úkonem či událostí, vznik škody, příčinná souvislost mezi porušením závazku a vznikem škody a eventuálně i zavinění jako subjektivní předpoklad, pokud je daná odpovědnost založena na principu zavinění<sup>36</sup>. Důležitou roli s ohledem na protiprávnost chování hraje

<sup>35</sup> M. Pauknerová: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Praha 1985, str. 11.

<sup>36</sup> Tamtéž, str. 13.

okolnost, jakou pozornost a péči vynaložil dopravce na přepravované zboží v průběhu přepravy.

Princip, na němž je odpovědnost založena, obecně vyjadřuje, zda je či není pro vznik odpovědnosti určující zavinění odpovědného subjektu. Na základě tohoto kritéria se rozlišuje **odpovědnost za zavinění**, pro kterou je nezbytným předpokladem právě zavinění odpovědného subjektu, tedy dopravce, a **odpovědnost objektivní**, na zavinění zcela nezávislá, která vzniká bez ohledu na zavinění. Od koncepce absolutní odpovědnosti se liší existencí taxativně stanovených liberačních důvodů, které se v koncepci absolutní odpovědnosti nevyskytují. Určitou komplikaci představuje **institut presumovaného zavinění**, kdy se zavinění předpokládá a prokázáním nezavinění je zatížen odpovědný subjekt. Proces exkulpace se pak přibližuje procesu liberace z odpovědnosti objektivní. V čisté podobě se však jednotlivé koncepce objevují v úmluvách velmi zřídka, dochází tak k postupnému stírání rozdílů u jednotlivých odpovědnostních principů. U odpovědnosti za zavinění dochází k určité objektivizaci, naopak u koncepce objektivní odpovědnosti se formulace liberačních důvodů vyznačují subjektivními prvky<sup>37</sup>.

Odpovědnost dopravce bývá koncipována přísněji a k určitému postupnému zpřísnování dochází i postupným vývojem. Příčiny jsou různé, především postavení dopravce jako odborníka náležitě seznámeného s provozem, ale i těžko zjistitelné příčiny vzniku dopravních nehod. Proto jsou právní úpravy odpovědnosti často založeny na koncepci objektivní odpovědnosti dopravce, odpovědnost za zavinění bývá často objektivizována zpřísněnou exkulpací, anebo za pomoci judikatury. Daný trend lze sledovat i v postupném vývoji mezinárodní letecké přepravy, kdy první úprava (Varšavská úmluva) zakotvovala režim odpovědnosti za zavinění (i když ve zpřísněné formě, kdy bylo zavinění presumováno), postupně vznikající iniciativy na změnu celého systému směřovaly spíše ke koncepci odpovědnosti objektivní, bez ohledu na zavinění (Guatemalský protokol, Montrealský protokol IV).

Meze odpovědnosti jsou právně vyjádřeny **tzv. důvody vylučujícími odpovědnost**, mezi které nepatří pouze liberační důvody, které vylučují objektivně vznikající odpovědnost, ale i důvod exkulpační, jímž je nezavinění odpovědného subjektu. Rozlišení liberačních důvodů a exkulpačních klauzulí působí někdy značné potíže,

---

<sup>37</sup> Tamtéž. str. 15.

uplatnění liberačního důvodu je totiž někdy v praxi podmiňováno nezaviněním, naopak u odpovědnosti za zavinění se lze setkat s interpretací důvodů nezavinění, která nepodmiňuje jejich uplatnění prokázáním nezavinění. U obou případů toto přirozeně odporuje dané koncepci odpovědnosti. Od většiny klasických liberačních důvodů se pak odlišuje tzv. vyšší moc, která je chápána jako určitá mimořádná událost, kterou objektivně nešlo odvrátit a jejímž následkům nešlo zamezit ani s vynaložením veškerého úsilí, které bylo možné s ohledem na danou situaci požadovat. Definice tohoto pojmu činí pro svou ne vždy jasnou povahu veliké potíže, proto se objevují na místo vyšší moci tzv. **nevyhnutelné okolnosti**, které se pojímají o něco extenzivněji, protože neobsahují znak nepředvídatelnosti a znak vnějšího charakteru<sup>38</sup>.

Celkový režim odpovědnosti pak lze vymezit nejen jako odpovědnostní princip sám o sobě, ale jako souhrn různých právních prostředků odpovědnost vytvářejících. Mimo odpovědnostní princip definice zahrnuje např. důvody vyloučení odpovědnosti a i jiná pomocná kritéria jako např. právní domněnky. Vlivem těchto ostatních faktorů pak může být odpovědnostní princip posunut až směrem k opačnému odpovědnostnímu modelu, jako je to právě u Varšavské úmluvy, kde má být odpovědnost za zavinění posuzována podle **kritéria náležité odborné péče k odvrácení škody**. Podle čl. 20 Varšavské úmluvy je totiž odpovědnost dopravce za zavinění vyloučena, pokud prokáže, že on sám a i jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby škodě zabránili, anebo že tak učinit nemohli. K vyloučení odpovědnosti tedy stačí, podaří-li se dopravci prokázat vynaložení potřebné péče. Čl. 20 je exkulpační klauzulí a zakotvuje princip odpovědnosti za zavinění, ale požadovaná péče, kterou je třeba vynaložit, aby se dopravce odpovědnosti zprostil, bývá velmi často poměrně přísně interpretována, podle některých názorů se dopravce může vyvinut pouze pokud byla škoda způsobena nějakou okolností odpovídající svou intenzitou až vyšší moci. Tento výklad je dokonce podpořen i některými soudními rozhodnutími (např. le Tribunal civil de la Seine v Paříži). I když tedy čl. 20 Varšavské úmluvy nezakotvuje objektivní odpovědnost, je toto ustanovení vykládáno judikaturou přísněji v tom smyslu, že k exkulpacii dopravce nestačí prokázat pouhé nezavinění dopravce, ale celý problém je přesunut do interpretace

---

<sup>38</sup> Tamtéž. str. 20.

kritéria náležité odborné péče k zabránění škody. Na jedné straně je dovozováno, že k vyloučení odpovědnosti stačí prokázat vynaložení péče korespondující přiměřeným a běžným opatřením řádného dopravce (tato koncepce byla prosazována především na první pařížské konferenci leteckého soukromého práva v roce 1925), na druhé straně je v praxi uplatňován názor, že takové důkazy k osvobození od odpovědnosti nejsou dostatečné. Jde tedy vlastně o problém interpretace kritéria veškerých nezbytných opatření (podrobněji viz. kapitola 5.3.6). Jak je na tomto příkladu vidět, dochází tak vlivem dalších složek odpovědnosti k celkovému posunu působení odpovědnostního principu až ke koncepci odpovědnosti zcela opačné. Tyto další složky by měly být interpretovány především ve smyslu zakotveného odpovědnostního principu. Vyloučení odpovědnosti dopravce v daném případě je proto třeba vázat na jeho samotné jednání, na vynaložení požadované péče, nikoliv na kvalitu škodné události<sup>39</sup>.

Varšavská úmluva obsahuje jak úpravu odpovědnosti za smrt či zranění cestujícího (čl. 17), tak i odpovědnost za škodu na zavazadlech a nákladu, která je řešena v čl. 18. Dalo by se říci, že odpovědnost dopravce charakterizují následující tři principy:

- 1) odpovědnost je založena na principu zavinění
- 2) odpovědnost dopravce je omezena maximální částkou
- 3) presumpce zavinění dopravce, důkazní břemeno spočívá na dopravci<sup>40</sup>.

Ustanovení o odpovědnosti jsou ustanoveními kogentními, strany je tak nemohou pod sankcí nulity mezi sebou smluvně vyloučit. Podle čl. 23 jakákoliv smluvní doložka s cílem omezit, zbavit či snížit odpovědnost dopravce pod limit stanovený úmluvou je považována za nulitní a neplatnou, nicméně neplatnost daných ustanovení nezpůsobuje neplatnost celé přepravní smlouvy, ta se i nadále řídí ustanoveními úmluvy. Podle čl. 32 jakýkoliv pokus o uzavření smlouvy porušující

---

<sup>39</sup> M. Pauknerová: Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, Právník 1981, str. 195.

<sup>40</sup> J. Čapek: civilní letectví ve světle práva, Praha NADAS 1988, str. 169.

ustanovení úmluvy o odpovědnosti dopravce ještě před vznikem škody, buďto určením příslušnosti soudu či práva aplikovatelného na daný právní poměr, je automaticky neplatný a právně neúčinný<sup>41</sup>.

Režim odpovědnosti dopravce za škody způsobené cestujícím, za škody na zboží a zavazadlech stanovený Varšavskou úmluvou je založen na principu dopravcova zavinění, podle které dopravce v zásadě odpovídá za škody na přepravovaném zboží, k nimž došlo ve vymezeném časovém úseku, pokud neprokáže, že danou škodu nezavinil, tj. že neporušil náležitou odbornou péči. Odpovědnost za zavinění je tak formulována jako odpovědnost za porušení požadované péče během přepravy. Přestože je dnes patrný trend přiklánějící se spíše k objektivní odpovědnosti silnější strany smlouvy (odpovědnost za výsledek), autoři Varšavské úmluvy zvolili koncepci odpovědnosti na základě zavinění. Nicméně úmluva předpokládá (presumuje) dopravcovo zavinění, učinila tak přesunutím důkazního břemene. Takováto konstrukce byla autory úmluvy zvolena zřejmě jako kompenzace pro cestujícího, který ztratil výhodu neomezené dopravcoví odpovědnosti. Je tudíž výlučně na dopravci prokázat fakta, na základě kterých se podle úmluvy zcela vyviní. Důkazní břemeno leží na osobě poškozené pouze v případě, kdy se snaží prokázat, že škoda byla úmyslně způsobena dopravcem či jeho zaměstnancem nebo zástupcem.

Pokud se jedná o škody, kterým je dopravce povinen podle přepravní smlouvy zabránit, odpovídá především za škodu, kterou utrpěli cestující (čl. 17), za škodu na zavazadlech a zboží (čl. 18) a za škodu, která vznikla zpožděním při letecké přepravě cestujících, zavazadel nebo zboží (čl. 19).

Montrealská úmluva si jako všechny ostatní protokoly a jiné iniciativy, které měnily a doplňovaly Varšavský systém, vzala za cíl změnit systém odpovědnosti. Změny obecně vycházejí z Montrealského protokolu IV, i když výsledná úprava s ním samozřejmě není zcela totožná. Základní systematika nové úmluvy zůstala stejná s úmluvou Varšavskou, proto většinou odpovídají i čísla článků. Rozdělení

---

<sup>41</sup> M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, SMP, 1963, str. 246.

odpovědnosti je pak po vzoru Guatemalského protokolu pojato podle předmětu, koncepci odlišení přepravy cestujících spolu s jejich zavazadly od přepravy nákladu, odpovídá přesun odpovědnosti za škody na zavazadlech do čl. 17 upravující tak hromadně odpovědnost za smrt či zranění cestujících spolu s odpovědností za škody vzniklé na jejich zavazadlech<sup>42</sup>. Celkový režim odpovědnosti byl novou úmluvou značně zpřísněn, vyvíňovací důvod podle původního čl. 20 Varšavské úmluvy (kdy se dopravce se může vyvinít, prokáže-li, že on a jeho zástupci učinili všechna opatření, která lze rozumně požadovat, aby škodu odvrátili nebo že nebylo v jejich silách taková opatření přijmout) zůstal v podstatě zachován pouze u odpovědnosti za zpoždění. Tento se vztahoval na odpovědnost za přepravu cestujících a jejich zavazadel a na škodu vzniklou zpožděním při přepravě nákladu ještě v Montrealském protokolu IV, nová úmluva tak znamená podstatné zpřísnění režimu, protože se dopravce může odpovědnosti zprostit zcela nebo zčásti pouze tehdy, prokáže-li, že škodu způsobila nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu anebo osoby, která od ní odvozuje svá práva, a to v té míře, jak taková nedbalost nebo protiprávní čin nebo opomenutí způsobily škodu nebo k ní přispěly (čl. 20). Uvedené zproštění odpovědnosti se vztahuje na všechna ustanovení o odpovědnosti v úmluvě uvedená, včetně čl. 21/1, který zakládá **absolutní odpovědnost dopravce**. Koncepce absolutní odpovědnosti je proto tímto tak trochu modifikována.

Montrealská úmluva stanoví unikátní **dvouúrovňové schéma náhrady škod**. Čl. 21/1 tedy došlo k zavedení koncepce absolutní odpovědnosti za škody vzniklé usmrcením nebo zraněním cestujících a to do výše 100 000 SDR na jednoho cestujícího (podrobněji kapitola 5.3.7). Z této odpovědnosti tak není připuštěno vyvinění, s výjimkou zavinění poškozeného podle čl. 20. V souvislosti s touto novou koncepcí absolutní odpovědnosti do stanovené částky došlo k zásadní změně ohledně prolomení odpovědnostního limitu, dříve upraveném v čl. 25 Varšavské úmluvy, podle kterého nebylo umožněno dopravci dovolávat se daných limitů, vznikla-li škoda z jednání nebo opomenutí dopravce nebo jeho zástupců s úmyslem škodu způsobit nebo z nedbalosti s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde. Nové ustanovení úmluvy (čl. 22/5) tak dopravci neumožňuje dovolávat se

<sup>42</sup> J. Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999, Právník 2000/3, str. 270.



odpovědnostních limitů pouze v případech škod vyplývajících ze zpoždění a škod vzniklých na zavazadle, nikoliv však v případech tělesné újmy cestujících a škod vzniklých na nákladu. Tato změna je důsledkem snah o zrušení celého čl. 25 Varšavské úmluvy a to jako kompenzace za zvýšení částek odpovědnostních limitů.

### 5.3.2. Odpovědnost za škody způsobené cestujícím

Při přepravě cestujících dopravce odpovídá za škodu, jež nastala tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo utrpěl jakékoliv jiné poškození na těle, stala-li se nehoda, která způsobila škodu v letadle nebo při jakýchkoliv operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z letadla (čl. 17 Varšavské úmluvy). Otázkou je, co znamená **pojem nehoda**. V případě *DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines* (US District Court, Eastern District in Pennsylvania, 28. 6. 1977) nehoda byla definována jako nečekaná a náhlá událost, která se stala, aniž by se dala jakkoliv předvídat. Její vznik na palubě musí být neobvyklý a neočekávaný. V případě *Warshaw v. TWA* (US District Court, Eastern District of Pennsylvania, 15.12. 1977) soud dovodil, že nehodou není událost, která vznikla výhradně ze zdravotního stavu cestujícího. Ve výsledku je škoda, za kterou je dopravce shledán odpovědný, definována z hlediska času, místa a subjektu. Dopravce je odpovědný pouze za škodu vzniklou při přepravě, na palubě letadla nebo v případě jakékoliv operace spojené s nástupem do letadla či výstupem z něj. Problematické je definovat **operace spojené s nástupem do letadla a výstupem z letadla**, interpretace těchto pojmů dává zároveň odpověď na otázku kdy odpovědnost dopravce začíná a kdy naopak končí. Je možné rozeznávat čtyři možné interpretace daných pojmů: a) nástup začíná v okamžiku, kdy cestující nastoupí do autobusu, kterým jej dopravce odveze na letiště, výstup končí okamžikem výstupu z autobusu, který jej odveze z letiště; b) nástup začíná okamžikem vstupu cestujícího na letiště odletu, výstup pak končí okamžikem jeho opuštění letiště místa příletu; c) nástup začíná v okamžiku, kdy cestující opustí letištní budovu a vstoupí na přistávací dráhu směrem k letadlu, výstup končí, kdy opustí tuto dráhu a vstoupí do letištní haly; d) nástup začne jakmile cestující položí



nohu na vstupní schod do letadla, výstup končí okamžikem sestupu ze schodu<sup>43</sup>. Definice těchto pojmů není tak úplně bezvýznamná, jelikož cestující může utrpět zranění v jakémkoliv shora uvedeném místě. Logické se zdá být řešení, kdy operace spojené s nástupem začnou okamžikem, kdy cestující opustí letištní halu a vstoupí na přistávací plochu, cesta autobusem a pobyt v letištní budově sami o sobě nejsou v přímém vztahu s nástupem do letadla a výstupem z něho. Stejný postoj zaujaly i Tribunal de Commerce de Marseille ve svém rozsudku ze dne 27.5. 1960 Bonancea v. Air France a Tribunal de grande instance de la Seine ze dne 2.6. 1961 v re Maché v. Air France a též i West Berlin Kammergericht ze dne 11.3. 1961<sup>44</sup>. Obecně je tedy dopravce odpovědný za škodu, kterou cestující utrpěl v podobě zranění, smrti či jakéhokoliv jiného poškození na těle.

Čl. 17 hovoří o škodě na těle, zahrnuje takováto škoda také **újmu psychickou** (mentální)? V případě Rosman v. Trans World Airlines (Court of Appeal New York State, 13.6. 1974) bylo rozhodnuto, že pouze taková psychická újma, která je přímým následkem té tělesné, by mohla být také nahrazena, nicméně v dalším případě Husserl v. Swissair (New York Supreme Court, Country of Westchester, 28.12 1978) byla náhrada přiznána i za duševní újmu bez ohledu na souvislost s újmou tělesnou, případ tak jasně demonstruje tendenci přiznávat náhradu i za újmu psychickou. Otázka kompenzace mentální újmy se stala později předmětem obsáhlých diskusí. Proto, aby byl dopravce shledán za tuto škodu opravdu odpovědným, musí dále existovat příčinný vztah mezi škodou utrpěnou cestujícím a škodnou událostí, která je považována za nehodu, a která se nejenom stala během přepravy ale je i jejím přímým následkem. Dopravce nemůže být odpovědný např. za škodu způsobenou si cestujícími navzájem, či za škodu, která nastala následkem jiné události, kterou nelze považovat za nehodu v letecké přepravě, např. infarkt cestujícího. Odpovědnost dopravce v případě smrti, zranění či jakéhokoliv poškození těla cestujícího je Varšavskou úmluvou omezena částkou 250 000 franků na jednoho cestujícího bez jakékoliv dělení na vážná či naopak lehčí zranění, částečné či úplné zmrzačení. V jednotlivých případech tak škoda musí být vyčíslena v rámci stanoveného limitu

---

<sup>43</sup> M. Milde: The problems of liabilities in international carriage by air, Acta Universitatis Carolinae Iuridica, 1963, str. 56.

<sup>44</sup> Tamtéž, str. 57.

v úmluvě a za pomoci národního právního řádu, v praxi jím bude nejčastěji lex fori. Národní právo taktéž určuje, zda spolu s odškodněním má cestující nárok i na ušlý zisk či kompenzaci psychické újmy, kterou utrpěl. Vážným nedostatkem Varšavské úmluvy je fakt, že nestanoví, kdo je oprávněn domáhat se náhrady škody, především v případě smrti cestujícího. Tato otázka je řešena národním právem, v praxi opět lex fori, i když by v některých případech bylo vhodnější lex personalis dané osoby<sup>45</sup>. V případě přepravy prováděné několika dopravci následujícími po sobě, jak je definována v čl. 1/3 úmluvy, je odpovědnost jednotlivých dopravců řešena čl. 30/2 tak, že žaloba může být podána pouze proti dopravci, který danou osobu přepravoval v okamžiku, kdy nastala škodná událost, ledaže první dopravce výslovně smluvně přijal odpovědnost pro celou dobu přepravy.

Podle Montrealské úmluvy (čl. 17) je stejně jako v předchozí úpravě dopravce odpovědný za škodu vzniklou usmrcením nebo zraněním cestujícího, jestliže se nehoda, která způsobila usmrcení nebo zranění, stala na palubě letadla nebo jakýchkoliv operací při nastupování do nebo vystupování z letadla. Do nové úmluvy se tak nepodařilo prosadit odpovědnost dopravce za mentální (psychickou) újmu cestujícího. Tuto koncepci zastávaly především USA, které ji již dříve prosadily do Guatemalského protokolu. Psychická újma byla v původním návrhu nové úmluvy zahrnuta, k jejímu odstranění došlo až v konečné fázi úprav návrhu před diplomatickou konferencí. Nicméně nový čl. 29 (dříve 24) zdůraznil, že represivní, exemplární a jiné nenahraditelné škody nejsou vymahatelné. Mentální škody tak nejsou přímo vyloučeny ze znění čl. 29, nejdou svým smyslem ani proti znění tohoto článku, jsou s ním v podstatě slučitelné. Konečné znění tak sice výslovně nestanoví nahraditelnost mentální újmy, ale také ji výslovně nevylučuje. Za velký nedostatek čl. 17 pak lze i nadále považovat, že ani nová úprava nepřinesla vymezení poměrně kontroverzního pojmu operací spojených s nástupem do letadla a výstupem z něho. Řešení této otázky je i nadále ponecháno národním právním řádům, tak jak to bylo dosud podle předchozí úpravy, což jistě není v zájmu unifikace příliš žádoucí.

---

<sup>45</sup> M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, SMP 1963, str. 262.

### **5.3.3. Odpovědnost za škody na nezapsaných zavazadlech**

Pokud se týká odpovědnosti za nezapsaná zavazadla a předměty, které měl cestující při sobě a opatroval si je během přepravy sám, Varšavská úmluva pouze stanoví limitní částku náhrady škody ve výši 5 000 franků, ale nic dalšího ohledně povahy odpovědnosti v úmluvě nenajdeme. Tyto případné mezery jsou opět řešeny národním právem určeným na základě kolizní metody, právem místa podnikání dopravce.

Montrealská úmluva přestala činit rozdíl mezi zavazadly zapsanými a nezapsanými, když ve svém čl. 17/4 stanoví, že výrazem zavazadla se rozumí jak zapsaná tak i nezapsaná zavazadla. V této souvislosti úmluva pouze stanoví, že v případě nezapsaných zavazadel včetně osobních předmětů odpovídá dopravce pouze za škody, které vznikly přímo jeho vinou nebo vinou jeho zaměstnanců nebo agentů.

### **5.3.4. Odpovědnost za škody na zapsaných zavazadlech a za poškození nákladu**

V případě zapsaných zavazadel a zboží, je dopravce odpovědný za škodu vzniklou jejich zničením, ztrátou či poškozením, pokud škodná událost nastala během jejich přepravy (čl. 18 Varšavské úmluvy). V tomto případě úmluva výslovně stanoví místo i čas vzniku škody. Přeprava zahrnuje dobu, po kterou jsou zavazadla a zboží v péči dopravce, ať už na letišti, na palubě letadla či v případě přistání na jiném místě mimo letiště. Přeprava se tak nevztahuje na jiné formy přepravy mimo letiště, jako např. námořní či pozemskou přepravu. Přeprava zavazadel tak začíná v momentě jejich doručení na letiště odletu a končí jejich opuštěním letiště místa příletu. Odpovědnost za škodu na zavazadlech, která se stala mimo přepravu, se řídí národním právem určeným pravidly mezinárodního práva soukromého, právem místa podnikání dopravce. V čl. 18/3 pak úmluva stanoví vyvratitelnou domněnku, pokud přeprava uskutečněná na zemi, na moři či ve vzduchu je součástí přepravy podle přepravní smlouvy o letecké přepravě, pro účely naložení a pro účely doručení zboží příjemci a pro účely převozu lodí, škoda je považována, pokud není prokázáno jinak,

za škodu vzniklou při přepravě letadlem. V případě přepravy zavazadel a zboží několika po sobě jdoucími dopravci, je možné stanovit analogicky jako u přepravy cestujících, že odpovědným je dopravce, který provádí přepravu v okamžiku vzniku škodné události. V případě zničení či ztráty zapsaného zavazadla nebo zboží, může odesílatel podat žalobu proti prvnímu dopravci a příjemce zboží je oprávněn žalovat dopravce posledního (čl. 30/3). Dále každý pak může podat žalobu proti dopravci, během jehož přepravy škoda vznikla, tito jsou společně a solidárně odpovědní odesílateli či příjemci. Dopravce, který žalobce odškodnil má pak následně právo regresu proti dopravci, kterému lze škodu přičíst.

Jak již bylo uvedeno výše, přesunula systematicky Montrealská úmluva odpovědnost za zapsaná zavazadla do čl. 17, tedy k úpravě odpovědnosti za usmrcení či zranění cestujících. Podle č. 17/2 je tak dopravce odpovědný za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením zapsaného zavazadla, jestliže událost, která škodu způsobila, nastala na palubě letadla nebo během doby, kdy bylo zapsané zavazadlo pod dohledem dopravce. Dopravce však nenese odpovědnost vůbec nebo jen v omezené míře, je-li škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo povahou zavazadla. Čl. 17/3 pak stanoví, že jestliže dopravce uzná ztrátu zavazadla nebo zapsané zavazadlo nedojde ani po uplynutí 21 dnů ode dne, kdy mělo dojít, je cestující oprávněn uplatnit vůči dopravci všechna práva, jež vyplývají z přepravní smlouvy.

Přeprava nákladu je pak upravena v čl. 18, podle kterého je dopravce odpovědný za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením nákladu, jestliže škodná událost nastala během přepravy. Za vzniklou škodu dopravce však neodpovídá vůbec nebo jen v omezené míře, jestliže se mu podaří prokázat, že byla škoda způsobena:

- vlastní vadou, kvalitou nebo povahou nákladu
- vadným balením nákladu, které provedla osoba jiná než dopravce nebo jeho zaměstnanci nebo zástupci
- následkem války nebo ozbrojeného konfliktu
- zásahem orgánu veřejné moci provedeným v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu.

Závažnou změnou již taktéž výše zmíněnou je pak odstranění neaplikovatelnosti odpovědnostního limitu u přepravy nákladu v případě, že škoda vznikla na základě jednání nebo opomenutí dopravce nebo jeho zástupců, s úmyslem způsobit škodu nebo z nedbalosti. Uvedená úprava tak výrazně posílila postavení dopravce na úkor postavení odesílatele a příjemce nákladu.

### 5.3.5. Odpovědnost za zpoždění

Podle čl. 19 Varšavské úmluvy je dopravce odpovědný za škodu, která vznikla zpožděním při letecké přepravě cestujících, zavazadel nebo zboží. Úmluva nestanoví samostatný limit odpovědnosti v případě zpoždění. Rychlost letecké přepravy představuje beze sporu jednu z jejích největších výhod a cestující platící poměrně vysoké částky za přepravu letadlem, tak následně očekává, že bude přepraven včas. V praxi se však většina dopravců snaží smluvně vyvázat z odpovědnosti za zpoždění, i když v rozporu s čl. 23 a 32. Přepravní podmínky IATA stanoví kompromisní řešení, kdy je dopravce povinen provádět přepravu jak nejrychleji je to jen možné, ale bez přesného stanovení doby počátku a konce přepravy. Časy v letových řádech jsou pouze deklarovány jako přibližné a nejsou součástí smlouvy o přepravě. Dopravce ale musí být shledán odpovědným za škodu způsobenou zpožděním vzniklým jeho vlastním zaviněním (Tribunal civil de la Seine, 17.1. 1949, *Société des Transports Clasquin v. Société Socotra*)<sup>46</sup>.

Montrealská úmluva upravila odpovědnost za zpoždění v čl. 19, kdy dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním letecké přepravy cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, jestliže prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili. Jelikož zpoždění bývá v praxi velmi často způsobeno např. nepříznivým počasím a nebo jinými vlivy na dopravci zcela nezávislými, bylo nakonec uznáno

---

<sup>46</sup> M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, SMP 1963, str. 266.

jako spravedlivější, ponechat zde koncepci, kdy je po dopravci požadována náležitá péče v podobě přijetí veškerých možných opatření k odvrácení škody, která po něm lze spravedlivě požadovat.

### 5.3.6. Zavinění dopravce, zproštění se odpovědnosti

Podle Varšavské úmluvy je dopravce odpovědný za všechny typy škod popsaných výše. Odpovědnosti se zproští pouze tehdy, jestliže prokáže, že on a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby škodě zabránili, nebo že nemohli tato opatření přijmout (čl. 20). Tento článek je tak považován za základ režimu odpovědnosti celé úmluvy. Dopravce tedy neodpovídá objektivně za veškeré škody, ale za škody, které v podstatě způsobil tím, že nepřijal dostatečná opatření, aby jejich vzniku zabránil. Jeho zavinění je presumováno, on musí prokazovat, že škodě nemohl zabránit. Pozornost v tomto odstavci jistě zaujme spojení „**veškerá nutná opatření**“ („**all necessary measures**“). Co je pak možné od dopravce vyžadovat? Běžnou organizaci letových operací, opatrný výběr zaměstnanců, trvalý dohled nad nimi, technické kontroly zařízení a používaných materiálů? Co je třeba považovat za nezbytná opatření bylo zcela ponecháno na uvážení soudce. Jako příklad může sloužit případ *Rugani v. KLM Royal Dutch Airlines* (City Court, New York Country, 20.1. 1954) kdy byly z hangáru ukradeny drahé kožesiny připravené k přepravě. Americký soud rozhodl, že nebyla přijata nezbytná a dostatečná opatření k zabránění krádeži, protože hlídač, který měl daný prostor na starosti nebyl ozbrojen a nebyl tak připraven na ozbrojenou loupež, které nemohl zabránit. Autoři úmluvy jistě neměli na mysli doslovné znění veškerých nutných opatření, ale opatření rozumná a běžná, přijímaná v duchu náležité opatrnosti. Dopravce nemůže být odpovědný za naprosto veškerá možná rizika vznikající v průběhu letecké přepravy. Letecká přeprava v době vzniku Varšavské úmluvy nebyla ještě natolik rozvinutá jako je tomu nyní, proto byla zvolena právě tato odpovědnostní konstrukce. V souladu se širokým výkladem spojení, je dostačující, když dopravce obecně prokáže, že přijal veškerá základní opatření nezbytná k bezpečnému průběhu přepravy. S tímto lze ale jen těžko souhlasit. Pokud dopravce prokazuje, že v daném případě za škodu skutečně



neodpovídá, musí prokázat, že přijal veškerá možná opatření, díky kterým se dalo zabránit škodné události. Musí prokázat, že přijal opatření, která se přímo vztahují ke škodné události a že tato opatření byla dostatečná ve vztahu ke konkrétní příčině, která ji způsobila. Pokud je ale přímá příčina škod nezjistitelná, dopravce tak nikdy nemůže prokázat, že přijal veškerá opatření, aby škodám zabránil a nemůže se tak nikdy odpovědnosti zprostit<sup>47</sup>.

Potíže nastávaly v případě dopravcova vyvinění se u přepravy zapsaných zavazadel a zboží. Varšavské úmluva původně stanovila v čl. 20/2, že v případě přepravy zavazadel a zboží dopravce není odpovědný pokud prokáže, že škoda nastala následkem nedbalosti pilota nebo nedbalým zacházením s letadlem nebo chybnou navigací a že on a jeho zaměstnanci přijali veškerá nutná opatření, aby škodě zabránili (**tzv. nautické zavinění**). Dané ustanovení bylo odrazem názoru, že dopravce není schopen dohlížet sám na technické záležitosti přepravy a musí v těchto věcech spoléhat na svou posádku. Tato možnost zproštění se odpovědnosti se však vztahovala pouze na přepravovaná zavazadla a zboží, nikoliv na cestující. Nevýhodou ovšem bylo, že přeprava zboží se zřídka kdy uskutečňovala zvláště od přepravy cestujících. Pokud tak dopravce využil zproštění se podle čl. 20/2, zbavil se tak současně možnosti využít i čl. 20/1 ve vztahu k cestujícím. Bylo tudíž přijato poměrně jednoznačně a s úlevou, když se Haagská konference rozhodla čl. 20/2 z úmluvy úplně odstranit. Výsledkem je, že znění protokolu tak stanoví zproštění se odpovědnosti dopravcem stejně jak v případě cestujících tak i zavazadel a zboží<sup>48</sup>.

Novou úmluvou pak došlo ke změnám odpovědnosti popsaným výše, kdy byla zavedena zcela odlišná koncepce odpovědnosti objektivní, v některých přesně stanovených případech koncepce odpovědnosti absolutní, odpovědnost za zavinění a s ní související možnost vyvinění se prokázáním přijetí všech dostatečných opatření k zabránění vzniku škody podle čl. 20 Varšavské úmluvy zůstala jako jediná zachována pouze pro odpovědnost za zpoždění upravené v čl. 19. Dopravce se tak odpovědnosti zproští jenom podaří-li se mu prokázat, že škoda byla způsobena nebo

---

<sup>47</sup> M. Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, SMP 1963, str. 270.

<sup>48</sup> M. Milde: The problems of liabilities in international carriage by air, Acta Universitatis Carolinae Iuridica 1963, str. 71.



k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby poškozené (viz. kapitola 5.3.9).

### 5.3.7. Omezená odpovědnost dopravce

K vyvážení poměrně přísného režimu odpovědnosti za presumované zavinění slouží ustanovení Varšavské úmluvy, podle kterého je **rozsah odpovědnosti dopravce omezen pevně stanovenými finančními částkami**. Princip omezené odpovědnosti dopravce je považován za vůbec vůdčí princip letecké přepravy. Čl. 22 původního znění Varšavské úmluvy omezoval zvláště odpovědnost dopravce za škodu ve vztahu k cestujícím, zapsaným zavazadlům a zboží a také ve vztahu k předmětům, které si cestující během přepravy opatruje sám. Při přepravě osob činila omezující částka **125 000 franků za cestujícího**, tam kde podle práva soudu rozhodující daný spor (lex fori) náhrada škody mohla být přiznána ve formě pravidelných poplatků, celková částka nesměla přesáhnout danou mez. Nicméně na základě zvláštní smlouvy dopravce spolu s cestujícím může danou limitní mez zvýšit. Při přepravě zapsaných zavazadel činil limitní mez **250 franků za kilogram**, neučinil-li odesílatel v okamžiku předání zboží zvláštní prohlášení. V takovém případě byl dopravce povinen zaplatit částku nepřesahující částku v prohlášení. Pokud jde o předměty, které si cestující opatruje během přepravy sám, byla náhrada škody omezena na **5000 franků za kus takového zavazadla**. Výše uvedených částek tak představuje maximální rozsah odpovědnosti dopravce. Tyto částky však nejsou částkami, které by dopravce automaticky zaplatil v případě usmrcení, zranění či jakéhokoliv poškození na těle cestujícího nebo v případě zničení, ztráty či poškození zapsaného zavazadla či zboží. Poškozená osoba musí vždy prokázat, že utrpěla zranění ve výši či přesahující danou limitní částku, pokud poškození danou částku nepřesahuje, bude poškozená osoba odškodněna do výše skutečně utrpěné škody. Částky v úmluvě uvedené tak představují pouze jakousi horní mez, do které je poškozeného možno odškodnit. Je však možné dané hranice odpovědnosti smluvně zvýšit.

Proč je vlastně odpovědnost dopravce omezena? V teorii existuje několik různých možných odpovědí na tuto otázku:

- 1) Jako analogie s námořním právem, kde rovněž existuje princip omezujících částek v případě náhrady škody, viz. Haagská pravidla o konosamentech.
- 2) Jako finanční podpora a pomoc vyvíjejícímu se a slabému průmyslovému odvětví, argument předložený CITEJA ještě před samotným vznikem Varšavské úmluvy. Daný argument dnes již samozřejmě postrádá veškerý smysl.
- 3) Riziko nehod by mělo být rozloženo tak, aby jej dopravce nenesl sám. I tento argument není akceptovatelný s ohledem na spoustu jiných fungujících odvětví, kde se daná společnost nemůže zprostit odpovědností přenesením rizika na možné oběti.
- 4) Omezení odpovědnosti umožňuje dopravci spolehlivě pojistit svou odpovědnost. Z ekonomického hlediska pojištění odpovědnosti hraje jistě roli v celkových nákladech dopravce, pojištění neomezeného rizika by pak jistě znamenalo zvětšené náklady a celkové zdražení letecké přepravy.
- 5) Omezení odpovědnosti dopravce jistě také umožňuje odesílateli zboží či cestujícímu pojistit svá rizika, kterým jsou během přepravy vystaveni.
- 6) Omezení odpovědnosti dopravce vyvažuje celkově přísný systém odpovědnosti dopravce. Jedním z principů úmluvy je totiž presumpce dopravcova zavinění a pro dopravce je celkem obtížné se vyvinut. Systém objektivní odpovědnosti je pak taktéž vyvažován omezením dané odpovědnosti.
- 7) Omezení odpovědnosti omezí počet soudních řízení a usnadní rychlé a snadné vyřešení sporu. V praxi je většina sporů řešena mimosoudně tak, že dopravce jednoduše zaplatí danou maximální částku stanovenou v úmluvě. Např. ČSA zásadně dávají přednost mimosoudnímu vyřešení pokud se jedná o spory rozhodované americkými soudy. Důvodem jsou velice vysoké částky, které tyto soudy obecně přiznávají poškozeným osobám jako odškodnění.
- 8) Stanovení jednotných částek náhrad škod sebou přináší jistě i sjednocení práva co do míry odpovědnosti dopravce. Sjednocení práva je sice výsledkem

stanovení daných limitů, nikoliv však jejich účelem. Prvotní cíl omezené odpovědnosti je třeba hledat ve sféře ekonomické, nikoliv právní<sup>49</sup>.

Jak je vidět, existuje spousta teorií snažících se ospravedlnit koncepci omezené odpovědnosti dopravce. Prakticky jsou samozřejmě rozhodující a nejdůležitější ekonomické aspekty. Nicméně jak v praxi tak i v teorii existuje spousta oponentů (především v USA) snažících se dokázat, že omezení odpovědnosti dopravce je nemorální, nespravedlivé a svévolné.

Haagský protokol znamenal poměrně citelný zásah do oblasti omezené odpovědnosti dopravce. Na Haagské konferenci byla především otevřena otázka limitující částky 125 000 franků při přepravě osob, bylo poukazováno na změnu kupní síly peněz od doby uzavření Varšavské úmluvy, zvyšujících se životních nákladů a zvýšení bezpečnosti dopravy a ekonomické situace dopravců. Po několika diskusích, kdy např. americká delegace navrhovala až trojnásobné zvýšení limitní částky, bylo dosaženo kompromisu, celková limitní částka při přepravě osob byla zvýšena na **250 000 franků na osobu**. Částky týkající se přepravy zapsaných zavazadel a zboží jakož i předmětů, které si cestující opatruje sám, nebyly protokolem nijak ovlivněny. Pod tlakem delegace Spojených Států přijala Haagská konference ještě jedno pravidlo. Podle revidovaného čl. 22/4 hranice stanovené tímto článkem nebrání soudu, aby podle svého právního řádu přiznal navíc částku odpovídající zcela nebo zčásti soudním výlohám nebo jiným procesním výdajům vynaloženým ze strany žalobce. Toto ustanovení však neplatí, jestliže výše přiznané náhrady škody nepřesahuje částku, kterou dopravce nabídl písemně žalobci do šesti měsíců ode dne události, kterou byla způsobena škoda, anebo před zahájením sporu, došlo-li k němu později. Z pohledu mnoha evropských států ustanovení tohoto typu nepředstavuje nic nového, neboť v mnoha jejich právních řádech se v procesních zákonech objevuje právě kompenzace nákladů soudního řízení stranou, která ve sporu neuspěla. Toto ustanovení unifikující náklady soudního řízení přispívá k dalšímu celkovému sjednocení práva v této oblasti.

Jednotlivé omezující částky byly stanoveny v **měně francouzského franku**, který byl v té době kryt zlatem. Francouzský frank byl tehdy definován jako měnová

---

<sup>49</sup> Huibert Drion: Limitation of liabilities in international air law, 's-Gravenhage, 1954, str. 189.

jednotka, která se rovná 65,5 miligramu zlata o ryzosti 900 tisícín. Varšavská úmluva však dovolila převést francouzský frank do jakékoliv národní měny. Problémy ale nastávaly, pokud se francouzský frank převáděl na měnu, která nebyla krytá zlatem. Haagský protokol se pokusil vyjasnit tuto situaci ustanovením čl. 22/5, které říká, že dané částky lze převádět na jakoukoliv státní měnu v zaokrouhlených číslech a nejedná-li se o zlatou státní měnu, převedou se tyto částky v případě soudního řízení podle hodnoty těchto měn v den rozsudku. Ve výsledku tak protokol přijal anglo-americkou praxi judgment day rule.

Omezení odpovědnosti se však nedá aplikovat na všechny situace. Takováto výhoda a ochrana se nemůže vztahovat na dopravce, který nesplnil řádně své závazky. Existují v podstatě tři případy, ve kterých se dopravce nemůže dovolávat omezené odpovědnosti:

- 1) pokud přepravní dokumenty nesplňují povinné náležitosti
- 2) pokud je škoda způsobena dopravcovým úmyslným zaviněním a
- 3) pokud dopravce přijme od odesílatele zboží se zvláštním prohlášením o zájmu na dodání a tento zaplatí smluvený poplatek.

Již bylo zmíněno, že dopravce není oprávněn využívat ustanovení úmluvy omezující či vylučující jeho odpovědnost, pokud přijme cestujícího bez řádně vydaného cestovního dokladu. Haagský protokol danou problematiku vyjasnil tak, že dopravce není oprávněn domáhat se omezené odpovědnosti v případě, že nechá cestujícího vstoupit na palubu letadla bez vydaného přepravního dokumentu nebo pokud dokument neobsahuje poznámku o aplikaci pravidel úmluvy o omezené odpovědnosti dopravce. Analogická ustanovení se pak vztahují na zavazadlový lístek a letecký nákladní list. Pokud se týká úmyslného způsobení škody dopravcem, již z logiky věci vyplývá, že v takovém případě se jistě nelze domáhat výhodných ustanovení úmluvy. Omezené odpovědnosti se taktéž nelze dovolávat v případě, kdy odesílatel zapsaného zavazadla či zboží v okamžiku předání zboží dopravci učiní **speciální prohlášení o zájmu na dodání zboží do místa určení** podle čl. 22/2 a zaplatí doplňkovou částku dopravci. V tomto případě bude dopravce povinen platit až do výše udané částky. Dané zvláštní prohlášení není smluvním omezením

odpovědnosti, které by odsouvalo ustanovení úmluvy. Zvýšený limit zvláštním prohlášením musí být považován za limit stanovený úmluvou, ne méně než oněch stanovených 250 franků za kilogram. Skutečnost, že prohlášení je jednostranným aktem, nikoliv smluvní klauzulí je také poměrně důležitá, protože zde není vyžadován souhlas dopravce. Koncepce zvláštního prohlášení má nejméně dva zdroje, které ovlivnily její vznik. Jako první je zde myšlenka, že odesílatel nebo cestující by měl dopravce upozornit na zvýšenou hodnotu přepravovaných předmětů a umožnit mu tak např. sjednat si adekvátní pojištění. Pochybení odesílatele v tomto směru by mohlo být vnímáno dokonce jako nedbalost, kterou lze připočíst ke škodě. Škoda vzniklá na velice cenném předmětu může být vnímána jako nepředvídatelná ze strany dopravce a ten tak může být oprávněn trvat na ceně nákladu deklarované mu odesílatelem. Ačkoliv je prohlášení úkonem jednostranným nikoliv smluvní klauzulí, v pozadí jistě stála myšlenka, že je možné mezi stranami smluvně zvýšit limity odpovědnosti stanovené úmluvou. Čl. 22 tak vyžaduje zvláštní prohlášení vykonané odesílatelem zboží v okamžiku, kdy byl náklad předán dopravci. Není podmínkou, aby dané prohlášení bylo zaznamenáno v nákladovém listu. Prohlášení učiněné později než při dodání zboží dopravci není tak zcela bez právních účinků, k tomu aby bylo závazným, je však potřeba souhlas dopravce. Prohlášení má být učiněno proti příslušnému poplatku zaplacenému jaksi navíc. Má se zato, že toto ustanovení pouze dává dopravci oprávnění o dodatečný poplatek požádat v případě prohlášení učiněného odesílatelem. Samotné zaplacení poplatku vyžadováno není. Účinek zvláštního prohlášení učiněného odesílatelem je trojí: limit 250 franků ohledně dopravcovi odpovědnosti je nahrazen částkou uvedenou v prohlášení, zvláštní prohlášení je prima facie důkazem o skutečné hodnotě nákladu v okamžiku doručení a dopravce nemůže uvádět škodu, jejíž náhradu odesílatel nebo příjemce zboží uplatňuje, jako příliš vzdálenou, pokud škoda nepřesáhne výši uvedenou v prohlášení. Analogicky je cestující oprávněn sjednat s dopravcem vyšší limit odpovědnosti. Podle čl. 23 úmluvy je možné upravit výši částek ohledně odpovědnosti pouze ve prospěch cestujícího či odesílatele, smluvně je tak možné pouze rozšířit rozsah dopravcovi odpovědnosti, nikoliv ji vyloučit či nějakým způsobem omezit.

Montrealská úmluva zavedla do úpravy výše limitů řadu výrazných změn. V prvé řadě odpovědnostní limity vyjádřila v SDR („Special Drawing Rights“ – **Zvláštní Páva Čerpání**), měnové jednotce Mezinárodního měnového fondu, stejně jako bylo zavedeno již Montrealským protokolem IV. Ustanovení univerzální měnové jednotky má zabránit znehodnocování výše odpovědnostních limitů v důsledku inflace. Převod SDR na národní měnu se provádí podle kurzu v den vynesení rozsudku, vlastní stanovení hodnot se provede pro členské státy MMF podle jeho standardů a v případě států nečlenských určuje hodnotu národní měny každý stát podle svých pravidel (čl. 23). Pro nečlenské státy MMF, jejichž právní řád neumožňuje přepočítat SDR na národní měnu, zůstala zachována možnost využít pro stanovení hodnoty odpovědnostních limitů zvláštní měnové jednotky vázané na zlato, již neoznačované jako francouzský frank jako dříve, ale se stejnou hodnotou. Jedna jednotka odpovídá 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000. V této měnové jednotce jsou pak úmluvou stanoveny ekvivalenty odpovědnostních limitů, 1 500 000 peněžních jednotek na cestujícího při soudních jednáních na jejich územích, 62 500 peněžních jednotek na cestujícího dle čl. 22/1, 15 000 peněžních jednotek na cestujícího dle článku 22/2 a 250 peněžních jednotek na kilogram nákladu dle čl. 22/3. Smluvní stát musí aplikaci této měnové jednotky deklarovat při svém přístupu, ratifikaci nebo i později.

Jako dalším ustanovením k posílení právní jistoty cestujících a odesílatelů zboží je zavedení **povinného přezkoumávání výše odpovědnostních limitů** ve vztahu k inflaci depozitářem úmluvy v pětiletých intervalech. Stejná úprava byla již obsažena ve Guatemalském protokolu. Měřítkem, které bude použito pro stanovení míry inflace, přitom bude vážený průměr ročního zvyšování nebo snižování indexu spotřebitelských cen ve státech, jejichž měny tvoří jednotky SDR. Ukáže-li výsledek přezkoumání uvedeného v předcházejícím odstavci, že míra inflace překročila 10 procent, uvědomí depozitář smluvní strany o tom, že bude provedena revize limitů odpovědnosti. Každá taková revize nabude platnosti šest měsíců po jejím oznámení smluvním stranám. Jestliže do tří měsíců po oznámení smluvním stranám většina z nich vyjádří svůj nesouhlas, revize nenabude platnosti a depozitář předá celou záležitost k projednání konferenci smluvních stran. Depozitář uvědomí neprodleně všechny smluvní strany o vstupu v platnost revidovaných limitů odpovědnosti. Stejný postup se použije kdykoli, jestliže o to požádá jedna třetina



smluvních stran, a za podmínky, že míra inflace uvedená v odstavci 1 přesáhla 30 procent ode dne poslední revize a nebo od dne, kdy tato úmluva vstoupila v platnost, jestliže k žádné revizi dříve nedošlo.

Dopravci zůstala možnost výši odpovědnostních limitů dobrovolně zvýšit anebo neaplikovat vůbec žádné limity odpovědnosti. Naopak ustanovení limity snižující nebo zcela vylučující by byla neplatná a neúčinná.

Pro přepravu cestujících byl zcela změněn systém odpovědnostních limitů, omezení odpovědnosti dopravce bylo jako takové zrušeno. Nová úprava zavádí na místo odpovědnosti za zavinění se stanovenými exkulpačními důvody **absolutní odpovědnost až do výše 100 000 SDR**, s výjimkou prokázaného spoluzavinění cestujícího. Přesahuje-li škoda částku 100 000 SDR, dopravce se může odpovědnosti zprostit, pokud se mu podaří prokázat, že škoda:

- nebyla způsobena jeho nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním nebo opomenutím, stejně platí i pro jeho zástupce, anebo
- byla zcela způsobena nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním třetí osoby.

Nově byla také stanovena výše odpovědnostního limitu (podle vzoru Guatemalského protokolu) pro škodu vzniklou zpožděním při přepravě cestujících, a to na **4 150 SDR na jednoho cestujícího**.

Při přepravě zavazadel je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění omezena na částku **1 000 jednotek SDR** pro každého cestujícího, pokud tento cestující neučiní v době, kdy předává zapsané zavazadlo dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a nezaplatí příslušný příplatek, je-li za těchto okolností požadován. V takovém případě bude dopravce povinen zaplatit náhradu až do výše deklarované částky, pokud neprokáže, že je tato částka vyšší než skutečný zájem cestujícího na dodání do místa určení (viz. výše).

Omezení odpovědnosti dopravce v případě přepravy nákladu zůstalo zachováno ve stejné výši jako bylo v Montrealském protokolu IV, částka se tedy rovná **17 SDR na kilogram nákladu**, přičemž je i tady možné zvláštní prohlášení o zájmu na dodání jako je to u přepravy zavazadel. V případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění



části nákladu nebo jakéhokoli předmětu tvořícího část nákladu se přihlíží při stanovení hranice odpovědnosti dopravce pouze k celkové hmotnosti dotčené části nebo předmětu. Je-li však ztrátou, poškozením nebo zpožděním části nákladu a nebo jakéhokoli předmětu tvořícího součást nákladu ovlivněna hodnota ostatních zásilek uvedených ve stejném leteckém nákladním listu nebo v potvrzení o převzetí nákladu k přepravě a nebo, pokud tyto doklady nebyly vydány, ve stejném záznamu, pro jehož uložení se používají jiné prostředky uvedené v čl. 4/2, přihlédne se při stanovení hranice odpovědnosti dopravce k celkové hmotnosti celé zásilky nebo zásilek.

Ohledně vlastního způsobu vyplacení náhrady škody při přepravě cestujících obsahuje Montrealská úmluva nové ustanovení (čl. 28), které pro případ leteckého neštěstí s následkem smrti nebo újmy cestujícího ukládá dopravci, jestliže to po něm požaduje jeho vnitrostátní právní řád, vyplatit přímo poškozeným nebo jiným oprávněným osobám **zálohu**, která by pokryla jejich okamžité ekonomické potřeby. Takováto záloha však nemá charakter uznání odpovědnosti a může být proto následně započítána proti jakékoli částce zaplacené dopravcem jako náhrada škody. Toto ustanovení bylo do úmluvy vloženo především z praktických důvodů, které vznikaly ohledně předběžných plnění poskytovaných postiženým osobám.

Výše uvedených odpovědnostních limitů jsou oprávněni se dovolávat i zástupci a zaměstnanci dopravce, je-li proti nim podána žaloba. Oproti stávající úpravě jsou však oprávněni dovolávat se i ostatních podmínek stanovených úmluvou, stejně jako dopravce (čl. 30). Podmínkou však je, aby takovýto zaměstnanec či zmocněnec své zaměstnání resp. zmocnění prokázal. Celková výše náhrady, kterou lze získat od dopravce, jeho zaměstnanců a agentů, nesmí v takovém případě překročit stanovené limity. Tato výhoda zástupců či zaměstnanců dopravce je neplatná v případě přepravy nákladu, jestliže se prokáže, že škoda vznikla jednáním nebo opomenutím zástupců s úmyslem škodu způsobit nebo nedbale s vědomím, že škoda pravděpodobně nastane.

### 5.3.8. Kvalifikované zavinění

Podle původního čl. 25 Varšavské úmluvy dopravce nepožíval výhod ustanovení úmluvy omezující či vylučující jeho odpovědnost, pokud škoda byla způsobena jeho vlastním jednáním s úmyslem škodu způsobit nebo jednáním z jeho strany, které se podle soudu daný případ rozhodujícího, rovnala takovému jednání<sup>50</sup>. Poškozená strana se pak v praxi velmi často snažila daného článku použít ve svůj prospěch a vyloučit tak ustanovení, která omezují odpovědnost dopravce. Daný článek tak mířil ve své podstatě ke koncepci kvalifikovaného zavinění, především se aplikoval na **případy škod úmyslně způsobených dopravcem nebo jeho zaměstnanci**. Přímý úmysl dopravce způsobit škodu byl nemyslitelný, nepřímý pak vysoce nepravděpodobný<sup>51</sup>. Autoři úmluvy však zamýšleli postihnout dopravce razantněji především v případech hrubé nedbalosti jeho a jeho zaměstnanců. Nevýhodou daného ustanovení byl fakt, že nedefinovalo, jaké zavinění se rovná úmyslu. Toto zavinění pak muselo být definováno právem *lex fori* příslušného soudu. Se zněním daného článku šlo jen těžko souhlasit, především fakt, že dopravce nemohl využít ani ustanovení kompletně vylučující jeho odpovědnost, např. ustanovení týkající se spoluúčasti poškozené osoby, se zdálo být poněkud pochybné. Ani určující právo *lex fori* nebylo aplikovatelné bez obtíží, v úvahu by v daném případě přicházelo i právo *lex loci delicti commissi*. V důsledku těchto pochybností byl čl. 25 citelně pozměněn Haagskou konferencí v roce 1955. Nadále již článek Varšavské úmluvy neobsahuje odkaz na *lex fori*, ale představuje unifikovanou normu hmotného práva. Po reformě čl. 25 stanoví neomezenou odpovědnost dopravce v případě, kdy je úmysl či vědomé opomenutí dopravci nebo jeho zaměstnanci jednoznačně prokázáno. Dopravce je i v těchto případech oprávněn dovolávat se ustanovení, která jeho odpovědnost zcela vylučují, nikoliv však i omezují, kdy je mu ponecháno právo dovolávat se pouze jiných ustanovení úmluvy. Důkazní břemeno v případech škod způsobených

---

<sup>50</sup> M.Milde: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, SMP 1963, str. 272.

<sup>51</sup> Tamtéž, str. 272.

jednáním nebo opomenutím dopravce leží na straně poškozené, presumpce zavinění se na tyto případy nevztahuje.

Jak již bylo zdůrazněno výše, došlo novou úmluvou k zásadní změně v této koncepci prolomením odpovědnostních limitů v případě úmyslného či nedbalostního jednání dopravce nebo jeho zástupců. Se zvyšováním částek odpovědnostních limitů totiž stále sílily hlasy na úplné vypuštění daného ustanovení z úmluvy. Montrealská úmluva nakonec kompromisně ponechala toto ustanovení (čl. 22/5), ale jen ve vztahu ke škodám vyplývajícím ze zpoždění a ke škodám na zavazadle, k prolomení limitů nedošlo v případě škod způsobených cestujícímu smrtí nebo tělesnou újmou a škod na nákladu.

### 5.3.9. Spoluzavinění poškozené osoby

Pokud se dopravci podaří prokázat, že **škoda byla způsobena výhradně nebo alespoň s přispěním osoby poškozené**, může jej soud podle ustanovení národního práva zcela či částečně odpovědnosti zprostit (čl. 21 Varšavské úmluvy). Daný článek není normou práva hmotného, ale kolizní normou, která tak vede k použití práva lex fori. Podle daného rozhodného práva je pak možné posuzovat pouze otázku zda a do jaké míry lze odpovědnost dopravce omezit v souvislosti s přispěním poškozené osoby, nikoliv však ještě otázky další, např. zda je přispívající osoba vůbec způsobilá k právním úkonům apod. Tak zvaná deliktní odpovědnost musí být posuzována podle lex personalis nebo lex loci delicti commissi<sup>52</sup>.

Přísný režim odpovědnosti Montrealské úmluvy je zmírněn pouze ustanovením čl. 20, podle kterého se dopravce může odpovědnosti zprostit, jestliže prokáže, že škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu nebo osoby, která místo ní uplatňuje svoje práva. V takovém případě bude dopravce zcela nebo z části zproštěn své odpovědnosti v té míře, jak taková nedbalost, protiprávní čin nebo opomenutí

---

<sup>52</sup> Tamtéž, str. 274.

způsobily škodu nebo k ní přispěly. Trošku nadbytečnou se může zdát další věta stejného článku, která uvádí, že jestliže z důvodu usmrcení nebo zranění cestujícího požaduje náhradu škody osoba jiná než cestující, dopravce bude také zcela nebo zčásti zproštěn své odpovědnosti za stejných podmínek jako ve větě předchozí. Daná věta ale má své opodstatnění, neboť taková osoba sice může odvozovat některá svá práva od cestujícího, ale zároveň může nárokovat i práva, která od práv cestujícího odvozena nejsou<sup>53</sup>.

#### **5.4. Uplatnění nároků**

Podle čl. 26 Varšavské úmluvy znamená přijetí přepraveného zboží bez jakékoliv stížnosti domněnku, že bylo zboží dodáno v odpovídajícím stavu. Pokud však příjemce na zboží objeví nějaké vady či poškození, je povinen o nich dopravce obratem informovat, pokud se jedná o přepravu zavazadel, nejpozději ve lhůtě 7 dnů (podle původního znění Varšavské úmluvy byla lhůta dokonce 3 dny), v případě nákladu ve lhůtě 14 dnů (7 dnů podle původní verze). Při zpoždění je danou stížnost třeba učinit nejpozději do 21 dnů (původně 14 dnů) ode dne, kdy bylo zavazadlo či náklad předány. Haagský protokol revizí tohoto ustanovení podstatně zmírnil původní úpravu ve prospěch příjemců zboží a zavazadel, když jim umožnil reklamaci ve dvojnásobné lhůtě než byla stanovena úmluvou původně.

**Žalobu na náhradu škody** je třeba podat podle volby žalobce na území některé ze smluvních stran úmluvy buď u soudu, v rámci jehož působnosti má dopravce trvalé bydliště, nebo u soudu podle jeho místa podnikání nebo podle místa pobočky, ve které byla přepravní smlouva sjednána, či u soudu podle místa určení (čl. 28/1). Procesní otázky se pak řídí právem místa rozhodujícího soudu (čl. 28/2). Ve výsledku tak přicházejí v úvahu čtyři příslušnosti soudů (**jurisdikce**), kde lze žalobu podanou podle úmluvy projednávat. Nicméně do přepravních smluv je možno včlenit arbitrážní doložku a zcela tak vyloučit pravomoc soudů. **Arbitráž** je tak možno sjednat v případě, že se tribunál nalézá v místě, kde by se jinak podle úmluvy nacházel jeden z příslušných soudů. Žaloba na náhradu škody musí být podána ve

---

<sup>53</sup> J. Horník: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999, Právník 2000/9, str. 270.

lhůtě dvou let od přiletu na místo určení nebo ode dne, kdy letadlo mělo přiletět nebo od zastavení přepravy. Uvedenou prekluzivní lhůtu nelze nijak přerušit ani zastavit. Za celkem vážný nedostatek Varšavské úmluvy, který nebyl odstraněn ani Haagským protokolem, lze považovat fakt, že se v ní nedočteme nic o výkonu soudních rozhodnutí, což nepochodně snižuje unifikační hodnotu celé úmluvy<sup>54</sup>.

Základní struktura řízení pro uplatnění nároků poškozeného zůstala Montrealskou úmluvou zachována, poškozený tak může uplatnit své nároky žalobou u soudu, přičemž při přepravě zavazadel a nákladu musí obligatorně využít **reklamaci**, neboli **včasné oznámení nesrovnalostí a vad**. Čl. 31 tak zůstal v podstatě stejný jako čl. 26 Varšavské úmluvy, pouze byla zdůrazněna reklamace včasná a také povinnost jejího písemného podání. Výraznějších změn doznalo žalobní právo, kdy se nová úprava inspirovala ve znění Montrealského protokolu IV (čl. 29). Podle tohoto nově konstruovaného ustanovení může být jakákoliv žaloba na škodu způsobenou při přepravě cestujících, zavazadel nebo nákladu, ať už podaná podle úmluvy, ze smlouvy, z deliktu nebo i jinak, uplatněna pouze za podmínek stanovených úmluvou a s ohledem na odpovědnostní limity v ní stanovené. Čl. 29 omezuje nárok cestujícího na podmínky a ustanovení úmluvy, tato žaloba je tudíž exkluzivní a předjímá jakoukoliv žalobu podanou na základě národního práva. Pokud tedy např. nejsou splněny všechny náležitosti stanovené čl. 17 (např. událost nelze kvalifikovat jako nehodu nebo se cestujícímu nepodařilo prokázat, že se jedná o tělesnou škodu), nelze tak s žalobou podle čl. 17 uspět, nelze tak ale zároveň ani podat žalobu podle národního práva (*El AL Izrael Airlines, Ltd. v Tseng*).

Nově je pak uvedeno, že žalobou se nelze domáhat náhrady škody s trestním postihem, exemplárního potrestání nebo jakéhokoliv jiného postihu, který nemá charakter kompenzační náhrady škody (čl. 29).

Ustanovení týkající se jurisdikce bylo pak významně doplněno. V čl. 33 byly zachovány původní čtyři místa, kde může být žaloba podána, stejně jako ustanovení ohledně použití *lex fori* na procedurální otázky řízení. Ani nástupnictví do práv zemřelé osoby nedoznalo změn. Co ale podstatně změnilo celou koncepci jurisdikce

---

<sup>54</sup> M. Milde: *The problems of liabilities in international carriage by air*, *Acta Universitatis Carolinae Iuridica*, 1963, str. 76.

bylo přijetí tzv. **páté jurisdikce**. Stalo se tak především díky výraznému vlivu USA, které se snažily přenést pod jurisdikci svých soudů spory svých občanů, kteří utrpěli při přepravě nějakou újmu. Pátá jurisdikce, která zakládá pravomoc soudů smluvní strany, na jejímž území měl cestující v době nehody své hlavní a trvalé bydliště, platí jen pro škody vzniklé smrtí nebo újmou cestujícího. K uplatnění této jurisdikce je pak zároveň potřeba splnění dalších dvou podmínek (čl. 33/2):

- odpovědný dopravce musí provozovat přepravu cestujících ve vztahu k tomuto území, a to buď vlastním letadlem nebo letadlem jiného dopravce na základě obchodní smlouvy,
- odpovědný dopravce musí na tomto území zabezpečovat svoji činnost při přepravě cestujících z prostor pronajatých nebo vlastněných jím samým, nebo jiným dopravcem, s kým má uzavřenou obchodní smlouvu.

Za hlavní a trvalé bydliště cestujícího je považováno trvalé bydliště cestujícího v době nehody. V tomto směru není rozhodující státní příslušnost cestujícího. Obchodní smlouvou je myšlena smlouva jiná než smlouva o zastoupení, která je sjednána mezi dopravci a týká se zajištění jejich společných služeb pro leteckou přepravu cestujících. Podle mého názoru je ale čl. 33 nepřiměřeně komplikovaný a bude nepochybně zdrojem budoucích soudních sporů. Jak již bylo výše zdůrazněno, vztahuje se nová tzv. pátá jurisdikce pouze na případy smrti a tělesných zranění cestujícího, nikoliv na škody vzniklé na zavazadlech a nákladu. Nicméně situace, kdy dochází výhradně k tělesným zraněním a nikoliv i současně ke škodě na zavazadlech jsou v praxi poměrně vzácné. Pokud dojde k nehodě letadla, cestující je usmrčen či zraněn a zároveň jsou poškozena i jeho zavazadla. V takovém případě ale může podat žalobu v místě svého trvalého bydliště jen co do škod utrpěných na těle, v případě ostatních škod vzniklých ať už na jeho zavazadlech nebo na nákladu, musí žalovat v místě jiném, vyhovujícím mandatorním jurisdikčním ustanovením úmluvy. Z tohoto pohledu pak nová jurisdikce nepředstavuje zas až takovou výhodu, neboť se cestující asi jen těžko rozhodne uplatnit svoje nároky u několika soudů nacházejících se popřípadě i v jiných státech, ale výhodu tzv. páté jurisdikce nevyužije vůbec.

Prekluzivní dvouletá žalobní lhůta a způsob jejího výpočtu zůstávají podle lex fori.



Úmluva pak dále také výrazně posílila **možnost arbitrážního řízení** pro spory vzniklé při přepravě nákladu. Toto je důsledkem především velké oblíbenosti arbitráže při řešení jakýchkoliv obchodních sporů. Rozhodčímu řízení je tak v nové úmluvě věnován celý čl. 34, rozhodčí doložka podle něj pak musí být v písemné formě a musí obsahovat dvě taxativní ustanovení:

- rozhodčí řízení musí probíhat podle volby navrhovatele v jednom z míst, které podléhá jurisdikci podle čl. 33,
- rozhodce nebo rozhodčí soud aplikují ustanovení Montrealské úmluvy.

Každé ustanovení, které by bylo v rozporu s výše stanovenými podmínkami je nicotné a neplatné.

Úprava regresních nároků vůči jakékoliv odpovědné osobě (čl. 37) zůstala v nezměněné podobě Montrealského protokolu IV, na rozdíl od Varšavské úmluvy, která výslovně právo regresu dopravce neupravovala a ponechávala tuto otázku k vyřešení národním právním řádům.

## **5.5. Pojištění**

Již více než před 30ti lety bylo poměrně kuriózně navrženo, že by vlastně celý Varšavský odpovědnostní systém mohl být nahrazen systémem automatického pojištění. Když nakonec tedy varšavský systém zůstal v Montrealské úmluvě zachován, byla alespoň včleněna ustanovení ohledně pojištění.

Čl. 50 je tak zcela novým ustanovením Montrealské úmluvy nepřevzatým ze žádného předchozího dokumentu, kterými se úmluva inspirovala. Již ze zasedání právního výboru ICAO vyplynul jednoznačný požadavek na zakotvení ustanovení, které by smluvním státům uložilo povinnost dbát na to, aby všichni dopravci, v tomto státě registrovaní měli pojistnou ochranu odpovídající míře odpovědnosti vyplývající z nové úmluvy. Poukazováno bylo i na Nařízení Rady 2027/97, které s povinným pojištěním počítalo. Celkem překvapivě se tento návrh setkal se širokou podporou naprosté většiny států. Podle znění čl. 50 tak smluvní strany budou po dopravcích požadovat, aby uzavřely **vhodné pojištění** za účelem pokrytí svých odpovědnostních



rizik. Státy mají také právo po dopravcích požadovat důkaz o uzavření tohoto pojištění. Význam daného ustanovení je jistě veliký a znamená posun správným směrem, nicméně formulace požadavku na „vhodné“ pojištění je poměrně vágní a nepřesná.

## 5.6. Závěrečná ustanovení

Závěrečná ustanovení doznala oproti dříve platné úpravě několik zajímavých změn. Především **depozitářem Montrealské úmluvy** již není stát, na jehož území se konala diplomatická konference (Polsko v případě Varšavské úmluvy), ale mezinárodní organizace ICAO (čl. 53/5). Dále bylo nově umožněno, aby se smluvní stranou úmluvy kromě států staly i **tzv. regionální organizace pro ekonomickou integraci**. Takovouto organizaci pak úmluva definuje jako jakoukoliv organizaci, která byla založena suverénními státy v příslušném regionu a která má pravomoc v některých záležitostech, které se řídí touto úmluvou a která byla řádně zplnomocněna, aby tuto úmluvu ratifikovala, přijala, schválila, anebo k ní přistoupila. Až na některé výslovně stanovené výjimky má pak takováto organizace stejné postavení jako smluvní stát.

Varšavská úmluva ke svému vstupu v platnost požadovala ratifikaci pouze pěti smluvními stranami (čl. 37/2), naopak Montrealská požadovala ratifikací třicet (čl. 53/6). To jistě nabízí otázku, zda tak vysoký počet ratifikací neškodí samotným unifikačním cílům úmluvy. Jelikož úmluva již v platnost vstoupila, stala odpověď na tuto otázku obsoletní. Výpovědní lhůta je v Montrealské úmluvě stanovena na dny (180), ve Varšavské se pak počítala na měsíce (6).

Montrealská úmluva v čl. 55 stanoví svůj primární charakter, který ji tak staví nad všechny úmluvy a protokoly varšavského systému a brání tak jejich aplikaci.

Originálním jazykem Varšavské úmluvy byla pouze francouzština, posléze se dalšími protokoly dostávalo na jazyky jiné. Nová Montrealská úmluva má vůbec nejvíc jazykových originálů, důvodem je, že úmluva vznikla na půdě mezinárodní

organizace ICAO, která dbá na to, aby její úmluvy měly vícejazyčné autentické znění. Žádný z jazyků však není pro výklad úmluvy rozhodný.

## 6. Zhodnocení dosavadního stavu

Protože ještě neuplynulo mnoho času od okamžiku, kdy nová Montrealská úmluva vstoupila v platnost, lze její kvalitu a efektivitu jen těžko zhodnotit. Z tohoto důvodu neexistuje ani dostatečná judikatura, kterou by bylo možno podtrhnout nějaký závěr co do úmluvou dosažených unifikačních cílů. Nicméně již z jejího samotného textu a především srovnáním s její „starší kolegyní“ Varšavskou úmluvou, lze kriticky zhodnotit její některé body aniž by bylo potřeba počkat na následnou judikaturu. Jako slabosti nové úpravy se mi jeví především ta místa, která nikterak nezpřesnila a nevyřešila potíže vzniklé již dříve aplikací Varšavské úmluvy, jako např. chybějící vyjasnění pojmu nehoda, nastupování do letadla a vystupování z letadla, veškerá možná opatření, která lze po dopravci spravedlivě požadovat apod. Dále je poměrně nejasné, jak se v praxi bude nakonec kompenzovat dlouho diskutovaná mentální újma, je totiž velmi dobře známo, že např. USA jsou koncepci plné kompenzace psychických škod a traumat velice příznivě nakloněny a v podstatě v tomto směru přiznávají náhrady škod cestujícím velmi hojně. Dalšími diskutovatelnými body úmluvy je jistě otázka přesnějšího vymezení pojmu zpoždění, stanovení výše záloh vyplácených poškozeným osobám, přesnější úprava koncepce povinného pojištění. Takto by jistě bylo možno pokračovat i dále.

Při úvahách tohoto typu je ale nutné mít na mysli jeden velice podstatný fakt, a sice to, že Montrealská úmluva je výsledkem několikaletého jednání mezi státy hájícími často i protikladné zájmy a je tudíž řešením kompromisním. Proto ani nebylo možné výše zmíněné slabiny odstranit a zpřesnit, v zásadě bylo totiž samotné přijetí celé úmluvy. Právě proto se domnívám, že je dosažení definitivní podoby zcela nové úmluvy velmi významným krokem vpřed a úmluva je i přes některé své nedostatky velice zdařilým pokusem o regulaci vybraných otázek mezinárodní letecké přepravy.

Přijetí Montrealské úmluvy ovšem neznamená, že lze Varšavskou úmluvu a všechny její postupné změny a doplnění zcela škrtnout a nebude již potřeba se jí zabývat. Právě naopak. Jelikož existuje spousta států, které k Montrealské úmluvě nepřistoupily, a tak i nadále aplikují Varšavskou úmluvu ať už v jakékoliv její verzi, považovala jsem za potřebné se na začátku této práce tak obsáhle zabývat celým varšavským systémem a jeho proměnami. Navíc veškerá jednotlivá vývojová stádia, kterými celý varšavský systém prošel, pěkně ukazují, jak se celá koncepce úpravy měnila v souladu s dobovými požadavky a odpovídajícím stavem celé letecké přepravy. Mým cílem tak bylo vytvořit jakousi globální představu o celé úpravě soukromoprávních vztahů vzniklých z některých aspektů mezinárodní letecké přepravy ať už se jedná o úpravu platnou a účinnou anebo o úpravu, ze které tato pochází.

## **Seznam zkratk:**

**Varšavská úmluva** – Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. 10. 1929 (č. 15/1935 Sb.)

**Haagský protokol** – Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. 10. 1929, sjednaný v Haagu dne 28. 9. 1955 (č. 15/1966)

**Guadalajarská úmluva** - Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, sjednaná v Guadalajaře dne 18. 9. 1961 (č. 27/1968)

**Guatemalský protokol** - Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. 10. 1929, změněná protokolem podepsaným v Haagu dne 28. 9. 1955, sjednaný v Guatemala City dne 8.3. 1971

**Montrealské protokoly I, II, III a IV** – Doplnkové protokoly č. 1, 2, 3, 4 k Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsané ve Varšavě dne 12. 10. 1929, sjednané v Montrealu dne 25. 9. 1975

**Římská úmluva** - Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface signed at Rome on 7 October 1952

**Římská úmluva** - Úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy otevřená k podpisu v Římě dne 19. 6. 1980

**Montrealská úmluva** - Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, podepsána v Montrealu 28. 5. 1999 (123/2003 Sb. m. s.)

**IATA** – International Air Transport Association

**ICAO** – International Civil Aviation Organisation

**ELFAA** - European Low Fares Airlines Association

**ECAC** – European Civil Aviation Conference (Konference Evropského Civilního Letectví)

**CITEJA** – Mezinárodní technický výbor právních expertů leteckého práva

**SDR** – Special Drawing Right ( Zvláštní Práva Čerpání)

**EU** – Evropská Unie

**USA** – Spojené Státy Americké

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

**MMF** – Mezinárodní měnový fond

### Seznam použité literatury:

- Basch, J. : Úmluva o mezinárodní dopravě letadlem, kterou provádí jiná osoba než smluvní dopravce, čas. Pro mezinárodní právo 1965
- Čapek, J. : Civilní letectví ve světle práva, Praha NADAS 1988
- De Leon, P., Eysken, W. : The Montreal Convention: Analysis of some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, JACL 2001/3
- Doo Hwan Kim : Some Considerations of the Draft for the Convention on an Integrated System of International Aviation Liability, JACL vol. 53, no. 3
- Drion, Huibert : Limitation of Liabilities in International Air Law, 's Gravenhage
- Horník, J. : Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999, Právník 2000/3
- Horník, J. : Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy, EMP 6/1999
- J. Horník: Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, Právní rozhledy 15/2004
- Kučera, Z. : Mezinárodní právo soukromé, Doplněk, Brno 2004
- Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K. : Úvod do práva mezinárodního obchodu, Aleš Čeněk 2003
- McNair, Lord : The Law of the Air, London: Stevens 1964
- Milde, M. : Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, SMP

- Milde, M. : The Problems of Liability in Int. Carriage by Air, Acta Universitatis Carolinae, Iuridica 1963
- Pauknerová, M. : Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, Právník 1981
- Pauknerová, M. : Právo EU a doprava, Právní Rozhledy 9/1998, příloha Evropské právo
- Pauknerová, M. : Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Praha 1985
- Průša, Jiří : Letecká přeprava, Gaudeamus 2002
- Radošovský, P. : Rozhodné právo v závazkových vztazích z mezinárodního obchodu – kolizní normy obecně, www. epravo.cz
- Rodriguez, B.I. : Recent development in Aviation Liability Law, JACL 2000/1
- Weber, Jacob : ICAO Taking Initiative to Reform the Legal Framework for Air Carrier Liability, ICAO Journal 3/1996
- Whalen, Thomas J. : Nová Varšavská konvence: Montrealská konvence (přeloženo pro interní potřeby ČSA)
- JUDr. Záruba, P. : Nová Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, Pojistné rozpravy 7

SEZNAM INTERNETOVÝCH STRÁNEK:

- [www.csa.cz](http://www.csa.cz)
- [www.caa.cz](http://www.caa.cz)
- [www.iata.org](http://www.iata.org)



- [www.ec.europa.eu/transport/air\\_portal](http://www.ec.europa.eu/transport/air_portal)
- [www.icao.int](http://www.icao.int)
- [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)
- [www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu)
- [www.epravo.cz](http://www.epravo.cz)
- [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)
- [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz)
- [www.csl.cz](http://www.csl.cz)
- [www.elfaa.com](http://www.elfaa.com)