

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI**  
**FAKULTA PRÁVNICKÁ**

**KATEDRA MEZINÁRODNÍHO PRÁVA**

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**Odpovědnost dopravce a práva cestujících v mezinárodní letecké přepravě**

## **Čestné prohlášení**

„Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal, způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

V Plzni dne 30.3.2015

Jakub Richter

## Obsah

|   |    |
|---|----|
| Úvod .....  | 4  |
| Seznam použitých zkratk .....   | 5  |
| 1 Historický exkurz do vývoje leteckého práva .....   | 6  |
| 2 Právo mezinárodní letecké přepravy.....   | 8  |
| 2.1 Vymezení pojmu .....  | 8  |
| 2.2 Prameny právní úpravy mezinárodního leteckého práva .....   | 9  |
| 3 Odpovědnost dopravce podle Varšavské úmluvy a Varšavský systém .....  | 11 |
| 3.1 Varšavská úmluva (1929) .....   | 11 |
| 3.1.1 Rozsah působnosti smlouvy.....  | 11 |
| 3.1.2 Přepravní dokumenty .....   | 12 |
| 3.1.2.1 Letenka .....   | 12 |
| 3.1.2.2 Průvodka pro zavazadla.....   | 13 |
| 3.1.2.3 Letecký nákladní list .....   | 14 |
| 3.1.3 Režim odpovědnosti dopravce za škodu .....  | 15 |
| 3.1.4 Odpovědnost dopravce v případě usmrcení nebo zranění či jiné tělesné újmy cestujících.....                  | 16 |
| 3.1.5 Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zavazadel a zboží .....                                       | 18 |
| 3.1.5.1 Zapsaná zavazadla a zboží.....  | 19 |
| 3.1.5.2 Kabinové zavazadla a osobní věci cestujících .....  | 19 |
| 3.1.6 Odpovědnost dopravce za zpoždění.....   | 20 |
| 3.1.7 Procesní problematika Varšavské úmluvy .....  | 20 |
| 3.2 Instrumenty Varšavského systému.....  | 22 |
| 3.2.1 Haagský protokol (1955) .....   | 22 |
| 3.2.2 Guadalajarská úmluva (1961).....  | 24 |
| 3.2.3 Montrealské ujednání (1966) .....   | 25 |
| 3.2.4 Guatemalský protokol (1971) .....   | 27 |
| 3.2.5 Montrealské protokoly (1975) .....  | 29 |
| 4 Odpovědnost dopravce podle Montrealské úmluvy .....   | 30 |
| 4.1 Cesta k Montrealské úmluvě .....  | 30 |
| 4.2 Vztah Montrealské úmluvy k Varšavskému systému .....  | 31 |
| 4.3 Rozsah působnosti smlouvy .....   | 32 |
| 4.4 Přepravní dokumenty .....   | 33 |
| 4.4.1 Přepravní dokument pro cestující ( letenka ) .....  | 33 |
| 4.4.2 Identifikační štítek zavazadla.....   | 34 |
| 4.4.3 Letecký nákladní list.....  | 34 |
| 4.5 Odpovědnost dopravce za škodu v případě zranění či smrti cestujících a rozsah náhrady škody .....             | 35 |
| 4.6 Odpovědnost dopravce za škodu v případě zničení, ztráty nebo poškození zavazadel a rozsah náhrady škody ..... | 41 |
| 4.6.1 Odpovědnost za zapsaná zavazadla .....  | 41 |
| 4.6.2 Odpovědnost za nezapsaná zavazadla a osobní věci cestujících .....  | 42 |
| 4.6.3 Rozsah náhrady za škody na zavazadlech.....   | 43 |

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 4.7   | Odpovědnost dopravce za škodu v případě zničení, ztráty nebo poškození nákladu a rozsah náhrady škody ..... | 43 |
| 4.8   | Odpovědnost dopravce za zpoždění .....  | 45 |
| 4.9   | Procesní problematika Montrealské úmluvy .....  | 47 |
| 5     | Úprava odpovědnosti dopravce v právu Evropské unie.....   | 48 |
| 5.1   | Nařízení č. 295/91 .....  | 48 |
| 5.2   | Nařízení č. 2027/97 a č. 889/2002.....  | 49 |
| 5.3   | Nařízení č. 261/2004 .....  | 51 |
| 5.3.1 | Rozsah působnosti Nařízení č. 261/04.....   | 52 |
| 5.3.2 | Odepření nástupu na palubu letadla .....  | 54 |
| 5.3.3 | Zrušení letu .....  | 55 |
| 5.3.4 | Významné zpoždění letu.....   | 56 |
| 5.3.5 | Náhrada škody .....   | 58 |
| 5.4   | Návrh C7-0066/2013.....   | 58 |
|       | Závěr.....  | 61 |
|       | Seznam zdrojů .....   | 63 |
|       | Resumé .....  | 66 |

## Úvod

Tato diplomová práce se zabývá vybraným aspektem právních vztahů mezi uživateli letecké dopravy a přepravcem za škodu, vznikajících v mezinárodní letecké přepravě, a to odpovědností dopravce a ochranou práv uživatelů.

V prvních dvou kapitolách se taktéž zaměřím na stručnou historii vzniku mezinárodního leteckého práva a taktéž na jeho stručnou charakteristiku.

V hlavní části práce se zaměřím na analýzu, popis a srovnání tohoto aspektu u dvou nejrozšířenějších smluv, Varšavské úmluvy a jejích dodatků a Montrealské úmluvy, jež jsou hlavním pramenem mezinárodního práva a upravují odpovědnost dopravce vůči cestujícím, zavazadlům a nákladu, a dále pak dle předpisů přijatých Evropskou unií, zvláště pak Nařízení č. 261/2004 a jeho plánovanou novelizaci. Každé této úpravě pak věnuji samostatnou kapitolu.

Z rozsahových možností diplomové práce se proto primárně zaměřím na odpovědnostní právní vztahy vznikající při mezinárodní letecké přepravě osob a jejich zavazadel a sekundárně na přepravu nákladu, neboť i tato odpovědnost je Varšavskou a Montrealskou úmluvou upravena a pro komplexnější rozbor těchto smluv je potřeba jí taktéž zahrnout. Vynechám tedy odpovědnostní vztahy dopravce vůči třetím osobám, jež by si zasloužily vlastní samostatné zpracování. Rozhodl jsem se tak proto, že situace cestujícího je pravděpodobně v současné době pro většinu uživatelů mezinárodní letecké přepravy nejběžnější. Proto je seznámení s rozsahem odpovědnosti dopravce za tento druh přepravy primárním cílem této práce.

V práci vycházím z anglických textů mezinárodních smluv a jejich oficiálních českých překladů.

### Seznam použitých zkratk

|        |   |
|--------|---|
| CAB    | bývalá Americká agentura pro civilní letectví   |
| CITEJA | Mezinárodní technický výbor právních leteckých znalců   |
| ČR     | Česká republika   |
| EHS    | Evropské hospodářské společenství   |
| ELFAA  | Evropská asociace nízkonákladových aerolinií  |
| EU     | Evropská unie   |
| EUR    | Euro  |
| ES     | Evropské společenství   |
| GÚ     | Guatemalská úmluva  |
| GP     | Guatemalský protokol  |
| HP     | Haagský protokol  |
| IATA   | Mezinárodní asociace leteckých dopravců   |
| ICAO   | Mezinárodní organizace pro civilní letectví   |
| MP1    | Montrealský protokol č. 1   |
| MP2    | Montrealský protokol č. 2   |
| MP3    | Montrealský protokol č. 3   |
| MP4    | Montrealský protokol č. 4   |
| MÚ     | Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, přijatá v Montrealu, dne 28. května 1999 |
| SDEU   | Soudní dvůr Evropské unie (dříve Evropský soudní dvůr)  |
| SDR    | Zvláštní práva čerpání  |
| USA    | Spojené státy americké  |
| VÚ     | Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, sjednaná dne 12. října 1929 ve Varšavě    |
| VÚHP   | Varšavská úmluva ve znění z Haagu, 1955   |

## 1 Historický exkurz do vývoje leteckého práva

Odvětví leteckého práva je jedním z nejmladších právních odvětví a jeho vznik a vývoj je spjat s technologickým vývojem v letectví samém, jehož překotný rozvoj, hlavně ve 20. století, vyvíjel velký tlak na neustálou novelizaci právní úpravy, jež nestíhala držet krok s technologickým pokrokem. Za první seriózní milník v letecké přepravě se považuje datum 5. června 1783, kdy byl uskutečněn první zaznamenaný let s lidskou posádkou v horkovzdušném balónu bratří Montgolfierových. Montgolfierové nebyli v průkopnictví balónového létání jedini a pokusů o první, značně riskantní, vzlety přibývalo, a tak již 23. dubna 1784 vydává pařížská policie nařízení, které zakazovalo lety balónů bez speciálního povolení, jež můžeme považovat za první, zatím vnitrostátní, právní úpravu letectví.<sup>1</sup> Další právní úprava pohybu ve vzdušném prostoru se pak vyvíjela vnitrostátně, kdy státy nezávisle na sobě přijímaly právní předpisy podle své vlastní potřeby.

V 19. století se začaly objevovat pokusy o úpravu jistých aspektů letectví i na mezinárodní úrovni, především pak ohledně využití a status vzdušných plavidel a jejich posádky při vojenské využití.<sup>2</sup> Byl to však až rozvoj prvních motorových řízených letadel na počátku 20. století, jejichž efektivita byla konečně dostatečná pro uskutečnění dálkových letů a komerční mezinárodní přepravy. S tím začala vznikat naléhavější potřeba mezinárodní právní úpravy, nikoliv jenom té vnitrostátní. První snahy o dohodu na mezinárodní úrovni řešily primárně otázku suverenity vzdušného prostoru jednotlivých států. Tyto snahy byly úspěšné až po první světové válce a v roce 1919 vyústily v přijetí Pařížské úmluvy, která se tak stala prvním mezinárodně právním dokumentem upravujícím poměry mezinárodního leteckého práva.<sup>3</sup> Tato úmluva stanovila ve svém prvním článku, že každý stát má úplnou a výlučnou suverenitu nad vzdušným prostorem nad svým územím a zároveň článkem 2 umožňovala právo pokojného přeletu letadel ve vzdušném prostoru cizích států. Tyto dva důležité principy pak byly posléze přejímány i do dalších mezinárodních smluv. Vznikla taky řada mezinárodních organizací, jenž se zásadně podílely na tvorbě a dohledu nad mezinárodně právní úpravou. Byly to například *Mezinárodní komise pro civilní letectví*, *Mezinárodní*

---

<sup>1</sup> ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, str. 11.

<sup>2</sup> ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, str. 11.

<sup>3</sup> ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, str. 12.

*sdružení leteckých dopravců (IATA) nebo Mezinárodní technický výbor právních znalců leteckých (CITEJA).*

Narůst civilní komerční přepravy v meziválečném období s sebou přinesl potřebu úpravy odpovědnosti leteckých dopravců vůči cestujícím a odesílatelům či příjemcům nákladu, za škody způsobené v důsledku letecké dopravy nebo porušením smluvních závazků dopravcem. Odpovědí na tuto potřebu se pak stala *Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní přepravě*, pro kterou se vžil název *Varšavská úmluva* (po případně pro souhrnné znění s pozdějšími dodatky a novelizacemi se můžeme setkat s označením *Varšavský systém*), která byla podepsána 12. října 1929 ve Varšavě a která vstoupila v platnost 13 února 1933. Blíže pak v samostatné kapitole věnované této úmluvě. Docházelo také k dalšímu rozvoji leteckého práva na úrovni právních systémů vnitrostátních, které by reflektovaly dosaženého vývoje na poli mezinárodním (V Československu zákon č. 172/1925 Sb., o letectví.). Rozsah okruhů leteckého práva upravených mezinárodními smlouvami se dále rozšiřoval, např. o *Úmluvu o sjednocení některých pravidel o náhradě škody, způsobené třetím osobám nebo majetku na zemi cizími letadly* (1933) nebo o *Úmluvu o sjednocení některých pravidel týkajících se pomoci a záchrany letadel nebo letadly na moři* (1938).

Velký technologický rozkvět v letectví, který s sebou jako vedlejší efekt přinesla druhá světová válka, si vyžadoval také přizpůsobení právní úpravy nových poměrů, jež by nahradily zastarávající Pařížskou úmluvu. Klíčová v tomto byla konference v Chicagu v roce 1944, ze které vzešla *Úmluva o mezinárodním civilním letectví* (také známá jako *Chicagská úmluva*). Ta obsahovala ustanovení o svrchovanosti vzdušného prostoru nad státním území a normy stanovující úpravu činnosti civilního letectví v mezinárodně právním rámci. Taktéž na základě Chicagské úmluvy vznikla *Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)*, jež se po počátečním dočasném fungování, po ratifikaci Chicagské úmluvy v roce 1947, stala specializovanou organizací Spojených národů. Do dnešního dne smlouvu ratifikovalo 191 států<sup>4</sup>. A dále také byly schváleny dohody o tzv. leteckých svobodách: *Dohoda o transitu mezinárodních leteckých dopravních služeb* a *Dohoda o mezinárodní letecké dopravě*<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_EN.pdf)

<sup>5</sup> ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, str. 14.



Taktéž, z iniciativy převážně bohatších států, docházelo k revizím Varšavské úmluvy. Tyto změny však již nejsou všeobecně šířeji přijímány, a proto dochází k postupnému tříštění právní úpravy, kdy ne všechny státy jsou signatáři všech dodatků, což značně znepráhlednilo celý systém odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké přepravě. Nejdůležitější z nich jsou:

- Haagský protokol (1955)
- Guadalajarská úmluva (1961)
- Montrealské ujednání (1966)
- Guatemalský protokol (1971) a
- Montrealské protokoly (1975).

Blíže o těchto smlouvách bude pojednáno v kapitole o Varšavské úmluvě. Takováto roztríštěnost však nebyla nikterak žádoucí, a proto byla snaha o nahrazení celého Varšavského systému novou sjednocenou úpravou. Tou měla být *Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě* ze dne 28. května v Montrealu, známá též jako *Montrealská úmluva*. O jejím obsahu bude pojednávat samostatná kapitola této práce. Ratifikována byla dne 4. listopadu 2003 a do současné doby se k ní připojilo 111 států<sup>6</sup>. Podle názoru autora této práce se tudíž Montrealské úmluvě zatím nepodařily naplnit její hlavní ambice o nahrazení Varšavské úmluvy, jež má v současnosti 152 smluvních stran<sup>7</sup>. Unifikaci v této oblasti mezinárodního leteckého práva nenapomáhají ani právní akty Evropské unie, jež ve svém prostoru rozšiřuje rozsah odpovědnosti dopravce nad rámec Montrealské úmluvy a kterým taktéž bude věnována samostatná kapitola.

## **2 Právo mezinárodní letecké přepravy**

### **2.1 Vymezení pojmu**

Nejobecněji lze právo letecké přepravy definovat jako soubor norem upravujících přepravu osob, zavazadel a nákladu v letecké dopravě. Pro účely této práce však potřebujeme konkrétnější definici mezinárodní letecké přepravy. Mezinárodní přeprava bývá definována jako přeprava, jejíž místo počátku přepravy a místo určení se nacházejí v různých státech, neboli, že náklad nebo osoby se přepravují přes hranice států, a to na základě jediné přepravní smlouvy.<sup>8</sup> Kombinací

<sup>6</sup> [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)

<sup>7</sup> [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf)

<sup>8</sup> ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 5. rozš. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014, str. 59.

těchto dvou definic lze odvodit, že právo mezinárodní letecké přepravy je soubor norem upravujících leteckou přepravu osob, zavazadel a nákladu, jejíž místo počátku a doručení leží na území různých států. Ani tato definice však není ideální, neboť působnost mezinárodního práva dle dvou nejběžnějších smluv o letecké přepravě (VÚ a MÚ), je ještě širší a zahrnuje i přepravu na území jednoho smluvního státu, je-li stanovena plánovaná zastávka na území jiného státu.

## **2.2 Prameny právní úpravy mezinárodního leteckého práva**

- a) Mezinárodní smlouvy
- b) Zvláštní předpisy mezinárodních organizací
- c) Vnitrostátní právní akty
- d) Právní obyčeje
- e) Smluvní ujednání
- f) Judikatura

### Ad a) Mezinárodní smlouvy

Mezinárodní smlouvy jsou nejdůležitějším pramenem práva v právu mezinárodní letecké přepravy. Mezinárodní smlouva je ujednání dvou nebo více subjektů mezinárodního práva. Na základě počtu smluvních subjektů pak rozlišujeme na mezinárodní smlouvy bilaterální a multilaterální. Oba dva druhy jsou v mezinárodním právu letecké přepravy využívány.

### Ad b) Zvláštní předpisy mezinárodních organizací

Klasický proces přijímání mezinárodních smluv, jakožto v současnosti primárního pramene leteckého práva, se dá považovat, ke vztahu rychlého rozvoje letecké techniky, za příliš pomalý a neflexibilní. Taktéž jejich zaměření je více obecné, proto se jevílo vhodné přenést část rozhodovací pravomoci o konkrétních převážně technologických či organizačních normách nebo doporučení na mezinárodní instituce. Takto vzniklé normy mohou být, v závislosti na organizaci postupů dané organizace buď přímo závazné pro její členy, nebo vázány na souhlas členské strany. Jako jedna z hlavních institucí v tomto směru funguje organizace ICAO, ale významně se na tom podílí i mezinárodní nevládní organizace sdružující dopravce: IATA.<sup>9</sup>

### Ad c) Vnitrostátní právní akty

---

<sup>9</sup> Horník, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, Bulletin České společnosti pro dopravní právo, ročník 2002, č. 2, s. 18 – 22.

Z pohledu leteckého práva mezinárodního se vnitrostátní právní úpravy použije až subsidiárně, a to v případě neexistence mezinárodní smlouvy mezi stranami. V takovém případě by bylo nutno postupovat klasicky pomocí kolizních norem pro určení rozhodného práva. Vnitrostátní právní akty se primárně užijí ve vnitrostátní letecké přepravě, která nespadá do rozsahu působnosti smluv mezinárodních. Nicméně je bývá praktické přizpůsobovat vnitrostátní právní úpravu té mezinárodní a vyhnout se tak zbytečné právní dualitě. V České republice je nejdůležitější v tomto ohledu zákon číslo 49/1997 Sb. Zákon o civilním letectví a zákon 89/2012 Sb. Nový občanský zákoník.

#### Ad d) Právní obyčeje

Obecně se právní obyčeje v mezinárodním leteckém právu příliš nevyskytují, nebo existují paralelně vedle právní úpravy mezinárodní smlouvou, pro kterou mohly být předlohou. Za nejběžnější normy obsahující aspekty právních obyčejů můžeme považovat například uznávání principu suverenity vzdušného prostoru nad suverénním územím i států, jež nejsou smluvní stranou Chicagské úmluvy, jež tento institut upravuje. Dále pak povinnost pomoci letadlům, jež se ocitla v tísni, včetně přiznání práva těmto letadlům vletět do vzdušného prostoru nad územím cizího státu nebo zachování pravomoci státu na území cizího státu, nad letadly zapsanými do jeho leteckého rejstříku.<sup>10</sup>

#### Ad e) Smluvní ujednání

Pokud si strany ve smlouvě o letecké přepravě sjednají podmínky nad rámec povinností stanovených jinými prameny mezinárodního práva a neodporují-li jim, řídí se přeprava nadále těmito ujednáními.<sup>11</sup>

#### Ad f) Judikatura

V důsledku prolínání kontinentálního právního systému, který judikátům nepřiznává pozici pramene práva, a anglo-amerického právního systému, ve kterém naopak hrají důležitou úlohu pramene, v mezinárodním právu letecké přepravy, je možné jim přiznat status jistého podpůrného pramene práva.<sup>12</sup> Judikatura pak pomáhá sjednocovat výklad ustanovení mezinárodních a vnitrostátních norem.

---

<sup>10</sup> ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, str. 26.

<sup>11</sup> Horník, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, Bulletin České společnosti pro dopravní právo, ročník 2002, č. 2, s. 18 – 22.

<sup>12</sup> Horník, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, Bulletin České společnosti pro dopravní právo, ročník 2002, č. 2, s. 18 – 22.

### 3 Odpovědnost dopravce podle Varšavské úmluvy a Varšavský systém

#### 3.1 Varšavská úmluva (1929)

Jak již bylo řečeno výše, Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (dále jen jako Varšavská úmluva) je multilaterální mezinárodní smlouva vyhlášená 12. října 1929 ve Varšavě, a která vstoupila v platnost dne 13. února 1933 a od té doby až dodnes je platná a využívaná smluvními státy. V první části této kapitoly se budu zabývat odpovědností podle originálního znění Úmluvy, v druhé pak změnami, které přinesly její dodatky a jež tvoří tzv. Varšavský systém.

##### 3.1.1 Rozsah působnosti smlouvy

Varšavská úmluva je platná pouze pro její smluvní strany a vztahuje se na mezinárodní dopravu<sup>13</sup>

- a) osob;
- b) zavazadel;
- c) zboží,

provozovanou leteckým dopravním podnikem letadlem,<sup>14</sup> a to za úplatu i bezúplatně. Bezúplatnou přepravu osob však nelze vztahovat na členy posádky letadla při výkonu jejich služby, ty jsou z působnosti VÚ vyjmuti. To samé platí i pro „černé pasažéry“. Úmluva výslovně vylučuje její využití v oblastech upravených mezinárodními smlouvami poštovními. Taktéž dle článku 34 jsou z působnosti smlouvy vyňaty lety za mimořádných okolností mimo rámec veškeré normální činnosti leteckého provozu. Takový let však musí být od počátku zamýšlen jako mimořádný a nikoliv pokud se řádný let vlivem okolností dostane

---

<sup>13</sup> Mezinárodní doprava je charakterizována v článku 1 odst. 2 jako: „Každá doprava, při které podle ujednání stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení dopravy nebo k překládání či nikoliv, buď na území dvou Vysokých smluvních stran, nebo na území pouze jedné Vysoké smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území, jež je podrobena suverenitě, mandátu nebo pravomoci některé jiné Mocnosti, i když není smluvní. Bez takové zastávky nepovažuje se doprava mezi územími, jež jsou podrobena suverenitě, mandátu nebo pravomoci téže Vysoké smluvní strany, za mezinárodní ve smyslu této Úmluvy.“

<sup>14</sup> V anglickém originále Varšavské úmluvy je použit termín „aircraft“ jež se do češtiny obecně překládá jako letadlo, které se běžně chápe jako synonymum pro letoun, ale jde o obsahově širší termín. Je tak i přeložen v zákoně 15/1935 jež obsahuje české znění úmluvy. Ačkoliv úmluva postrádá vymezení tohoto pojmu nelze v českém znění tento termín používat doslovně pouze na letouny, ale extenzivně na veškerá vzdušné dopravní prostředky schopné samostatného letu, neboť historickým výkladem můžeme zjistit, že v době vzniku smlouvy byl krom letounů v letecké přepravě využíváno například vzducholodí a je jisté, že zákonodárce chtěl v úpravě postihnout i je. Dnes tedy pod tento termín můžeme přiřadit krom letadel, vzducholodí a balónů i helikoptéry, kluzáky a bezpilotní drony.

do mimořádné situace<sup>15</sup>, neboť takové ustanovení by učinilo úmluvu značně nepoužitelnou. Taktéž pokusné lety pro zřizování nových leteckých tras, jako například pokusy naplánovat letecké trasy přes severní pól,<sup>16</sup> jsou vyloučeny z působnosti úmluvy. V případě plánovaných zastávek je lhotejná jejich délka, což je důležité pro aplikovatelnost VÚ pro tzv. „zpáteční lety“<sup>17</sup>, kdy plánovaná zastávka slouží i jako cílová destinace pro cestujícího.

Už z názvu je však patrné, že se úmluva zabývá jenom „některými pravidly“ soukromého práva v mezinárodní letecké přepravě, tyto neupravené části se pak ve sporu řídí podle kolizních norem v navázání na hraničního určovatele *lex fori*.<sup>18</sup>

### 3.1.2 Přepravní dokumenty

Varšavská úmluva unifikuje náležitosti a označení pro přepravní dokumenty, kterými jsou:

- a) letenka<sup>19</sup> – pro přepravu osob;
- b) průvodka pro zavazadla;
- c) letecký nákladní list.

#### 3.1.2.1 Letenka

Úmluva samotná neobsahuje žádnou definici „letenky“, stanovuje však určité náležitosti, jež takový dokument musí mít. Dopravce je povinen vydat cestujícímu letenku, která musí obsahovat následující údaje:

- a) místo a čas vydání;
- b) místo odletu a konečné destinace
- c) stanovené zastávky, při čemž dopravce si může vymínit jejich změnu v případě nutnosti, takovou změnou nemůže však býti dopravě odňata její mezinárodní povaha;
- d) jméno a adresu dopravce nebo dopravců;

---

<sup>15</sup> *Karfunkel v. Compagnie Nationale Air France*, 427 F.Supp 971 ( 1977 ).

<sup>16</sup> *DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc. 2012, str. 136.

<sup>17</sup> Takový let však musí být sjednán jako jediná přepravní smlouva s plánovanou zastávkou nikoliv jako dvě samostatné smlouvy, jedna na cestu tam a druhá na cestu zpátky, byť by je cestující zakoupil současně.

<sup>18</sup> *GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2011, str. 238.

<sup>19</sup> Termín v anglickém překladu: „passenger ticket“ a v českém překladu „jízdenka“ jsem se rozhodl pro srozumitelnost nahradit pojmem „letenka“, který se v češtině nejčastěji používá pro označení tohoto přepravního dokumentu.

- e) upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený touto Úmluvou.

Dopravce musí cestujícímu letenku vydat před začátkem cesty, a to s dostatečným předstihem tak, aby se s ní mohl pasažér seznámit a přijmout případná ochranná opatření či se rovnou rozhodnout pro nepodstoupení letu.<sup>20</sup> Nelze tedy letenku vydat až dodatečně nebo během probíhající přepravy<sup>21</sup> a ani těsně před ní<sup>22</sup>, jinak se vystavuje sankci znemožnění se dovolávat limitů odpovědnosti stanovených Úmluvou, a bude tak plně odpovědný za případné škody<sup>23</sup>. Naopak předpisy Úmluvy budou zcela platné i přes nedostatek, nesprávnost nebo ztrátu letenky.

Díky absenci přesné definice letenky tak úmluvě neodporují ani letenky prodávané skrze internetovou síť, kterých je v současnosti naprostá většina. Problém však nastává při určování jurisdikce podle článku 28, neboť úmluva s takovýto prodej nemohla ani předpokládat, a tak není jasné, kde byla takováto přepravní smlouva sjednána, potažmo který soud je příslušný věc projednávat.<sup>24</sup>

### 3.1.2.2 Průvodka pro zavazadla

Přeprava zavazadel je spojená s přepravou osob a dost dobře nemůže bez ní existovat, proto jsou náležitosti pro průvodku zavazadla podobná jako pro letenku. V praxi jsou pak tyto přepravní dokumenty spojovány do jednoho. Průvodka musí obsahovat tyto údaje:

- a) místo a dobu vydání;
- b) místa odletu a určení;
- c) jméno a adresu dopravce nebo dopravců;
- d) číslo letenky;
- e) upozornění, že zavazadla se vydají držiteli průvodky;
- f) počet a váhu zavazadel;
- g) částku udané ceny podle článku 22, odstavec 2;<sup>25</sup>

---

<sup>20</sup> GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, 2000, str. 29.

<sup>21</sup> Manion v Pan American Airways, 80 A.D.2d 303, Appellate Division of the Supreme Court of New York 1981.

<sup>22</sup> Warren v. Flying Tiger Line, Inc., 234 F. Supp. 223 (S.D. Cal. 1964).

<sup>23</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc. 2012, str. 107.

<sup>24</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD Aspen Publishers, Inc. 2012, str. 140.

<sup>25</sup> Článek 22 odst. 2 Varšavské úmluvy: *Při dopravě zapsaných zavazadel a zboží je odpovědnost dopravce omezena na částku dvou set padesáti franků za kilogram, neučiní-li odesílatel,*

h) upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený touto Úmluvou.

Průvodka se vystavuje pouze na zapsaná zavazadla, čili taková, která cestující předává k manipulaci přepravci, a nikoliv na zavazadla či předměty, jež zůstávají ve faktické držbě cestujícího. Vyhotovuje se ve dvou kopiích, a to po jedné pro cestujícího a dopravce. Obdobně jako u letenky jsou u průvodky řešeny případy, kdy se dopravce nemůže dovolávat Úmluvou stanovených odpovědnostních limitů dle článku 22. Totéž nastane, pokud průvodka nebude obsahovat údaje uvedené pod písmeny d) a f).

### 3.1.2.3 Letecký nákladní list

Letecký nákladní list se vyhotovuje ve třech kopiích a za jeho vyhotovení a správnost údajů v něm uvedených nese zodpovědnost odesílatel. Jednotlivá vyhotovení nákladního listu jsou pak určena:

- 1) pro odesílatele, jest podepsané přepravcem poté, co převezme zboží k přepravě;
- 2) pro dopravce, jest podepsané odesílatelem;
- 3) pro příjemce, musí být podepsáno jak dopravcem, tak odesílatelem a je dopravováno spolu se zbožím.

Mimo správné podpisy na správných kopiích musí letecký nákladní list obsahovat tyto údaje:

- a) místo, kde byla listina sepsána, a dobu, kdy byla vyhotovena;
- b) místa odletu a určení;
- c) stanovené zastávky, přičemž dopravce si může vymínit jejich změnu v případě nutnosti, takovou změnou nemůže však být dopravě odňata její mezinárodní povaha;
- d) jméno a adresu odesílatelovu;
- e) jméno a adresu prvního dopravce;
- f) jméno a adresu příjemce, je-li toho třeba;
- g) povahu zboží;
- h) počet, způsob balení, zvláštní známky nebo čísla zásilek;
- i) váhu, množství, objem nebo rozměry zboží;
- j) zjevný stav zboží a obalu;

---

*odevzdáváje zásilky dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání a nezaplátí-li případný vyšší poplatek. V tom případě bude dopravce povinen platit až do výše udané částky, neprokáže-li, že tato částka je vyšší než skutečný zájem odesílatelův na dodání.*

- k) cenu dopravy, je-li sjednána, dobu a místo platby a osobu, která má platiti;
  - l) jde-li o zásilku na dobírku, cenu zboží a po případě částku výloh;
  - m) částku udané ceny podle článku 22, odstavec 2;<sup>26</sup>
  - n) počet vyhotovení nákladního listu leteckého;
  - o) listiny předané dopravci jako přílohy nákladního listu leteckého;
  - p) dopravní lhůtu a celkové označení předepsané cesty (via), byli-li sjednány;
  - q) upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený touto Úmluvou.
- Přijme-li dopravce zboží bez nákladního listu nebo neobsahuje-li všechny náležitosti uvedené v článku 9, vystavuje se, obdobně jako u ostatních přepravních dokumentů, ztrátě možnosti dovolávat se limitů odpovědnosti Úmluvou stanovených. Navíc zde ovšem vzniká odpovědnost odesílatele, pokud jím uvedený nákladní list byl nějakým způsobem vadný a tato vada způsobila škodu.

### 3.1.3 Režim odpovědnosti dopravce za škodu

Režim odpovědnosti dopravce podle Varšavské úmluvy lze charakterizovat třemi základními zásadami:

- a) dopravce odpovídá za zavinění,
- b) zavinění dopravce se předpokládá,
- c) rozsah odpovědnosti dopravce je omezen pevnými částkami.<sup>27</sup>

Těmito zásadami se úmluva snaží vyvážit poměr mezi leteckým dopravcem a jeho zákazníkem, jež je v poměru slabší stranou. Cenou za omezený rozsah odpovědnosti vymezený maximální možnou částkou je pak pro dopravce presumpce zavinění a důkazní břemeno na jeho straně. Ve sporu o náhradu škody ze vzniklé nehody pak cestující nemusí prokazovat zavinění dopravce za nastalou škodu, ale naopak dopravce sám musí předkládat důvody pro omezení nebo vyvrácení jeho odpovědnosti pokud existují, tedy že on sám nebo jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, či tak učinit nemohli, nebo že škodu způsobilo, či k ní přispělo zavinění poškozené osoby. Neexistují-li nebo nejsou-li známy důvody pro liberaci, je dopravce považován automaticky za odpovědného. Poškozený však v případném nastalém sporu musí prokázat výši škody, která mu vznikla. Taktéž pokud se poškozený snaží dosáhnout prolomení

---

<sup>26</sup> Viz. Poznámka číslo 23

<sup>27</sup> ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, str. 145.



limitů dopravcoví odpovědnosti podle článku 25 VÚ<sup>28</sup>, nese důkazní břemeno za prokázání *dolus malus*.<sup>29</sup>

Ustanovení podle článku 23 VÚ pak představuje další ochranu pro uživatele mezinárodní letecké dopravy, neboť k uzavírání kontraktů v ní dochází především skrze adhézní smlouvy, které nemají možnost nijak ovlivnit. Veškerá ustanovení či doložky, které by dopravce zprošťovaly odpovědnosti, omezovaly lhůty pro nahlášení škody<sup>30</sup> nebo aby snižovaly limitní částky odpovědnosti ( naopak navýšit smluvně hranice odpovědnosti lze. Viz článek 22 VÚ ), jsou zcela neplatné, a to když s nimi obě strany souhlasily. Samotná smlouva však zůstává v platnosti, pouze se nepřihlíží k těmto neplatným ustanovením, jež jsou nahrazena ustanoveními VÚ.

### **3.1.4 Odpovědnost dopravce v případě usmrcení nebo zranění či jiné tělesné újmy cestujícího**

Je upravena v hlavě III článku 17 VÚ, který říká, že: *Doprovce je odpovědný 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 něho.* Z toho můžeme logicky vyvodit podmínky, jenž musí být všechny splněny, aby tak vznikla dopravci odpovědnost. Jsou to:

- a) vznik nehody;
- b) nehoda se stala během letu nebo nástupu a výstupu z letadla;
- c) vznik škody je v příčinné souvislosti s nehodou.

Je tedy potřebné si nejdříve definovat pojem nehoda, neboť jeho definice není v úmluvě nijak vymezena, musíme si tedy pomoci judikaturou. Významné je v tomto případě rozhodnutí ve věci *Saks v. Air France*, ve které paní Valerie Saks ohluchla na jedno ucho v důsledku změn tlaku v kabině letadla během přistávání a následně podle článku 17 VÚ žádala po dopravci odškodnění. Air France se hájila tím, že takováto situace je předvídatelná, a že újmě nemohl dopravce nijak zabránit, tedy že nešlo o nehodu. Nejvyšší federální soud USA musel tedy nejprve rozhodnout, co je nehoda, a dospěl k závěru, že nehodou je: „neočekávaná nebo neobvyklá událost nebo situace, která je nezávislá na cestujícím“, s upřesněním, že

---

<sup>28</sup> Článek 25 varšavské úmluvy

<sup>29</sup> GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, 2000, str. 34.

<sup>30</sup> GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2011, str. 241.

o nehodu nepůjde, pokud zranění cestujícího vyplývá z individuální reakce cestujícího na normální běžně očekávatelný průběh provozu letadla. Reakce paní Saks byla povahou individuální a tudíž její žádost soud zamítnul. Termín „nehoda“ je však potřeba chápat jako nehodu, jež vedla ke vzniku zranění, nikoliv, že samotné zranění je nehodou.<sup>31</sup> Tímto rozhodnutím však nejsou ostatní soudy mimo USA nijak vázány, a proto mohou tento termín vykládat i odlišně.<sup>32</sup>

Dále je potřeba se zaměřit na to, kde a kdy může nehoda vzniknout tak, aby za ní nesl odpovědnost přepravce. Je to kdykoliv a kdekoliv, kde se cestující octne během letu a operací spojených s nástupem nebo výstupem. Za ně lze považovat jakékoliv operace, při kterých se cestující nachází za bezpečným bodem letištního terminálu a je již v péči zaměstnanců přepravce, nejčastěji v podobě předodletové nebo pasové a celní kontroly, tedy i přepravu letištními autobusy<sup>33</sup> po odbavení cestujících na místo nástupu do letadla nebo nástupní a výstupní rampy.

Doprovodce je podle článku 17 odpovědný pouze za škodu, kterou pasažér utrpěl na těle<sup>34</sup> během letu v důsledku nehody. Je však sporné, zda se do tohoto započítávají i poškození duševního charakteru. Vycházíme-li z judikatury,<sup>35</sup> tak zde převládá názor, že lze do škod započítávat i duševní újmu utrpěnou v souvislosti s újmou na těle, nikoliv pouze samostatné psychické zranění v podobě například duševního trauma v důsledku letecké nehody. Toto však neplatí stoprocentně a v minulosti již byly vyneseny rozsudky<sup>36</sup>, které přiznaly žalobci náhradu podle VÚ za újmu na psychice. Více o problematice psychických zranění bude pojednáno v kapitole o Montrealské úmluvě.

Jinak za zdravotní stav je odpovědný pasažér sám a sám musí zvážit, zda mu jeho zdravotní stav umožňuje ve zdraví přežít let. Jak již bylo zmíněno výše v případě Saks v. Air France, dopravce nebude zodpovědný za zranění vzniklá v důsledku individuální reakce na běžný průběh letu. Totéž platí i pokud dojde během přepravy ke zranění čistě ze špatného nebo nepředvídatelného zdravotního stavu pasažéra, nemající s leteckou přepravou nic společného. Tudíž případy například astma, srdečního infarktu<sup>37</sup> nebo hluboké žilní trombózy nejsou brány

---

<sup>31</sup> LAUTERPACHT, Elihu a C.J. GREENWOOD. *International Law Reports: Volume 96*. Llandysul: Press Syndicate of University of Cambridge, 1994. str. 114.

<sup>32</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc. 2012, str. 154.

<sup>33</sup> Ricotta v. Iberia Lineas Aereas De Espana, 633 F.2d 206 (2d Cir. 1980).

<sup>34</sup> V angličtině: „bodily injury“.

<sup>35</sup> Např. Eastern Airlines, Inc. v. Floyd 499 U.S. 530, 1991.

<sup>36</sup> Např. Kalish v. TWA, New York Civil Court ( Queens Country ), 1977.

<sup>37</sup> Fischer v. North West Inc., 623 F Supp 1064, 1985.

jako „nehoda“ ve znění VÚ a dopravce za ně nenesou zodpovědnost.<sup>38</sup> Odpovědným by se však v takovém případě mohl stát za případné následky, pokud by jeho zaměstnanci neposkytli potřebnou první pomoc.

Výše horní hranice limitů odpovědnosti podle článku 22 odst. 1 je pevně stanovena na částku 125 tisíc franků. V odstavci čtvrtém téhož článku je pak upřesněno, že: „*částky jsou vyjádřeny ve francouzských francích, při čemž francouzský frank se svojí hodnotou rovná šedesáti pěti a půl miligramu zlata o ryzosti devíti set tisícin. Lze je převáděti na kteroukoliv státní měnu v zaokrouhlených číslech.*“. Tuto částku ovšem lze smluvně navýšit, pokud se na tom strany dohodnou. Tyto limity se však nepoužijí, pokud bude ve smyslu článku 25 VÚ, dopravci nebo jeho zaměstnanci jednajícím ve výkonu své služby<sup>39</sup> dokázáno, že škoda vzešla z jejich zlého úmyslu škodu způsobit nebo vědomou nedbalostí,<sup>40</sup> a tímto pak došlo k poškození cestujícího podle článku 17 VÚ.<sup>41</sup> Naopak tyto částky mohou být sníženy až na nulu, pokud dopravce prokáže, že na způsobené škodě přispělo chování poškozené osoby, a to například nedodržováním bezpečnostních pokynů o nutnosti používat bezpečnostní pásy.<sup>42</sup>

### 3.1.5 Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zavazadel a zboží

Druhá část odpovědnostních vztahů vyplývajících z VÚ je pak upravena v článku 18 a upravuje odpovědnostní vztahy vznikající při přepravě zavazadel a zboží. Obecně se řídí podobnými principy jako v případě odpovědnosti dopravce k cestujícím, ale jsou zde důležité rozdíly. Podíváme-li se na odstavec 1 článku 17 který zní: „*Doprovce je odpovědný za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením zapsaných zavazadel nebo zboží, stala-li se událost, jež způsobila škodu, za letecké přepravy.*“ Na první pohled je patrné, že došlo k nahrazení slova nehoda za slovo událost.<sup>43</sup> Tím chtěly smluvní strany zdůraznit odpovědnost dopravce i v případech kdy nejde o neočekávanou a neobvyklou situaci, a to přihlédnutím k tomu, že k nejčastějšímu vzniku škod na nákladu či zavazadlech

<sup>38</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc. 2012, str. 160.

<sup>39</sup> Ze znění článku 25. odst. 2 VÚ lze dovodit, že zaměstnanec, který nejedná ve výkonu služby, není odpovědný podle úmluva, ale je odpovědný jako normální soukromá osoba.

<sup>40</sup> Rania Mugrabi v. EL AL Airlines Ltd., Magistrates Court of Acre, C.F. 39380-01-10.

<sup>41</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc. 2012, str. 162.

<sup>42</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc. 2012, str. 166.

<sup>43</sup> V anglickém překladu úmluvy: „occurrence“.

dochází nikoliv za letu samotném, ale během běžné manipulace dopravce s nákladem.

Odstavce 2 a 3 článku 18 pak upřesňují rozsah letecké dopravy, za kterou je dopravce odpovědný podle odstavce 1, a to podle dvou kritérií, které musí být splněny současně, a to:

- a) Zboží nebo zavazadla jsou v zodpovědnosti<sup>44</sup> dopravce, jehož úkolem je se o ně postarat a zároveň,
- b) místo, kde se nachází zboží či zavazadla je buď paluba letadla, prostory letiště nebo po přistání i kdekoliv jinde mimo letiště.<sup>45</sup>

Kromě toho byly rozšířeny důvody liberace dopravce, pokud dopravce prokáže, že škoda na zboží a zavazadlech nastala chybou v ovládání letadla nebo v navigaci.

### **3.1.5.1 Zapsaná zavazadla a zboží**

Pro zapsaná zavazadla, není dle Varšavské úmluvy stanovena maximální výše odpovědnosti pevnou částkou, ale odvíjí se od hmotnosti zavazadla. Proto je tento údaj povinný v průvodce. Výsledná částka se pak odvíjí od počtu kilogramů váhy, kdy za každý celý kilogram váhy může být stanoveno odškodné nejvýše dvě stě padesát franků. Opět se nejedná o paušální taxu, ale žalobce musí prokázat, že jeho zavazadlo mělo takovouto hodnotu. Opět je možná dohoda mezi cestujícím a dopravcem o zvýšení těchto limitů nebo má cestující možnost sjednání externího pojištění zavazadel.

Stejnými pravidly se pak řídí i výpočet odpovědnostního limitu pro přepravu zboží.

### **3.1.5.2 Kabinové zavazadla a osobní věci cestujících**

Ačkoliv Varšavská úmluva výslovně nestanovuje odpovědnost přepravce za osobní věci cestujících, jenž mají během letu při sobě, lze její existenci dovodit z článku 22 odst. 3, který stanoví maximální odpovědnostní limit za tyto osobní věci cestujících na pět tisíc franků na osobu.

---

<sup>44</sup> V anglickém překladu úmluvy: „in charge of“.

<sup>45</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 111.

### 3.1.6 Odpovědnost dopravce za zpoždění

Varšavská úmluva upravuje i situaci, kdy škoda cestujícímu, odesílateli zboží nebo jeho příjemci vznikne v důsledku zpoždění letecké přepravy. Bohužel, podobně jako u ostatních částí úmluvy, přesná definice chybí a je tady pouze obecná uvedení této odpovědnosti v článku 19<sup>46</sup>. Pro její vznik však bude zapotřebí, aby došlo ke zpoždění, a v příčinné souvislosti s tímto zpožděním došlo ke škodě nebo k události, jež škodu způsobí. Dále je potřeba odlišit zpoždění od neprovedení přepravy. Za zpoždění se bude považovat situace, kdy přeprava samotná již započala, ale cestující, zavazadla nebo zboží nedorazilo do cílové destinace ve smluvenou dobu. To je nutné brát s rezervou, neboť takováto definice by byla příliš přísná, a proto je zde obecně tolerance pro rozumná či důvodná zpoždění, která mohou nastat.<sup>47</sup> Pokud k přepravě vůbec nedošlo, nelze to považovat za zpoždění a takováto situace nespadá do rozsahu úpravy VÚ, ale podléhá úpravě podle vnitrostátního práva.<sup>48</sup>

Liberační důvody jsou pak stejné jako pro ostatní druhy odpovědnosti a jsou uvedeny v článcích 20. a 21. VÚ. Finanční limity této odpovědnosti se pak řídí podle limitů uvedených v článku 22 VÚ podle jednotlivých kategorií.

### 3.1.7 Procesní problematika Varšavské úmluvy

Průběh řízení a procesní otázky ve sporech z užití Varšavské úmluvy se řídí právním řádem země, u jehož soudu je konáno stání.<sup>49</sup> To se může konat pouze na území jedné ze smluvních stran úmluvy. Tím je dána místní příslušnost soudů. Žalobce má pak ze soudů na území smluvních stran možnost výběru z těchto věcně příslušných soudů:

- a) u soudu místně příslušného podle sídla dopravce;
- b) u soudu místně příslušného podle místo sídla hlavního podniku dopravce;
- c) u soudu místně příslušného podle sídla odděleného závodu, jež sjednal přepravní smlouvu;
- d) u soudu místně příslušném místě určení uvedeném v přepravní smlouvě.

---

<sup>46</sup> Článek 19. VÚ: „Doprovce je odpovědný za škodu, která vznikla zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo zboží.“

<sup>47</sup> GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2011, str. 247.

<sup>48</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc. 2012, str. 176.

<sup>49</sup> Článek 28. odst. 2 VÚ.

Procesním úkonem, kterým by se zahájilo řízení u jednoho z těchto soudů, je žaloba.<sup>50</sup>

Neformálně lze k věcně příslušným soudům přidat ještě pátou možnost, a to místně příslušný soud místu, kde byla sjednána elektronická letenka přes internet. Neboť ve věci *Polanski v. KLM Royal Dutch Airlines* dospěl americký okresní soud v Kalifornii k rozhodnutí, že: „*Kontrakt byl uzavřen v místě, kde byl učiněn poslední akt vůle nutný k uzavření dohody mezi stranami.*“<sup>51</sup> Tímto místem bylo v tomto případě místo bydliště pana Polanskiho v Kalifornii, kde měl umístěný počítač, skrze který letenku zakoupil, případně letiště v Los Angeles, kde letenku vyzvedl. A tak soud dospěl k závěru, že ačkoliv žalobce zakoupil letenku u holandského přepravce s místem určení v Polsku, bude místně i věcně příslušný soud v Kalifornii, USA.<sup>52</sup> Opět se ovšem jedná o rozhodnutí soudu spojených států amerických, jehož judikatura není pro ostatní soudy mimo USA závazná, ale může jim být vodítkem, jak v obdobných situacích postupovat. Jinak je nutné se řídit právní úpravou kybernetického prostoru jednotlivých států, pokud jí mají.<sup>53</sup>

Pro podání žaloby stanovuje úmluva ještě prekluzivní lhůtu dvou let, jejíž běh začíná od:

- a) příletu na místo určení,
- b) nebo od data, kdy mělo letadlo přiletět,
- c) nebo od data, kdy byla přeprava zastavena.<sup>54</sup>

Další průběh počítání lhůty od jedné z těchto událostí se vypočítává podle právního řádu soudu, jenž zahájil ve věci řízení.<sup>55</sup>

V případě mezinárodní letecké přepravy zboží pak úmluva umožňuje řešení sporů i pomocí rozhodčího řízení, dohodnou-li se tak strany při vzniku přepravní smlouvy. Rozhodčí řízení je vázáno ustanoveními VÚ, pokud se koná v místech místní a věcné příslušnosti soudů podle článku 28 VÚ.<sup>56</sup>

---

<sup>50</sup> Článek 28. odst. 1 VÚ.

<sup>51</sup> V angličtině: „A contract is 'made' in the place where the last act was done that was essential to a meeting of the minds of the parties.“

<sup>52</sup> *Polanski v. KLM Royal Dutch Airlines*, 378 F. Supp. 2d 1222, 2005.

<sup>53</sup> *DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. An introduction to air law.* 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2012, str. 110.

<sup>54</sup> Článek 29. odst. 1 VÚ.

<sup>55</sup> Článek 29. odst. 2 VÚ.

<sup>56</sup> Článek 32. VÚ.

## 3.2 Instrumenty Varšavského systému

Následující mezinárodní smlouvy a bilaterální ujednání jsou řazeny chronologicky podle vzniku.

### 3.2.1 Haagský protokol (1955)

Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě neboli „Haagský protokol“, je novela Varšavské úmluvy, jež byla sjednána v holandském Haagu v roce 1955 a v platnost vstoupila 1. srpna 1963. Mezi smluvními stranami, které se rozhodly novelizovat Varšavskou úmluvu, a kterých je v současnosti 137<sup>57</sup>, se pak tyto dvě smlouvy berou jako jedna mezinárodní smlouva, která je označována: „Varšavská úmluva ve znění z Haagu, 1955“<sup>58</sup>

Ačkoliv byla Varšavská úmluva ve své době považována za jednu z nejlepších smluv upravujících mezinárodní právo soukromé,<sup>59</sup> její úprava se však stala, v důsledku zkušeností s jejím uplatňováním v praxi a s expanzí letecké přepravy, nevyhnutelná. Toto bylo předvídáno a již původní Varšavská úmluva ve svém článku 41 předpokládala možnost svojí budoucí novelizace. Tyto snahy však pozdržela druhá světová válka. Po ní se však brzo rozběhly práce na nové úpravě převážně z iniciativy USA, které se po válce staly leteckou mocností a které dlouhodobě kritizovaly příliš nízké odpovědnostní limity. Iniciativa zde byla ze strany leteckých dopravců, kterým vadili příliš přísné požadavky na přepravní dokumenty.<sup>60</sup> Protokol byl pak výsledkem mezinárodní konference pořádanou organizací ICAO ve dnech 6. až 28. září 1955 v Haagu. Protokol VÚ pouze opravuje nebo doplňuje, ale nenahrazuje jí a pro přijetí protokolu je potřeba, aby zůstala stále v platnosti.<sup>61</sup>

Připomínky leteckých dopravců byly vyslyšeny a náležitosti přepravních dokumentů byly zjednodušeny. U letenky tak již nemusí být uváděno místo a doba vydání a jméno a adresa dopravce. Nadále postačí, aby letenka obsahovala označení

<sup>57</sup> [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf)

<sup>58</sup> Článek 29. HP: „As between the Parties to this Protocol, the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955.“

<sup>59</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers Inc., 2012, str. 199.

<sup>60</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 12.

<sup>61</sup> GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2011, str. 247.

místa odletu a určení, označení plánovaných zastávek a oznámení o aplikovatelnosti VÚHP.<sup>62</sup> Dále je upřesněno, že letenka musí být cestujícímu doručena před nástupem do letadla a musí obsahovat oznámení o aplikovatelnosti VÚHP, nebo se dopravce vystavuje neomezené odpovědnosti vůči cestujícímu.<sup>63</sup>

Stejná pravidla pro náležitosti letenky platí i pro průvodku zavazadla a nákladní list. Průvodka však nově může být kombinovaná s letenkou, kdy není potřeba duplicitně uvádět stejné údaje.<sup>64</sup> Došlo také k terminologickému zpřesnění, kdy HP používá širší pojem „náklad“<sup>65</sup> namísto „zboží“.

Asi nejdůležitější změnou je navýšení limitů odpovědnosti dopravce vůči cestujícímu ze sto dvaceti pěti na dvě stě padesát tisíc franků. Výše limitů za kilogram pro zapsaná zavazadla, náklad a limit pro předměty, jež má cestující u sebe, zůstaly nezměněny.<sup>66</sup> Nově byl však přidán do článku 22 VÚHP odstavec čtvrtý, který říká, že do těchto limitů se nezapočítávají náklady řízení a žalobce je oprávněn se jich domáhat, i když by pak výsledná částka překročila limit pro odškodnění podle článku 22. Placení nákladů řízení však bude dopravce zproštěn, pokud v mimosoudním vyrovnání před zahájením řízení nabídne poškozenému vyšší částku odškodnění, než jaká je pak přiznána žalobci v případném sporu. Tímto jistě chtěli tvůrci protokolu ještě více motivovat dopravce, aby se snažili poškozené odškodnit hned a sami, a ubylo tak soudních sporů, jež jsou finanční a časovou zátěží především pro poškozené cestující než pro letecké společnosti, které obvykle disponují svými právními odděleními.

Taktéž došlo ke zrušení druhého odstavce článku 20 VÚ, a dopravce se tedy při přepravě v režimu VÚHP nebude moci zprostit odpovědnosti v případě, že škoda byla způsobena chybou v ovládání letadla, vedení letadla nebo v navigaci, ačkoliv on i jeho zaměstnanci učinili veškerá nezbytná opatření k zabránění vzniku škody. Zpřesněn pak byl i článek 25. VÚ, kdy je nyní výslovně řečeno, že k prolomení limitů může dojít i v případě, že ke škodě došlo v důsledku opomenutí dopravce či jeho zaměstnance nebo agenta.<sup>67</sup> Státy mohou nově učinit prohlášení o tom, že se VÚHP nebude vztahovat na mezinárodní leteckou přepravu osob, zavazadel a nákladu, která je zcela provozována armádou.<sup>68</sup> Takovou situaci si lze

---

<sup>62</sup> Článek 2. odst. 1 VÚHP.

<sup>63</sup> Článek 2. odst. 2 VÚHP.

<sup>64</sup> Článek 4. VÚHP.

<sup>65</sup> Anglicky: „cargo“.

<sup>66</sup> Článek 22 odst. 1, 2 a 3 VÚHP.

<sup>67</sup> Článek 25. VÚHP.

<sup>68</sup> Článek 26. HP.



teoreticky představit v České republice kde letka letadel užívaných vládními činiteli pro zahraniční cesty, která je faktickou součástí Vzdušných sil armády ČR, se využívala i pro jiné účely komerční účely. Při absenci prohlášení o vynětí z působnosti VÚHP by pak Armáda ČR byla odpovědná podle všech ustanovení úmluvy při letech těchto letadel s přistáním na území jiných smluvních států.

### 3.2.2 Guadalajarská úmluva (1961)

Celým názvem: Úmluva doplňující Varšavskou úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, vykonávanou jinou osobou než smluvním přepravcem.<sup>69</sup> Je to samostatná mezinárodní smlouva, jež má ve Varšavském systému podpůrnou úlohu a upřesňuje působnost VÚ potažmo VÚHP.<sup>70</sup> Byla přijata 18. září 1961 v Guadalajaře v Mexiku a v platnost vstoupila 1. května 1964.

V letecké dopravě docházelo čím dál častěji k situacím, kdy přepravce, který fakticky prováděl přepravu, byl odlišný od přepravce, se kterým cestující nebo odesílatel uzavřeli smlouvu o přepravě. Pro absenci přesného vymezení pojmu dopravce ve VÚ potažmo VÚHP nebylo zcela jasné, zda do této definice spadá i faktický přepravce<sup>71</sup> nebo pouze přepravce smluvní je chráněn limity odpovědnosti VÚ.<sup>72</sup> Této právní nejistotě chtěli tvůrci GÚ zamezit, a tak vymezili a odlišili od sebe pojmy faktického a smluvního přepravce. Vymezili rozsah jejich odpovědnosti, a to v souladu s Varšavskou úmluvou<sup>73</sup>, a v zásadě tak uznali, že oba dopravci jsou téměř shodně odpovědní podle VÚ a jejich odpovědnost je omezena stejnými limitními částkami.<sup>74</sup> Tato úmluva se výslovně nevztahuje na dopravu prováděnou postupně několika přepravci.<sup>75</sup> Dále byla dána žalobci možnost zahájit spor u soudu místně příslušném podle obvyklého pobytu faktického dopravce nebo v místě hlavního sídla jeho provozu, a to jako doplnění k již existujícím možnostem podle článku 28 VÚ.<sup>76</sup>

<sup>69</sup> „Convention supplementary to The Warsaw convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air performed by person other than the contracting carrier.“

<sup>70</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 24.

<sup>71</sup> V angličtině: „actual carrier“.

<sup>72</sup> GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, 2000, str. 7.

<sup>73</sup> Z článku 1. odst. a) GÚ je jasné že v tomto případě může jít jak o VÚ tak i o VÚHP v závislosti na tom které verze úmluvy jsou smluvní strany GÚ vázány.

<sup>74</sup> Článek 2 GÚ.

<sup>75</sup> Článek 1 GÚ.

<sup>76</sup> Článek 8 GÚ.

GÚ se tedy stala důležitou úpravou především pro nepravidelné letecké spoje organizované mimo běžné letové řady neboli charterové lety.<sup>77</sup> Její užití však komplikuje nižší počet smluvních států, jichž je v současnosti 86.<sup>78</sup> Dá se předpokládat, že tento počet již nikterak dramaticky neporoste, neboť novější Montrealská úmluva, jež má ambice do budoucna nahradit celý Varšavský systém, již obsahuje obdobná ustanovení jako GÚ.

### 3.2.3 Montrealské ujednání (1966)

Montrealské ujednání – jehož oficiální celý název zní: Ujednání vztahující se k odpovědnostním limitům Varšavské úmluva a Haagského protokolu<sup>79</sup> - není mezinárodní smlouvou uzavřenou mezi jednotlivými státy, tak jako ostatní již zmiňované, nýbrž soukromou bilaterální smlouvou mezi USA a jednotlivými mezinárodními leteckými přepravci.<sup>80</sup> Vzhledem k tehdejšímu dominantnímu postavení USA na trhu mezinárodní letecké přepravy, nabylo toto ujednání na významu a je potřebné ho zmínit.

K jeho vzniku došlo poté, co Spojené státy, které byly dlouhodobě nespokojené s nízkými částkami odpovědnostních limitů pro přepravu osob, a to i po revizi HP, který USA neratifikovaly, reálně hrozily vypovězením Varšavské úmluvy. USA si tak z pozice ekonomické síly letecké mocnosti vynucovaly změnu, kterou se jim předtím nepodařilo prosadit diplomatickou cestou při sjednávání HP. Na tuto hrozbu zareagovalo ICAO snahou o uspořádání mezinárodní konference na toto téma. Tuto iniciativu však předběhlo sdružení přepravců IATA, které se dohodlo s americkou Agenturou pro civilní letectví<sup>81</sup> na podepsání bilaterálních smluv mezi jejími členy a CAB, ve kterém se letecké společnosti dobrovolně přihlásily k navýšení finančních limitů odpovědnosti. To vládu USA uspokojilo, a tak stáhla svoji žádost o vypovězení Varšavské úmluvy.

Předně je potřeba říct, že toto ujednání se vztahuje pouze na přepravu cestujících, jejichž lety mají místo odletu, přistání nebo plánované zastávky na

---

<sup>77</sup> ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, 362 s. str. 146.

<sup>78</sup> [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf)

<sup>79</sup> V anglickém originále: „Agreement Relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and the Hague Protocol“.

<sup>80</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 26-27.

<sup>81</sup> The Civil Aeronautic Board of United States Federal Government.

území USA.<sup>82</sup> Odpovědnost přepravce v případě vzniku škody na nákladu nebo zavazadlech nikterak neupravuje. Podepsání této úmluvy bylo totiž pro všechny zahraniční letecké přepravce podmínkou, aby jim CAB udělila licenci k provozování přepravy na území USA.<sup>83</sup>

V praxi pak ujednání funguje tak, že se dopravce „dobrovolně“ zavazuje vůči cestujícím k navýšení limitu odškodnění v případě usmrcení, zranění nebo jiného poškození na těle, a to na základě článku 22. VÚ, které umožňuje ujednáním mezi stranami stanovovat vyšší hranice odpovědnosti. Tento nový limit je pak stanovený na částku sedmdesáti pět tisíc amerických dolarů včetně právních výloh, a nebo na částku padesáti osmi tisíc amerických dolarů za škodu způsobenou cestujícím, ale bez právních výloh. Tato druhá částka jest myšlena pro odškodnění cestujících v případě, kdy ke škodě beze sporu došlo a dopravce se chce vyhnout případnému sporu a případné vyšší platbě.<sup>84</sup>

Dále se dopravce musí vzdát práva na zproštění odpovědnosti, pokud dopravce prokáže, že on sám nebo jeho zaměstnanci či agenti učinili veškerá nutná a možná opatření, kterými by zabránili vzniku škody.<sup>85</sup> Dochází tak ke změně konceptu z objektivní na absolutní odpovědnost dopravce.<sup>86</sup> Nadále je zcela irelevantní kdo nebo co způsobilo škodu, dopravce za ní bude odpovědný, pokud se stala v souladu s článkem 17. VÚ v době od nástupu až do výstupu z letadla.<sup>87</sup> Opět je zde tedy patrná snaha motivovat dopravce k mimosoudnímu vyrovnání, neboť jeho možnosti, jak se v případném sporu bránit nárokům žalobce, byly značně zredukovány.

O aplikovatelnosti těchto ujednání pak musí dopravce cestujícího písemně na letence informovat. Za nedodržení této povinnosti však nebyl stanoven žádný postih.

Montrealské ujednání tak ve své době ještě více rozdělilo původně ucelený systém mezinárodní odpovědnosti podle VÚ na zóny s vlastními režimy. V současné době však již bylo nahrazeno novějšími smlouvami.

---

<sup>82</sup> GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, 2000, str. 8.

<sup>83</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 27.

<sup>84</sup> DIEDIKIS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, 2012, str. 209.

<sup>85</sup> Článek 20. odst. 1 VÚ.

<sup>86</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 26.

<sup>87</sup> DIEDIKIS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, 2012, str. 209.

### 3.2.4 Guatemalský protokol (1971)

I přes vznik a přijetí Montrealského ujednání, organizace ICAO nadále pracovala na revizi limitů odpovědnosti Varšavské úmluvy ve prospěch cestujících, jak bylo původně požadováno od USA. Tyto snahy vedly v únoru 1971 ke svolání mezinárodní konference do města Guatemala ve středoamerickém státu téhož jména. Výsledkem diplomatických jednání byl 8. března podpis Guatemalského protokolu<sup>88</sup>, jež měl spolu s Varšavskou úmluvou a Haagským protokolem tvořit jeden celek.<sup>89</sup> Protokol však v platnost nevstoupil, neboť nebyl ratifikován potřebným počtem států, a je pravděpodobné, že již ani nikdy v platnost nevstoupí.

Hlavním cílem protokolu bylo zlepšit ochranu cestujícího a jeho zavazadel v důsledku čehož došlo k mnohým změnám. Předně byly modernizovány požadavky na přepravní dokumenty tak, aby do budoucna umožnily jednoduší vydávání a zpracování přepravních dokumentů v elektronické podobě<sup>90</sup>, ale nikoliv jenom v elektronické, ale i v jakékoliv jiné podobě, která může vzniknout.<sup>91</sup> Letenka a průvodka zavazadla nemusí obsahovat ustanovení o aplikovatelnosti režimů VÚ nebo HP, nadále postačí vyznačení místa odletu a konečnou destinaci a vyznačení alespoň jedné smluví zastávky, je-li sjednána. Tyto dokumenty však mohou být nahrazeny jakýmkoliv jiným prostředkem, pokud bude obsahovat povinné informace. Při nesplnění některého z požadavků na přepravní dokumenty již ovšem není dopravce postížen neaplikovatelností limitů na případnou škodu.<sup>92</sup>

Z rozsahu dopravcoví odpovědnosti vůči cestujícím jsou výslovně vyjmuty případy, kdy je zranění zcela zapříčiněno ze zdravotního stavu pasažéra. V případě zavazadel se nadále nerozlišují na zavazadla zapsaná či nezapsaná a předměty, jež si cestující opatruje sám. Nadále pro účely GP se termínem „zavazadla“, rozumí všechny tyto možnosti. Dopravce je však odpovědný pouze za zavazadla, jež byla svěřena do péče dopravce.<sup>93</sup> A pokud škoda na těchto zavazadlech a věcech vznikla

---

<sup>88</sup> Celý název zní: „Protocol to amend The Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by The Protocole done at The Hauge on 28 September 1955, signed at Guatemala city, on 8 March 1971“.

<sup>89</sup> Článek 17. GP.

<sup>90</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD; Aspen Publishers, 2012, str. 214.

<sup>91</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 18.

<sup>92</sup> Články 2 a 3 GP.

<sup>93</sup> Lze dovodit že by se toto netýkalo pouze zapsaných zavazadel, ale i zavazadel a předmětů jež si cestující opatruje sám, pokud by byly, personálem letadla, cestujícímu z nějakého důvodu odebrány a během doby co k nim neměl přístup na nich vznikla škoda.

jejich skrytou vadou, v důsledku jejich kvality nebo poškození, nebude za ní dopravce odpovědný.<sup>94</sup> Po vzoru Montrealského ujednání protokol omezuje dopravcovu možnost vyvázání se z odpovědnosti podle článku 20. VÚHP. Pouze v případě vzniku škody v důsledku zpoždění a při přepravě nákladu nebude dopravce odpovědný, pokud prokáže, že on, jeho zaměstnanci a agenti učinili vše proto, aby škodě předešli nebo že tak učinit nemohli.<sup>95</sup>

Zcela novou myšlenkou je nemožnost prolomení limitů odpovědnosti vůči cestujícím, jejich zavazadlům a v případě zpoždění. Pro tyto případy jsou částky stanovené touto smlouvou tedy konečné a nelze je navýšit ani o případné soudní výlohy. K těmto limitům se přihlíží i v případech, kdy dopravce nevystavil náležitý přepravní dokument nebo škodu způsobil úmyslně nebo z nedbalosti.<sup>96</sup> Toto ovšem neplatí v případě nákladu, kdy se stále lze v těchto případech domoci neomezené odpovědnosti<sup>97</sup> a pro které zůstal limit za kilogram váhy stejný.<sup>98</sup> Tyto upravené limity jsou:

- jeden milion pět set tisíc franků na osobu v případě smrti nebo zranění cestujících;
- šedesát dva tisíc franků na osobu v případě zpoždění v přepravě osob;
- a patnáct tisíc franků na osobu v případě škody, zničení, zpoždění nebo ztráty zavazadel.<sup>99</sup>

Taktéž byla žalobci v případech smrti, zranění nebo zpoždění cestujících a zničení, ztráty, poškození a zpoždění zavazadel dána další možnost výběru soudu jako doplnění k již existujícím možnostem v článku 28. odst. 1 VÚHP. Tímto novým soudem je soud smluvního státu, pokud na území, spadající pod jeho místní příslušnost, dopravce operuje, a zároveň zde žalobce má bydliště nebo trvalý pobyt.<sup>100</sup>

---

<sup>94</sup> Článek 4. GP.

<sup>95</sup> Článek 6. GP.

<sup>96</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD, Aspen Publishers, 2012, str. 215.

<sup>97</sup> Článek 10. GP.

<sup>98</sup> Dle názoru autora této práce nebyl na zvyšování limitů odpovědnosti za škody na nákladu vyvíjen takový tlak, tak jako v případě cestujících, neboť odesílatel si je většinou vědom hodnoty nákladu. Spíše tak přijme patřičná opatření jako třeba uzavření externího komerčního pojištění nákladu nebo uzavření dohody s dopravcem o navýšení limitu.

<sup>99</sup> Článek 8. odst. 1 GP.

<sup>100</sup> Článek 12. GP.

### 3.2.5 Montrealské protokoly (1975)

Ačkoliv úprava odpovědnosti dopravce vůči cestujícím a jejich zavazadlům byla od vydání VÚ několikrát novelizována, oblast, kterou instrumenty Varšavského systému dosud neupravovaly vůbec nebo jen minimálně, je odpovědnost dopravce za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění nákladu či zboží. Toto měla změnit další mezinárodní konference pořádaná agenturou ICAO v září roku 1975 v kanadském Montrealu. Výsledkem jednání byly čtyři dodatkové protokoly podepsané 25. září 1975. Hlavním a jediným původně plánovaným je Montrealský protokol číslo 4. Potřeba vytvoření a přijetí ostatních tří protokolů vyplynulo v důsledku jednání o nahrazení franku poincaré za stabilnější měnu, jež by nadále nebyla tolik ovlivňována neustále kolísajícím kurzem zlata.<sup>101</sup> Roli také hrála snaha Mezinárodního měnového fondu o nahrazení zlata, jakožto společného určovatele hodnoty, a jež vedla v roce 1978<sup>102</sup> k jeho nahrazení za Jednotky zvláštního práva čerpání a IMF nadále přestal určovat oficiální kurz zlata.<sup>103</sup> A právě Jednotky zvláštního práva čerpání (SDR), prosadili delegáti z členských zemí IMF<sup>104</sup> jako novou měnu, ve které má být určena výše limitu odpovědnosti dopravce při přepravě nákladu. Tato změna by se však, podle původního plánu konference, netýkala částek limitů odpovědnosti při přepravě cestujících a zavazadel, což by bylo vedlo k nežádoucímu dualismu. Proto bylo logické rozšířit program konference i na přijetí obdobné změny pro všechny částky a z iniciativy USA se tak stalo i pro všechny instrumenty Varšavského systému.<sup>105</sup> Každý jednotlivý Montrealský protokol pak upravuje jednu možnou úpravu znění Varšavské úmluvy. Změna se však týká pouze měny, nikoliv výší částek.

Protokol číslo 1 se týká pouze Varšavské úmluvy z roku 1929 bez jakýchkoliv dodatků a limity odpovědnosti dopravce přepočítává na 8.300 SDR za každého cestujícího, na 17 SDR za kilogram váhy zavazadla nebo nákladu a na 332 SDR za věci co si cestující opatruje sám.<sup>106</sup>

---

<sup>101</sup> ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, str. 147.

<sup>102</sup> Second Amendment to the IMF's Articles of Agreement in 1978.

<sup>103</sup> *Financial Organization and Operations of the IMF: sixth edition* [online]. 6. ed. Washington: International Monetary Fund, 2001, xiii, 207 s. [cit. 2015-03-16]. Pamphlet Series, No. 45. str. 51.

<sup>104</sup> GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2011, str. 253.

<sup>105</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yaynevi, 2013. str. 21.

<sup>106</sup> Článek 2. MP1.

Protokol číslo 2 pak upravuje Varšavskou úmluvu ve znění z Haagu, 1955, která přinesla navýšení limitu odpovědnosti dopravce, který bude přepočten na 16.600 SDR.<sup>107</sup> Protokoly 1 a 2 vstoupily v platnost 15. února 1996.<sup>108</sup>

Protokol číslo 3 pozměňuje Varšavskou úmluvu ve znění z Haagu a Guatemaly, 1971. Nové limity jsou 100.000 SDR v případě smrti nebo zranění cestujících, 4150 SDR při zpoždění v přepravě osob, 1000 SDR v případě zavazadel a 17 SDR za kilogram nákladu.<sup>109</sup> Montrealský protokol číslo 3 však dosud nevstoupil v platnost, a to v důsledku jeho vázanosti na GP, jehož ustanovení byla pro většinu potencionálních smluvních stran nepřijatelná a taktéž nevstoupil v platnost.<sup>110</sup>

Protokol číslo 4 také pozměňuje Varšavskou úmluvu ve znění z Haagu, nicméně mimo přechodu na jednotky zvláštního práva určení značně novelizuje ustanovení článků VÚHP týkajících se odpovědnosti dopravce za mezinárodní přepravu zboží a nákladu. Změny, které byly v tomto směru provedeny, jsou obdobné, jaké byly stanoveny v GP pro přepravu cestujících s přihlédnutím k odlišnostem dopravy nákladu, s tím hlavním rozdílem, že nedošlo k žádnému razantnímu navýšení částky limitu. Ta zůstala stále stejná, jaká byla stanovena již v článku 22. VÚHP, po přepočtení tedy 17 SDR na kilogram nákladu.<sup>111</sup> Protokol vstoupil v platnost 14. června 1998 a do současnosti ho ratifikovalo 58 smluvních stran.<sup>112</sup>

## **4 Odpovědnost dopravce podle Montrealské úmluvy**

### **4.1 Cesta k Montrealské úmluvě**

Po více než třicet let od podepsání Montrealských protokolů se členské státy ICAO neměly k žádné další vážně míněné úpravě Varšavského systému na úrovni mezinárodního práva.<sup>113</sup> Což bylo značně v kontrastu se stále rozšiřující se politikou navyšování ochrany práv spotřebitelů, jež byla přijímána zvláště ve

---

<sup>107</sup> Článek 2. MP2.

<sup>108</sup> GOLDBIRTSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, 2000, str. 8.

<sup>109</sup> Článek 2. MP3.

<sup>110</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, 2012, str. 217.

<sup>111</sup> Článek 7. MP4.

<sup>112</sup> [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf)

<sup>113</sup> GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2011, str. 259.

vyspělých zemích, které byly povětšinou i hlavními „hráči“ v ICAO. Nedostatky zastarávající Varšavské úmluvy tak řešily státy převážně vnitrostátní úpravou.<sup>114</sup>

Paradoxně největší iniciativu v ohledu za zlepšení práv cestujících podnikali sami dopravci, kteří dobrovolně navyšovali částky vyplácené cestujícím v případě smrti nebo zranění. Významná v tomto byla iniciativa japonských dopravců, kteří, se souhlasem japonské vlády, zavedli v roce 1992 pro všechny své lety nový přísnější systém odpovědnosti za smrt nebo zranění pasažérů.<sup>115</sup> Tohoto příkladu pak následovali ostatní dopravci z organizace IATA, kteří na svém generálním sjezdu v roce 1995 přijali Dohodu o odpovědnosti vůči cestujícím<sup>116</sup>, ve které se zavázali přijmout v budoucnosti obdobná opatření.<sup>117</sup> Taktéž Evropská unie se v Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 z 9. října 1997 zabývá řešením problému příliš nízkých limitů odpovědnosti. O tomto nařízení bude pojednáno v samostatné kapitole níže.

Nedlouho poté se i ICAO znovu začalo zabývat otázkou modernizace Varšavského systému a ustanovilo pracovní skupinu, jež měla vytvořit návrh změn. Ta, namísto dodatku či novely, vypracovala návrh nové úmluvy, jež měla shrnout dosavadní vývoj Varšavského systému a nahradit ho. Návrh úmluvy byl pak předložen na diplomatické konferenci v Montrealu v Kanadě v roce 1999. Výsledkem jednání pak bylo přijetí „*Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě*“ neboli Montrealské úmluvy.<sup>118</sup> V platnost pak úmluva vstoupila 4. listopadu 2003 a do současnosti jí ratifikovalo 111 států.<sup>119</sup>

## 4.2 Vztah Montrealské úmluvy k Varšavskému systému

Montrealská úmluva je samostatnou mezinárodní smlouvou, jejímž cílem bylo a je nahradit roztržitý Varšavský systém a znovu unifikovat odpovědnost dopravce za cestující, zavazadla a náklad. Ačkoliv se jedná o zcela novou úmluvu,

<sup>114</sup> Například italský zákon č. 274 ze 7. června 1988.

<sup>115</sup> Při prokázané škodě do 100.000 SDR přijímá dopravce objektivní odpovědnost bez možnosti liberace.

<sup>116</sup> Intercarrier Agreement on passengers liability.

<sup>117</sup> MILDE, Michael. Contemporary Issues in air Transport, Air Law & Regulation: přednáška. In: [online]. 2008 [cit. 2015-03-19]. Dostupné z: [http://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/C08-Michael\\_Milde-Warsaw\\_System\\_and\\_Montreal\\_1999.pdf](http://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/C08-Michael_Milde-Warsaw_System_and_Montreal_1999.pdf)

<sup>118</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayınevi, 2013. str. 33.

<sup>119</sup> [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)



je zde jasně patrná kontinuita. Systematicky vychází z Varšavské úmluvy a úmluva sama přebírá řadu institutů z Varšavského systému, jež se však snaží především terminologicky zpřesnit a přizpůsobit vývoji.<sup>120</sup>

Pro její smluvní strany je úmluva závazná a má přednost před jakýmkoliv jinými smlouvami VS. Nestanoví však povinnost smluvních stran, po ratifikaci MÚ, vypovědět tyto ostatní smlouvy staršího data, jako je tomu třeba u smluv upravujících námořní přepravu.<sup>121</sup> Podle názoru autora této práce tato benevolence dostatečně nemotivuje některé nesmluvní státy k přijetí MÚ, pokud mohou i nadále setrvávat v režimu předchozího systému.

### 4.3 Rozsah působnosti smlouvy

Rozsah působnosti smlouvy, tak jak je upravený v článku 1 MÚ, je obdobný jako u VÚ, a zahrnuje tak veškerou mezinárodní leteckou přepravu osob, zavazadel a nákladu prováděnou za úplatu nebo i bezplatně, pokud je prováděna dopravní leteckou společností.

Mezinárodní charakter takové přepravy je dán tehdy, pokud se dohodnutá přeprava uskutečňuje z místa odletu na území jedné smluvní strany do místa určení na území druhé nebo i v rámci území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i nesmluvního.<sup>122</sup> V praxi se však můžeme s působností MÚ setkat i v přepravě vnitrostátní, a to konkrétně na území členských států EU, pro které platí nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 889/2002.

Montrealská úmluva neobsahuje bližší definice osob, zavazadel a nákladu, rozumí se jimi tedy ty samé termíny, jaké se vžily při výkladu VÚHP. Tedy, že přepravované osoby jsou cestující, se kterými dopravce uzavřel přepravní smlouvu, anebo které připustil k přepravě. Na členy posádky se tedy MÚ nevztahuje. Zavazadla se nově rozlišují na zapsaná, jež jsou po dobu letu v péči dopravce, a nezapsaná, neboli kabinová zavazadla, jež si cestující opatruje sám. Po vzoru Haagského protokolu také úmluva používá termín „náklad“ umožňující širší možnost výkladu než termín „zboží“ užitý původně v VÚ.

---

<sup>120</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 34.

<sup>121</sup> LOJDA, Jiří. Montrealská úmluva a přeprava. In BAŽANTOVÁ, Ilona *Obchodní právo*. Praha : Prospektrum, 1992-, 2014, roč. 23, č. 5, str. 179

<sup>122</sup> Článek 1. odst. 2 MÚ.

Letecký charakter přepravy je dán, pokud smluvně sjednaným způsobem dopravy má být letecká přeprava prováděná letadlem<sup>123</sup>, což, jak stanovuje ICAO v upravené příloze č. 7 z roku 1967 k Chicagské úmluvě, může být: „*Jakékoliv zřízení, které se udržuje v atmosféře na základě reakce se vzduchem, která je jiná než reakce vzduchu se zemským povrchem*“.<sup>124</sup> Tedy například vrtulníky, kluzáky a letouny, nikoliv už však třeba vznášedla.<sup>125</sup>

MÚ implementuje ustanovení Guadalajárské úmluvy a vztahuje se tak na přepravce smluvního, tak i na přepravce skutečného.<sup>126</sup> Dále je výslovně zmíněna příslušnost MÚ na dopravu provozovanou státem podle článku 1. A taktéž výslovně zmíněna nepříslušnost úmluvy při přepravě poštovních zásilek.<sup>127</sup> Platnost ustanovení MÚ nelze smluvně omezit, nic však dopravci nebrání v tom, aby svojí odpovědnost dobrovolně rozšířil i nad ujednání MÚ nebo aby se dobrovolně vzdal jakékoliv obrany úmluvou přiznané.<sup>128</sup>

## 4.4 Přepravní dokumenty

### 4.4.1 Přepravní dokument pro cestující ( letenka )

Pro přepravu cestujících přišla Montrealská úmluva po vzoru GP s více obecným termínem „document of carriage“ namísto „passenger ticket“. Tvůrci úmluvy tím nejspíše chtěli zdůraznit možnost, že nově může být přepravní dokument vydán ve formě „*jakéhokoliv jiného prostředku*“, v němž budou uvedené potřebné informace, a neklást těmto jiným prostředkům překážky, které by mohly vyplývat z nesplňování zažité formy pro to, co předchozí smlouvy označovaly jako „passenger ticket“. Pro přehlednost však budu i nadále v této práci používat český termín „letenka“.

Obecně tedy úprava letenky směřuje k dalšímu zjednodušení a omezení veškeré penalizace dopravce při zanedbání některé z povinností.<sup>129</sup> Pokud dopravce

---

<sup>123</sup> V angličtině „aircraft“.

<sup>124</sup> ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*, Praha: LexisNexis CZ, 2005, str. 152.

<sup>125</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, 2012, str. 4.

<sup>126</sup> Článek 39. MÚ.

<sup>127</sup> Článek 2. MÚ.

<sup>128</sup> HORNÍK, Jiří. Otazníky nad smluvním rozšířením odpovědnosti dopravce. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo* [online]. 2004, III, č. 3 [cit. 2015-03-25]. Dostupné z: [http://csdp.cz/files/2004\\_3.pdf](http://csdp.cz/files/2004_3.pdf), str.13

<sup>129</sup> GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2011, str. 264.

využije již zmíněné uvolnění formy ve prospěch jiných způsobů vydávání letenky<sup>130</sup>, zvláště pak elektronických, jež jsou podle MÚ plnohodnotné a platné přepravní dokumenty<sup>131</sup>, je jeho povinností vydat cestujícímu potvrzení o obsažených informacích, a to v písemné formě. Dále je možné vydávat letenky hromadné pro více cestujících zároveň. Jedinými požadavky nadále zůstala povinnost uvést místo smlouveného odletu, místo určení, alespoň jedna případná smluvní zastávka a oznámení o aplikaci MÚ, pro které byla taktéž stanovena obligatorní písemná forma.<sup>132</sup>

Za nesplnění některého z požadavků na jakékoliv přepravní dokumenty se však již dopravce nevystavuje postihu, že v případě vzniku škody nebude chráněn limity odpovědnosti podle úmluvy.<sup>133</sup> Toto ustanovení bylo taktéž převzato z guatemalského protokolu.

#### **4.4.2 Identifikační štítek zavazadla**

Doprovodce je povinen vydat cestujícímu potvrzení o přijetí zapsaného zavazadla v podobě identifikačního štítku, a to pro každé jeho zavazadlo zvlášť.<sup>134</sup> Není již však stanovena žádná bližší specifikace ohledně možností formy ani náležitosti takového identifikačního štítku zavazadla.

#### **4.4.3 Letecký nákladní list**

Ustanovení o přepravních dokumentech pro náklad upravené v článku 4 až 16 MÚ byla převzata z úpravy podle Montrealského protokolu č. 4.<sup>135</sup> Takže podle ustanovení článku 4 MÚ musí být při přepravě nákladu vydán nákladní list, jehož povinné obsahové náležitosti stanoví článek 5 MÚ na:

- a) místo odletu a místo určení;
- b) je-li sjednána, tak vyznačení alespoň jedné zastávky na území cizího státu, pokud místo odletu a určení se nachází na území jednoho a toho samého státu;
- c) a vyznačení druhu a hmotnosti nákladu.

---

<sup>130</sup> Článek 3. odst. 2 MÚ.

<sup>131</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, 2012, str. 222.

<sup>132</sup> Článek 3. MÚ.

<sup>133</sup> Články 3 odst. 5 a článek 9. MÚ.

<sup>134</sup> Článek 3 odst. 3 MÚ.

<sup>135</sup> GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2011, str. 264.

Novinkou oproti MP4 je, stejně jako u letenky, možnost letecký nákladní list nahradit jakýmkoliv jiným prostředkem, bude-li obsahovat povinné údaje. Při použití tohoto jiného prostředku může odesílatel žádat po přepravci vystavení potvrzení o převzetí zásilky.<sup>136</sup>

Letecký nákladní list či potvrzení o převzetí zásilky mají především důkazní funkci v případném sporu a jsou přímým důkazem o uzavření přepravní smlouvy, převzetí nákladu k přepravě či sjednaných podmínkách přepravy.<sup>137</sup> Takovouto funkci však již nebudou mít jiné možné prostředky vydané podle článku 4 odst. 2 MÚ.<sup>138</sup>

Odpovědnost odesílatele za správnost údajů v dokladech a za škodu, která by mohla vzniknout z důvodů jejich nesprávnosti, nepřesnosti nebo neúplnosti, zůstala zachována. Dopravce pak bude ze stejných důvodů odpovědný za přesnost údajů u „jiných prostředků“ podle článku 4 odst. 2.MÚ a ve vydávaném potvrzení o převzetí nákladu k přepravě.<sup>139</sup> V případě jakýchkoliv škod, vzniklých z nedostatků nebo absence přepravních dokumentů, za které je odpovědný dopravce, bude jeho odpovědnost omezena ustanoveními MÚ. Tedy například pokud dopravce přijme k přepravě náklad bez vystavení leteckého nákladního listu, nebude již za něho neomezeně odpovědný, jak tomu bylo v režimu VÚ.<sup>140</sup>

#### **4.5 Odpovědnost dopravce za škodu v případě zranění či smrti cestujících a rozsah náhrady škody**

Odpovědnost dopravce za škodu v případě smrti nebo tělesného zranění cestujícího tak, jak je popsána v článku 17 odst. 1 MÚ, vychází a téměř shodně odpovídá obdobnému ustanovení stejného článku VÚ. Tvůrci se tak rozhodli nedefinovat některé z pojmů, které často působily obtíže a překážky ve stanovení jednotného výkladu a raději chtěli zachovat kontinuitu možné aplikovatelnosti soudních judikátů, které za desetiletí užívání VÚ vznikly, a které nyní slouží jako vodítko pro výklad ustanovení MÚ.<sup>141</sup> Vznik odpovědnosti

---

<sup>136</sup> Článek 4 odst. 2 MÚ.

<sup>137</sup> Článek 11 odst. 1

<sup>138</sup> LOJDA, Jiří. Montrealská úmluva a přeprava. In BAŽANTOVÁ, Ilona Obchodní právo. Praha : Prospektrum, 1992-, 2014, roč. 23, č. 5, str. 180.

<sup>139</sup> Článek 10 MÚ.

<sup>140</sup> GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2011, str. 264.

<sup>141</sup> DEMPSEY. Accidents & Injuries in air law: The clash of the titans. [online]. 2008 [cit. 2015-03-21]. Dostupné z: <http://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/Titans.pdf> , str. 2.

dopravce za škodu v případě zranění nebo smrti podle MÚ je tedy obdobně závislá na vzniku těchto všech podmínek:

- a) vznik nehody;
- b) během letu nebo kdykoliv během nástupu nebo výstupu z letadla;
- c) vznik škody v příčinné souvislosti s nehodou.

Převládajícím justičním výkladem nehody je, že se jedná o neočekávanou nebo neobvyklou událost či situaci, která je nezávislá na cestujícím, tak jak ho definoval nejvyšší federální soud USA v případě *Saks v. Air France* z roku 1985. Tím jsou z působnosti úmluvy vyloučeny situace, kdy cestujícímu vznikne újma na zdraví zcela v důsledku jeho zdravotního stavu, a nebo jako individuální reakce na běžný a předpokládaný průběh letu. Minimálně v USA a Kanadě<sup>142</sup> je tento výklad již všeobecně přijímán, přesto se však najdou výjimky a je tedy vhodné, aby soudy platnost této definice vždy ověřovali ve vztahu ke konkrétnímu případu. Není každá neočekávaná nebo neobvyklá událost či situace je „nehodou“, i když způsobí zranění nebo smrt.<sup>143</sup> Naopak není každá individuální reakce cestujícího v průběhu běžného letu automaticky „nehodou“ není, jak taktéž prokázal Nejvyšší soud USA ve svém rozsudku ve věci *Olympic Airlines v. Husain*.<sup>144</sup> V uvedeném případě byla paní Rubina Husain odškodněna za smrt svého manžela, který zahynul v důsledku astmatického záchvatu vyvolaného kouřem z kuřáckého oddělení letadla, ač jejich sedadla byla nekuřácká nicméně velmi blízko od sebe. Což by se dalo považovat za individuální reakci na běžné podmínky, ale nejvyšší soud judikoval, že v tomto případě je potřeba „nehodu“ spatřovat v tom, že personál letadla i přes opakovanou výzvu odmítnul přesadit manžela paní Husain dále od zdroje kouře.

Je tedy jasně patrné, že „nehoda“ nemusí být vždy pouze událost typu hromadného leteckého neštěstí, ale vlastně jakákoliv událost, byť i jen s individuálním rozsahem, jako třeba v případě *Ashad v. Deutsche Lufthansa*.<sup>145</sup> Cestujícímu zde bylo přivezeno zranění po požití ovocného salátu, jenž obsahoval úlomky skla, kterýžto mu byl servírován během letu, v čemž soud spatřoval nehodu spadající pod ustanovení článku 17 odst. 1 MÚ. V takovýchto případech je pak pro posouzení události jako nehody kladen vyšší důraz na externalitu takové události na poškozeném. Jako v případě *Barclay v. British Airways*<sup>146</sup>, ve kterém cestující

---

<sup>142</sup> V roce 2012 tento výklad potvrdila i kanadská justice v případě *Gontcharov v. Canjet*, 2012 ONSC 2279.

<sup>143</sup> *Vanderwall v. United Airlines*, 2015 WL 309094 (S.D. Fla.).

<sup>144</sup> *Olympic Airways v. Husain*, 124 S Ct 1221, 1234 (2004).

<sup>145</sup> *Ashad v. Deutsche Lufthansa*, 2009 CanLII 64820 (ON SC).

<sup>146</sup> *Barclay v. British Airways, PLC* [2008] 1 All ER 871.

paní Barclay, při dosedání do svého sedadla uklouzla po kusu plastu přidělaného na podlaze letadla a způsobila si zranění kotníku. A to během klidné doby letu bez žádných turbulencí. Britský soud judikoval, že v tomto případě se nejedná o nehodu neboť nenastala žádná událost, jenž by byla nezávislá na paní Barclay, neboť mohla a měla být při dosedání opatrnější.

Podmínka, že nehoda musí nastat na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoliv operací při nastupování a vystupování z letadla, tak udává časový a místní rámeček kdy a kde může nehoda nastat. Bližší vymezení ovšem v úmluvě taktéž postrádá a ponechává tak na soudní praxi aby u jednotlivých případů vymezila od jakého okamžiku je dopravce za zdraví pasažérů zodpovědný, a kdy tato odpovědnost přesně končí.

Největší zklamání však úmluva přináší ve vymezení, za která zranění je dopravce odpovědný. Zatímco v případě úmrtí cestujícího nepůsobí výklad úmluvy žádné zvláštní potíže, v otázce zranění dochází k nejednotnosti, zdali je podle článku 17 odst. 1 MÚ dopravce odpovědný i za zranění psychického rázu. Tvůrcům se tak nepodařilo jednoznačně odstranit sporný bod tohoto ustanovení, který již ve Varšavské úmluvě způsobil většinu soudních sporů.<sup>147</sup> V soudní praxi se pak vyvinuli čtyři možnosti jak k těmto sporům, jež vychází z rozdílného výkladu příslušného ustanovení, přistupovat.

- a) Žádná odpovědnost za psychická zranění není.
  - o V takovémto případě není žádná kompenzace v případě psychické újmy možná jak to určil rozsudkem soud v klíčovém případě Eastern Airlines inc. v Floyd.<sup>148</sup> Takovémuto výkladu by nahrával doslovný jazykový výklad článku 17 odst. 1 MÚ, který výslovně zmiňuje pouze „v případě smrti nebo tělesné újmy cestujícího“<sup>149</sup> a srovnáme-li ho se stejným článkem WÚ, který používá formulaci „v případě smrti, zranění cestujícího nebo jakékoliv jiné tělesné újmy utrpěné cestujícím“<sup>150</sup>, je na první pohled patrné, že tvůrci MÚ vynechali ze své formulace slovo zranění, jenž výslovně nereferovalo o jeho druhu jako v případě termínu „jiné tělesné újmy“. Z toho by se dalo, že tvůrci MÚ zamýšleli úmluvu výslovně

<sup>147</sup> BURROWS, Lawrence W. Newman. *The practice of international litigation*. 2nd ed. Irvington-on-Hudson, NY: Transnational Juris, 2009. str. 65.

<sup>148</sup> Eastern Airlines inc. v. Floyd, 872 F.2d 1462 (1989).

<sup>149</sup> V anglickém originále: „in case of death or bodily injury of passenger“.

<sup>150</sup> V anglickém originále: „in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger“.

zneplatnit v případě psychické újmy. Takový přístup je však vůči cestujícím až příliš přísný, a dalo by se říct, že odporuje teleologickému a historickému výkladu úmluvy, jenž byla přijímána právě se zřetelem k ochraně cestujících.

- b) Odpovědnost vzniká i za psychickou újmu, ale jen tehdy, pokud je doprovázena i tělesným zraněním.
- o Podle druhého přístupu je odškodnění za psychickou újmu možné pouze pokud se u poškozeného objevilo i zranění na těle a už je lhostejné jak závažné, a jestli je mezi nimi příčinná souvislost. Pro takovýto postup našli soudy podporu v širším výkladu článku 17 odst. 1 MÚ nebo VÚ, který zmiňuje o „škodě utrpěné v případě smrti nebo tělesného zranění“, nikoliv o „škodě způsobené smrtí nebo tělesným zraněním“<sup>151</sup>. Takovýto přístup však může přinést značnou nerovnoměrnost odškodnění pro jednotlivé cestující. Například při poruše letadla způsobené nezodpovědností dopravce a jeho střemhlavém klesání k zemi cestující dva utrpí závažnou psychickou újmu v důsledku stresové situace, kdy důvodně očekávají, že zemřou. Posádce letadla se však podaří na poslední chvíli stroj zachránit a nouzově přistát. Během této události si však cestující č. 1 způsobí zranění kotníku, ale cestující č. 2 je zcela v pořádku. Cestující č. 1 je pak oprávněn po dopravci vymáhat škodu za zraněný kotník i za psychickou újmu, zatímco cestující č. 2 oprávněn nikterak není, ačkoliv jeho psychická újma je stejná jako u č. 1. Psychická újma v tomto případě musí nastat ve stejný čas nebo později jak zranění na těle.
- c) Odpovědnost vzniká i za psychickou újmu, ale jen pokud ta vznikla v důsledku tělesného zranění
- o Takovýto přístup by vyrovnával nerovnost mezi cestujícími z výše uvedeného příkladu tím, že by cestující č. 1 byl oprávněn požadovat se náhrady za škodu, pouze pokud by utrpěl psychické zranění, které je způsobeno jeho poraněním kotníku, nikoliv stresující situací v důsledku hrozící havárie. Taktéž je přípustné, pokud tělesné zranění je způsobeno nikoliv přímo nehodou, ale zprostředkovaně z újmy psychické, která je způsobena nehodou. Tedy například

---

<sup>151</sup> Rozdíl v anglickém „in case/event of“ a „caused by“.

pokud cestující utrpí srdeční infarkt v důsledku stresu z přímo hrozící havárie. Ale i v takovémto případě je dopravce odpovědný za škody z tělesného zranění samotného či za psychickou újmu z něj vyplývající, nikoliv za psychickou újmu, jenž mu předcházela a způsobila ho.<sup>152</sup>

- d) Odpovědnost vzniká i za psychickou újmu, která není vázaná na tělesné zranění.
- o Některé soudy došly ve výkladu i k tomu, že je potřeba odškodnit psychickou újmu, která vznikla současně nebo před zraněním na těle, ale nesouvisela s ním, anebo která vznikla zcela samostatně. V případě *In re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983*<sup>153</sup> tak soud odškodnil pozůstalé za předsmrtné utrpení cestujících korejských aerolinií, jenž byl sestřelen na území bývalého Sovětského svazu. V případě *Daddon v. Air France*<sup>154</sup> pak izraelský soud přímo připustil, že vzhledem k vývoji v oblasti leteckého práva je možné dovolit odškodnění i v případě vzniku pouze psychických zranění.<sup>155</sup>

Ohledně nové úpravy výše limitů dopravce, jež byly hlavní příčinou diplomatických sporů na jednání ICAO a jež vedly k roztržiténosti Varšavského systému, zavedli tvůrci MÚ progresivní novinku ve formě přezkoumatelnosti limitů v článku 24. Ty budou nyní v pravidelných pětiletých intervalech přezkoumávány tak, aby nedošlo k jejich neaktuálnosti. Měřítkem pro potřebu navýšování je míra inflace, která pokud za příslušné období překročí deset procent, umožní revizi limitů. K přezkoumání pak může dojít i před uplynutím pětiletého období, jestliže o to požádala třetina smluvních stran a to při nárůstu inflace nad třicet procent. K poslední takovéto revizi limitů došlo v roce 2009<sup>156</sup> a k poslednímu přezkoumání došlo v roce 2014. V roce 2014 však nebyl shledán důvod k navýšení a proto částky uvedené v této práci odpovídají poslední úpravě z roku 2009.

---

<sup>152</sup> *Rosman v. Trans World Airlines, Inc*, 34 N.Y.2d 385 (1974).

<sup>153</sup> *In Re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983*, 814 F. Supp. 599 (S.D.N.Y 1993).

<sup>154</sup> *Daddon v. Air France* (1984) 1 S. & B. Av. R. VII/141.

<sup>155</sup> MCKAY, Cunningham. *The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?*. In: *Vanderbilt journal of transnational law*. [Nashville: Vanderbilt University, School of Law], 2008. vol.41, no.4.

<sup>156</sup>Administrative Package for Ratification of or Accession to the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done At Montreal on 28 May 1999.



Montrealská úmluva přináší pro odpovědnost dopravce za škody v případě smrti nebo zranění cestujícího dvoustupňový systém, který vychází z tzv. „Japonské iniciativy“ a Dohody o odpovědnosti vůči cestujícím od IATA.<sup>157</sup>

V prvním stupni je určena dopravcova objektivní odpovědnost za škody, které nepřevyšují částku 113.000 SDR na jednoho cestujícího<sup>158</sup> s jediným přípustným liberačním důvodem. Dopravce se tedy v tomto případě může zcela nebo z části zprostit odpovědnosti pouze pokud prokáže zavinění či spoluzavinění poškozeného cestujícího za škodu ve formě nedbalosti, opomenutí cestujícího nebo jím spáchaným protiprávním činem.<sup>159</sup>

Ve druhém stupni kdy způsobená škoda přesahuje částku 113.000 na cestujícího, je zavinění dopravce za tuto škodu presumováno. Dopravce se může odpovědnosti zcela zprostit, pokud prokáže že:

- a) *„Ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím dopravce jeho zaměstnanců nebo agentů<sup>160</sup>; nebo*
- b) *ke škodě došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.“<sup>161</sup>*

A obdobně jako v prvním stupni, tak i ve druhém se může dopravce z části nebo zcela zprostit odpovědnosti v případě zavinění či spoluzavinění poškozeného podle článku 20 MÚ. V případě prokázané nehody ve smyslu článku 17 odst. 1 MÚ, pak poškozenému stačí doložit faktickou výši škody a jinak veškeré důkazní břemeno spočívá na dopravci, jenž musí prokázat existenci důvodů pro jeho liberaci.<sup>162</sup>

Jako další institut ochrany cestujících zavádí Montrealská úmluva v článku 28 systém vyplácení záloh dopravcem oprávněným osobám v případě nehod s následky smrti nebo zranění cestujících, k uspokojení jejich okamžitých ekonomických potřeb, pokud tak po něm požaduje vnitrostátní právo. O tom, kdo rozhodne jestli, v jaké výši, komu a na jaké účely bude záloha vyplacena, už ovšem úmluva nemluví a nejspíše o ní bude muset rozhodnout příslušný soud. Ať už bude dopravci nařízeno vyplácení zálohy oprávněnému učiněno autoritativně nebo jí dopravce vyplatí dobrovolně ze své vůle, nelze toto brát jako akt uznání

---

<sup>157</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 37.

<sup>158</sup> Článek 21 odst. 1 MÚ.

<sup>159</sup> Článek 20 MÚ.

<sup>160</sup> Například pokud škoda nastane v důsledku vis maior.

<sup>161</sup> Článek 21 odst. 2 MÚ.

<sup>162</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, 2012, str. 223.

odpovědnosti dopravcem za vzniklou škodu. V případě, že však později bude uznán odpovědným, částka vyplacená jako záloha se započítá jako již splněná část náhrady škody. O vrácení zálohy dopravci v případě, že prokáže, že není za škodu vůbec odpovědný, se ovšem úmluva také nezmiňuje a bude se tedy pravděpodobně řídit právním řádem instituce, jenž o záloze rozhodovala.

#### **4.6 Odpovědnost dopravce za škodu v případě zničení, ztráty nebo poškození zavazadel a rozsah náhrady škody**

##### **4.6.1 Odpovědnost za zapsaná zavazadla**

Pro účely Montrealské úmluvy se zapsanými zavazadly rozumí ta zavazadla, jenž cestující odevzdává do opatrování dopravci, a za něž dopravce cestujícímu vydává zavazadlový lístek. Dopravce je v takovém případě odpovědný po dobu co zavazadla opatruje za škodu, která na zavazadlech vznikne v případě události, která způsobí jejich zničení, ztrátu nebo poškození.<sup>163</sup> To jsou zcela obdobné podmínky vzniku odpovědnosti jako v případě VÚ a i jejich výklad bude podobný.

„Událost“ je pojem značně širší než „nehoda“, který je použit u odpovědnosti dopravce za škody v případě smrti nebo zranění cestujícího. V praxi jí pak může být v podstatě jakákoliv právně relevantní skutečnost, jenž vede ke zničení, ztrátě nebo poškození zavazadla. V případě poškození nebo ztráty zavazadla může událost splývat se vznikem škody a rozhodně zde není žádná podmínka neočekávanosti nebo neobvyklosti, neboť snad každý, kdo někdy cestoval letadlem, ví, že poškozené zavazadlo je spíše pravidlem než výjimkou.

Důležitějším faktorem pro stanovení vzniku dopravcovi odpovědnosti za případnou škodu je tedy spíše než pojem „událost“ vymezení od jakého okamžiku dopravce přebírá za opatrování zavazadla zodpovědnost a kdy tato zodpovědnost končí. Obecně zodpovědnost dopravce začíná fyzickým převzetím zavazadla dopravcem nebo jeho zaměstnancem či agentem do péče a končí jeho fyzickým vydáním zpět cestujícím po ukončení letu. Dopravce však může být za zavazadla odpovědný i mimo letadlo či letiště, kupříkladu pokud provádí jeho náhradní dodání na adresu udanou cestujícím poté, co zavazadlo dorazilo se zpožděním. Co již může působit komplikace, neboť není vyřešená otázka, kdy dopravcova zodpovědnost za

---

<sup>163</sup> Článek 17 odst. 2 MÚ.

zavazadla končí v případě, kdy si cestující zavazadla zapomene nebo odmítne převzít. Nebo v případě kdy si při nekontrolovaném hromadném výdeji zavazadel, jež je dnes standardem na většině letišť, zavazadlo převezme jiný cestující, než kterému skutečně náleží.

Aby však byl nárok poškozeného soudně vymahatelný musí poškozený nejdéle do sedmi pracovních dnů písemně u dopravce reklamovat vzniklé škody.<sup>164</sup> Většina komerčních dopravců má pro tuto reklamaci předem připravené formuláře, jež je možné vyplnit přímo na letišti.

Škody za které je dopravce odpovědný, jsou pouze ta materiální újma cestujícího, která vychází z hodnoty zavazadla, jenž bylo zničeno, poškozeno nebo ztraceno, nebo v důsledku ekonomické ztráty. V obecném výkladu článku 17 odst. 2 MÚ se odpovědnost dopravce nevztahuje na škodu vzniklou v důsledku újmy psychické ze ztráty nebo poškození zavazadla. Což bylo potvrzeno v případě Bassam v. American Airlines, kde paní Bassam, krom faktické hodnoty ztracených předmětů žádala o náhradu i za psychickou újmu v podobě „*rozrušení a zostuzení z toho, že se na veřejnosti nemohla oblékat a vystupovat tak jako dříve*“. Soud požadavek paní Bassam odmítnul s tím, že MÚ jí nedovoluje náhradu takovéto újmy.<sup>165</sup>

Za ztracené se zavazadlo považuje v případě, že dopravce uzná ztrátu fyzické kontroly nad zavazadlem, nebo pokud nedojde do jednadvaceti dnů od doby, kdy mělo dorazit do místa určení.<sup>166</sup>

#### **4.6.2 Odpovědnost za nezapsaná zavazadla a osobní věci cestujícího**

Nezapsanými zavazadly se rozumí zavazadla, jež cestující neodevzdává do péče dopravce, ale má je pod svojí kontrolou po dobu letu. Jedná se tedy většinou o příruční zavazadla, kabelky, aktovky atd. Dopravce pak může a většinou i reguluje jejich povolený počet, váhu nebo rozměry. Pro účely úmluvy, se pak pod termín nezapsaná zavazadla subsumují i osobní věci cestujícího, což jsou všechny věci, jež má cestující u sebe vyjma nezapsaných zavazadel, tedy například mobilní telefon, peněženka nebo oděv.

Protože se jedná o věci, jež si opatruje cestující po dobu cesty sám, je odpovědnost dopravce omezena pouze na škodu zaviněnou jím nebo jeho

---

<sup>164</sup> Článek 31 MÚ.

<sup>165</sup> Bassam v. American Airlines, No. 07-30958 (5th Cir. 2008).

<sup>166</sup> Článek 17 odst. 3 MÚ.

zaměstnancem či agentem.<sup>167</sup> V případném sporu je pak na cestujícím aby prokázal zavinění dopravce za vzniklou škodu.

#### **4.6.3 Rozsah náhrady za škody na zavazadlech**

Výše limitu odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou ztrátou, zničením nebo poškozením zavazadla z roku 2009 byla stanovena na 1.131 SDR za jednoho cestujícího a všechna jeho zavazadla dohromady.<sup>168</sup> Za škody, které přesáhnou tento limit, bude dopravce odpovědný, pokud se prokáže, že dopravce, jeho zaměstnanci nebo agenti škodu způsobili úmyslným jednáním nebo nedbalostí s vědomím, že škoda pravděpodobně nastane.<sup>169</sup> Výši základního limitu lze taktéž navýšit, pokud cestující při předání zavazadla dopravci učiní ve smyslu článku 22 odst. 2 MÚ prohlášení o zvláštním zájmu na dodání a zaplatí za to příslušný poplatek. Tím se dopravce stává odpovědným až do výše deklarované částky, pokud neprokáže, že tato částka je vyšší než skutečný zájem cestujícího.

V případě zapsaných zavazadel odpovídá dopravce objektivně s možností úplné nebo částečné liberace ve dvou případech:

- a) Pokud škoda byla způsobena zcela nebo z části vinou vlastní vady, kvality nebo nedokonalostí zavazadla.<sup>170</sup>
- b) Pokud škoda byla zčásti nebo zcela způsobena zaviněním či spoluzaviněním poškozeného.<sup>171</sup>

#### **4.7 Odpovědnost dopravce za škodu v případě zničení, ztráty nebo poškození nákladu a rozsah náhrady škody**

Úprava odpovědnosti dopravce za škody na nákladu v Montrealské úmluvě vychází z Montrealského protokolu č. 4 a nedoznala žádných zásadních změn. Podmínky vzniku dopravní odpovědnosti jsou obdobné jako u odpovědnosti za škody na zavazadlech, tedy že událost, jež způsobí škodu, musí nastat v průběhu doby, po kterou je náklad v péči dopravce.<sup>172</sup>

Výklad jednotlivých podmínek škody, události a doby péče dopravce je tedy taktéž obdobný s přihlédnutím k možným odchylkám z důvodu jiné povahy

---

<sup>167</sup> Článek 17 odst. 2 MÚ.

<sup>168</sup> Článek 22 odst. 2 MÚ.

<sup>169</sup> Článek 22 odst. 5 MÚ.

<sup>170</sup> Článek 17 odst. 2 MÚ.

<sup>171</sup> Článek 20 MÚ.

<sup>172</sup> Článek 18 odst. 1 a 3 MÚ.

přepravy nákladu než přepravy zavazadel. U dopravy nákladu se totiž daleko častěji můžeme dostat do situace, kdy ke škodě došlo mimo letadlo a dokonce i mimo letiště. Podle ustanovení článku 18 odst. 4 se bude MÚ vztahovat na jakoukoliv přepravu, jenž dopravce užije jako pomocnou přepravu v podobě nakládání, dodání nebo překládání, k plnění hlavního závazku smluvní letecké přepravy. To je důležité zvláště v současnosti, kdy dopravci nabízejí tzv. „door-to-door service“, kdy je náklad vyzvednut jiným dopravním prostředkem od zákazníka, přepraven do skladu, na letiště, po příletu znovu do skladu a poté doručena příjemci.<sup>173</sup> V takovém případě se veškerá tato ostatní doprava považuje v rámci MÚ za přepravu pro účely nakládání, dodání nebo překládání. Dopravce je za náklad odpovědný po dobu jeho skladování ve skladu a to ať už se sklad nachází na letišti<sup>174</sup> nebo i mimo letiště.<sup>175</sup>

Odpovědnost dopravce za náklad je objektivní s neprolomitelným maximálním limitem 19 SDR za kilogram. Pokud je tento limit pro odesílatele příliš nízký, může nejpozději při předání nákladu deklarovat zvláštní zájem na dodání. Tento úkon může být zpoplatněn a má za následek povinnost dopravce uhradit případnou škodu až do výše odesílatelem uvedené částky, pokud neprokáže, že tato částka je vyšší než skutečný zájem odesílatele.<sup>176</sup> Dopravci je dán v článku 18 odst. 2 a článku 20 MÚ taxativní výčet liberačních důvodů, kterými se může zcela nebo zčásti zprostit zodpovědnosti. Těmito důvody jsou, když ke vzniku škody přispělo nebo byla zcela způsobena:

- a) *vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí přepravovaného nákladu;*
- b) *vadným balením nákladu, které provedla osoba jiná než dopravce nebo jeho zaměstnanci nebo agenti;*
- c) *válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu;*
- d) *zásahem úředního orgánu provedeným v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu;*
- e) *nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím osoby požadující náhradu.*

---

<sup>173</sup> HORNÍK, Jiří. Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy. Praha : C.H. Beck, 1993-, 2002, 10/7, Právní rozhledy. Str. 313.

<sup>174</sup> Vigilant Insurance Company v. World Courier Inc., 2008 Westlaw 2332343 (S.D.N.Y. 2008).

<sup>175</sup> LOJDA, Jiří. Montrealská úmluva a přeprava. In BAŽANTOVÁ, Ilona Obchodní právo. ISSN 12108278. Praha : Prospektum, 1992-, 2014, roč. 23, č. 5, str. 181, autor k tomuto odkazuje i na rozsudek rakouského Nejvyššího soudu ve věci 7 Ob 147/10h (19.1.2011).

<sup>176</sup> Článek 22 odst. 3 MÚ.

Důkazní břemeno je v tomto na dopravci, a je tedy na něm, aby v případném sporu prokázal existenci některého z těchto liberačních důvodů. Zatímco odesílatel, příjemce či jiná oprávněná osoba musí prokázat skutečnou výši škody, jenž na nákladu vznikla. Při poškození jen části nákladu se škoda vypočítává pouze z váhy poškozené části, ale pouze za předpokladu, že jednotlivé části nákladu jsou od sebe oddělitelné, aniž by tím byla dotčena celková povaha a užitnost zbylé části nákladu, jinak se provádí výpočet hmotnosti i z váhy této části nákladu. Jako škodu je možné počítat pouze faktické materiální škody na nákladu nikoliv třeba ušlý zisk odesílatele za to, že zásilka nedošla, neb se má zato, že odesílatel může odeslat zboží znovu a tuto ztrátu zhojit ziskem z druhé zásilky.<sup>177</sup>

#### 4.8 Odpovědnost dopravce za zpoždění

Letecká přeprava umožňuje přesun na velké vzdálenosti mezi kontinenty v rádech hodin. Rychlost tedy je velmi důležitým aspektem mezinárodní letecké dopravy, pro který si jí většina uživatelů volí. Zpoždění je však bohužel jedním z nejběžnějších jevů při mezinárodní letecké přepravě. To vytváří tlak na dopravce, aby dostal svým závazkům ohledně doby trvání přepravy co nejpřesněji, ačkoliv řadu faktorů nemůže nijak ovlivnit. Montrealská úmluva se tak snaží svojí úpravou odpovědnosti dopravce za škody způsobené zpožděním letecké přepravy ustanovit míru mezi nárokem uživatelů letecké přepravy na včasnou přepravu do místa určení a odpovědností dopravce za případné zpoždění.

Podle článku 19 MÚ je dopravce odpovědný za: „*Škody způsobené zpožděním letecké přepravy osob, zavazadel nebo nákladu.*“ Zavinění dopravce za škody ze zpoždění je presumováno a je na něm, aby prokázal důvody pro zproštění odpovědnosti v případě, že:

- a) on a jeho zaměstnanci a agenti, všichni učinili veškerá možná opatření k odvrácení škody, jež po nich lze spravedlivě požadovat,
- b) nebo že nebylo v jeho silách a silách jeho zaměstnanců a agentů vzniku škody zabránit.

K tomu je ještě dopravci dána možnost úplného nebo částečného zproštění odpovědnosti v případě, kdy škoda byla způsobena zaviněním nebo spoluzaviněním poškozené osoby podle článku 20 MÚ.

---

<sup>177</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, 2012, str. 238.

Přesná definice zpoždění není stanovena, ale čistě logicky se bude nejčastěji jednat o „zpožděný příchod na místo určení“, na čemž se shoduje i odborná literatura.<sup>178</sup> Příchodem na místo určení není myšlen čas samotného přistání letadla, ale v tomto případě je to myšlen bod v čase, kdy jsou skončené veškeré operace spojené s výstupem z letadla v případě cestujících nebo kdy jsou zavazadla a náklad doručena příjemci. V případě zavazadel však nelze za zpoždění považovat situaci, kdy zavazadlo přiletí ve zpožděném letu spolu s cestujícím. Pro stanovení toho, co je zpožděný příchod, je ale potřeba znát plánovaný čas příchodu, jež však v praxi není dopravci příliš často uváděn. Pokud však není alespoň přibližný čas příchodu na místo smluvně stanovený či zapsaný v přepravních dokumentech, musí se vycházet z času obvyklého pro uskutečnění dané přepravy. I když je čas příchodu na místo znám, nemůže být jako zpoždění brána jakákoliv časová odchylka, ale jen ty přesahující určitou přijatelnou mez. Ta se nejčastěji stanovuje procentuálním výpočtem ze základní předpokládané doby přepravy. Neexistuje tedy jednotné pravidlo na stanovení toho, co je zpoždění, a každý případ je tedy potřeba posuzovat samostatně. V případném sporu je pak na poškozeném aby prokázal vznik zpoždění a hlavně aby prokázal, že mu v důsledku tohoto zpoždění vznikla materiální škoda.<sup>179</sup> Aby se mohl poškozený proti dopravci domáhat svého nároku při škodě ze zpoždění při přepravě zapsaných zavazadel a nákladu, musí, ode dne, kdy bylo zavazadlo nebo náklad předán poškozenému k dispozici, do jednadvaceti kalendářních dnů písemně dopravce informovat o vzniklé škodě. Jinak žalobní nárok vůči dopravci zaniká.<sup>180</sup>

Od zpoždění je potřeba odlišit neprovedení přepravy, což je situace, kterou Montrealská úmluva neupravuje a která nastane, pokud přeprava nezapočne vůbec, nebo není zcela dokončena. V takovém případě se poškozený musí domáhat náhrady podle vnitrostátního práva.<sup>181</sup>

Odpovědnost dopravce za škody vzniklé v důsledku zpoždění je pak v případě cestujících omezena na částku 4694 SDR na jednoho cestujícího.<sup>182</sup> V případě zavazadel a osobních věcí cestujícího je to částka 1131 SDR na všechny

---

<sup>178</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 114.

<sup>179</sup> SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2006-, v. (loose-leaf). čl. 19, str. 6.

<sup>180</sup> Článek 31 MÚ.

<sup>181</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, 2012, str. 231.

<sup>182</sup> Článek 22 odst. 1 MÚ.

zavazadla a osobní věci jednoho cestujícího<sup>183</sup> a u nákladu 19 SDR za kilogram nákladu, jehož se poškození zpožděním týká.<sup>184</sup> V případě nákladu je tento limit neprolomitelný, ale u limitů pro cestující a zavazadla bude dopravce odpovídat neomezeně, pokud poškozený prokáže, že škoda v důsledku zpoždění byla dopravcem, jeho zaměstnancem nebo agentem způsobena záměrně úmyslným činem nebo nedbalostí s vědomím, že škoda pravděpodobně nastane<sup>185</sup>

#### 4.9 Procesní problematika Montrealské úmluvy

Procesním úkonem, kterým se poškozený může domáhat svého nároku je žaloba. Lhůtou pro podání žaloby jsou dva roky ode dne příchodu na místo určení nebo ode dne plánovaného příchodu na místo určení nebo ode dne kdy byla přeprava zastavena. Po marném uplynutí této dvouleté lhůty se nárok poškozeného promlčuje.<sup>186</sup>

Montrealská úmluva obdobně jako Varšavská úmluva dává žalobci několik možností volby soudu, u kterého bude moct uplatnit své nároky na náhradu škody vůči dopravci. Při tolika otázkách které Montrealská úmluva ponechává na uvážení soudu, které poté mohou rozhodovat odlišně, je pro poškozeného výběr vhodné jurisdikce pro úspěch ve sporu často zásadní. Soudy se při projednávání procesních otázek sporu řídí právním řádem podle hraničního určovatele *lex fori*. Podle článku 33 MÚ může žalobce podat žalobu u těchto soudů<sup>187</sup>:

- a) soudu místně příslušného podle sídla dopravce
- b) soudu místně příslušného podle místa hlavního podnikání dopravce
- c) soudu místně příslušného podle místa podnikání dopravce, ve kterém byla uzavřena přepravní smlouva
- d) soudu místně příslušného podle místa určení přepravy

V případě žaloby o náhradu škody způsobené v důsledku smrti nebo zranění cestujícího má žalobce na výběr další tzv. „pátou jurisdikci“.<sup>188</sup> Tímto soudem může být jen takový soud, jenž splňuje kumulativně všechny následující podmínky:

- soud se nachází na území smluvní strany
- v obvodu soudu měl cestující v době nehody fixní a trvalé bydliště

---

<sup>183</sup> Článek 22 odst. 2 MÚ.

<sup>184</sup> Článek 22 odst. 3 MÚ.

<sup>185</sup> Článek 22 odst. 5 MÚ.

<sup>186</sup> Článek 35 MÚ.

<sup>187</sup> Za podmínky že se tyto soudy nacházejí na území smluvní strany.

<sup>188</sup> DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, 2012, str. 240.



- do nebo z obvodu soudu dopravce provádí leteckou přepravu cestujících svým vlastním či pronajatým letadlem nebo kde vlastní či pronajímá prostory, ve kterých dopravce uskutečňuje přepravu cestujících.<sup>189</sup>

## 5 Úprava odpovědnosti dopravce v právu Evropské unie

Při rozboru otázky odpovědnosti dopravce a práv cestujících je taktéž potřeba se zmínit o určitých aspektech legislativy EU na toto téma. Důležitost rozsáhlé letecké legislativy rozhodně nesnižuje fakt, že je v zásadě závazná pouze pro členské státy EU, neboť EU stále tvoří jednu z významných ekonomických sil ve světě a z jejich členských států pochází jedny z nejvýznamnějších komerčních leteckých společností.

Instituce EU byly velmi aktivní v přijímání legislativy upravující leteckou dopravu, úpravu odpovědnosti dopravce za škodu, byla však problematická v otázce aplikovatelnosti komunitárního práva v oblastech upravených mezinárodními smlouvami. Ačkoliv totiž došlo se zavedením Shengenského prostoru k pomyslnému odbourání vnitřních hranic a volnému pohybu osob a zboží mezi jednotlivými státy a došlo k odstranění rozdílů mezi vnitrostátní a mezinárodní přepravou, Varšavská i Montrealská úmluva na leteckou přepravu mezi jednotlivými státy nadále nahlíží jako na mezinárodní leteckou dopravu, jenž by měla být podřízena výlučně jejich úpravě. Je však pochopitelné že evropské společenství, a posléze EU, které kladlo již od svého vzniku důraz na ochranu spotřebitele<sup>190</sup>, a tudíž i uživatelů mezinárodní letecké přepravy, bude i v této oblasti legislativně aktivní. Při vzniku a přijímání evropské úpravy legislativy pak bylo potřeba se vypořádat s otázkou, jakou úlohu v systému mezinárodního leteckého práva bude komunitární právo zaujímat a zda je s ním a jeho instrumenty v souladu.<sup>191</sup>

### 5.1 Nařízení č. 295/91

Jedním z prvních právních předpisů komunitárního práva upravující odpovědnost leteckého dopravce bylo Nařízení Rady (EHS) č. 295/91<sup>192</sup>. Toto

---

<sup>189</sup> Článek 33 odst. 2 a 3 MÚ

<sup>190</sup> Článek 153 Smlouvy o založení Evropského společenství.

<sup>191</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 40.

<sup>192</sup> Celým názvem: Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě.

nařízení rozšiřuje právo cestujících na náhradu a odškodnění i na případy, kdy je cestujícímu odepřen nástup na palubu letadla z důvodu překnihování letu<sup>193</sup>, což je oblast, jež ve Varšavském systému nebyla upravena. Toto nařízení bylo platné na všechny lety všech dopravců z letišť na území společenství a platilo pro všechny cestující s platnou letenkou a potvrzenou rezervací, bez ohledu na jejich státní příslušnost.<sup>194</sup> Upravovalo cestujícím možnost volby náhradního řešení a výši náhrad v případě, že došlo k překnihování letu a cestujícímu byl odepřen vstup na palubu. Místo odpovědnosti za škodu byl zaveden systém plošných kompenzací a úhrady nutných nákladů pro všechny pasažéry, jimž byl odepřen nástup na palubu, ať už jim tímto vznikla škoda nebo ne.<sup>195</sup> Výše těchto kompenzací se odvíjela od délky letu a ceny letenky. Toto nařízení nabylo účinnosti 8. dubna 1991 a platilo až do 16. února 2005, kdy bylo nahrazeno Nařízením (ES) č. 261/2004.

## 5.2 Nařízení č. 2027/97 a č. 889/2002

Chronologicky dalším důležitým nařízením bylo Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ze dne 9. října 1997. Za jeho přijetím stála snaha o úpravu již dlouhodobě neuspokojivých poměrů v otázce limitů odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké dopravě upravované Varšavskou úmluvou a jejími instrumenty.

Tato snaha navazovala na tzv. „Japonskou iniciativu“ a Dohodu o odpovědnosti vůči cestujícím od organizace leteckých dopravců IATA. Rada EU se nesnažila tímto nařízením zasahovat do působnosti VÚ přímo, ale raději ji obešla v tom, že toto nařízení se vztahuje pouze na „dopravce společenství“ nikoliv na „dopravce“ ve smyslu VÚ.<sup>196</sup> Dopravcem ve smyslu nařízení není myšlen každý dopravce, ale jsou myšleny pouze letecké dopravní společnosti.<sup>197</sup> Upravuje tak odpovědnost dopravců společenství za škody způsobené smrtí, zraněním nebo jiným tělesným poškozením cestujícího v případě nehody.<sup>198</sup> Po vstupu v platnost

---

<sup>193</sup>Článek 2 písm. d) Nařízení (EHS) č. 295/91 : "letem, na který bylo rezervováno více míst, než je k dispozici" se rozumí let, kde počet cestujících s potvrzenou rezervací, kteří se včas a při dodržení zvláštních podmínek přihlásili k odletu, převyšuje počet míst, která jsou v daném letu k dispozici.

<sup>194</sup> Článek 1 Nařízení (EHS) č. 295/91.

<sup>195</sup> GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., c2011, str. 344.

<sup>196</sup> GÜNEŞ, Kader. *Liability Of The Air Carrier: In International Law, European Law and In Turkish Law*. 2013. vyd. Ankara: Adalet Yayinevi, 2013. str. 42.

<sup>197</sup> GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2011, str. 341.

<sup>198</sup> Článek 1 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97.

17. října 1998 pak bylo toto nařízení přímo aplikovatelné ve všech státech EU a týkalo se všech dopravců s platnou provozní licencí vydanou členským státem EU.<sup>199</sup> Na cizí letecké dopravce se ustanovení nařízení o změnách v odpovědnosti nevztahovali a to ani pokud prováděli leteckou přepravu na území společenství. O čemž však museli cestující na území EU dostatečně informovat.<sup>200</sup>

V roce 2002 však bylo toto nařízení novelizováno Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002. Přistoupení členských států EU k Montrealské úmluvě si vyžádalo revizi původního nařízení č. 2027/97, aby bylo dosaženo souladu s MÚ. Toto novelizované znění<sup>201</sup> začalo platit od 30. května 2002 a je platné dosud.

Nařízení se tak stává jakýmsi prováděcím předpisem MÚ pro veškerou leteckou přepravu osob a zavazadel v rámci EU. Terminologicky vychází z MÚ, ale zachovává rozlišení na „letecké dopravce Společenství“ a ostatní „letecké dopravce“. Tentokrát ale nařízení přináší povinnosti i pro tyto „neevropské“ letecké dopravce, když ve svém článku 6 upravuje informační povinnost pro všechny letecké dopravce, kteří „*prodávají své služby letecké dopravy ve Společenství*“. Ti tak musí zajistit, aby cestující z EU měli možnost se adekvátně seznámit s podmínkami, jakými se řídí odpovědnost dopravce za cestující a jejich zavazadla.

Ostatní ustanovení se již týkají opět pouze leteckých dopravců společenství a zpřesňují některá ustanovení, jenž MÚ ponechala blíže neurčené. Díky nařízení pak dochází k unifikaci těchto ustanovení úmluvy u všech leteckých dopravců společenství, což by mělo pomoci cestujícím v lepší orientaci v jejich právech a v jistotě stejné péče v celé EU.

Podle nového článku 3a pak dopravce Společenství může vybírat od cestujících poplatky pokud ti chtějí učinit zvláštní prohlášení o zájmu na dodání zavazadla na místo určení podle čl. 22 odst.2 MÚ. Takový poplatek se pak musí řídit tarifem dopravce pro dodatečné náklady na přepravu a pojištění zavazadel.

Dále upravuje postup vydávání záloh dopravcem Společenství oprávněným osobám v případě nehod s následkem zranění nebo smrti cestujícího podle čl. 28 MÚ. Dopravce je tak povinen nejpozději do patnácti dnů od zjištění totožnosti oprávněné osoby provést zálohovou platbu pro uspokojení jejich okamžitých ekonomických potřeb. Výše platby by měla být úměrná k výši vzniklé škody, ale

---

<sup>199</sup> Článek 1 a článek 2 odst. 1 písm. b) Nařízení Rady (ES) č. 2027/97.

<sup>200</sup> Článek 6 odst. 3 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97.

<sup>201</sup> Nařízení (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel.

v případě smrti cestujícího tato částka nesmí být menší než 16.000 SDR. Vyjma případu, kdy se prokáže, že cestující škodu zavinil vlastním zaviněním, je záloha vyplacená oprávněné osobě, nevratná.<sup>202</sup>

### 5.3 Nařízení č. 261/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, které stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen jako „nařízení č. 261/04“) vstoupilo v platnost 17. února 2005 a jak je již z názvu patrné, nahradilo do té doby platné nařízení č. 295/91, jež již přestalo odpovídat podle mínění Komise EU potřebám doby. Nedostatečné se především jevíly finanční limity poskytovaných náhrad, jež již svojí výší nespĺňovaly požadavky na vysokou úroveň ochrany cestujících. Dalším omezením předchozího nařízení byl jeho omezený rozsah pouze na pravidelnou leteckou dopravu.<sup>203</sup> Výsledkem jednání Komise, Rady a Evropského parlamentu pak bylo právě nařízení č. 261/04, které bylo přijato 11. února 2004.

Jelikož nařízení č. 261/04 v důsledku významného posílení práv cestujících, znamenalo nárůst povinností pro leteckého dopravce, setkalo se hned od počátku s jejich odporem. Aktivní v tomto směru byla především organizace IATA, jakožto nejvýznamnější zástupce leteckých dopravců na mezinárodní scéně. Jejím cílem tedy bylo iniciovat přezkum platnosti nařízení, mimo jiné i pro neslučitelnost její části s Montrealskou úmluvou. IATA spolu s organizací ELFAA<sup>204</sup> proto podali k britskému High Court of Justice dvě žaloby proti britskému ministerstvu dopravy pro přezkum platnosti článků 5, 6 a 7 Nařízení č. 261/04 a potažmo celého nařízení. Britský soud se poté obrátil na Soudní dvůr Evropské unie pro posouzení sedmi<sup>205</sup> předběžných otázek týkajících se argumentů navrhovatelů.<sup>206</sup>

Pravděpodobně nejdůležitější z těchto otázek byla ta, která se zabývala údajnou neplatností článku 6 nařízení 261/04, které stanovuje povinnost dopravce poskytnout cestujícímu pomoc v případě významného zpoždění, a to bez možnosti

<sup>202</sup> Článek 1 odst. 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002.

<sup>203</sup> ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, str. 89.

<sup>204</sup> European Low Fares Airline Association.

<sup>205</sup> Soud předložil k posouzení předběžných otázek osum, ale pouze sedm z nich se týkalo údajné neplatnosti nařízení č. 261/04. Osmá otázka se týkala procesních podmínek předkládání předběžných otázek k SDEU.

<sup>206</sup> The Queen na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport, ze dne 10. ledna 2006, C-344/04.

zproštění se této odpovědnosti. Žalobci namítali neslučitelnost s Montrealskou úmluvou a potažmo i s Varšavskou úmluvou, z důvodu rozporu s články 19 a 22 MÚ, které možnost zproštění nebo omezení odpovědnosti připouštějí. SDEU se k této otázce vyjádřil v tom smyslu, že škoda upravená v článku 19 MÚ je individuální újma cestujícího v důsledku zpoždění, jenž musí být posuzována u každého případu zvlášť, článek 6 nařízení 261/04 naproti tomu upravuje škodu, jež vzniká všem cestujícím stejně v důsledku nepohodlí vzniklého zpožděním. Jedná se tedy o dva různé druhy škod. Taktéž nebylo úmyslem autorů MÚ chránit letecké dopravce od jakýchkoliv jiných zásahů do jejich povinností mimo ty jenž jsou v MÚ výslovně uvedené. Článek 6 nařízení 261/04 tedy není v rozporu s MÚ, neboť upravuje odlišné povinnosti dopravce.<sup>207</sup>

I ohledně ostatních šesti předběžných otázek SDEU rozhodnul v neprospěch IATA a ELFAA a „*neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost ustanovení článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004.*“<sup>208</sup> Toto rozhodnutí pak SDEU zopakoval ještě několikrát, neboť předběžnou otázku o neplatnosti nebo neslučitelnosti nařízení s MÚ řešil ještě několikrát.

### 5.3.1 Rozsah působnosti Nařízení č. 261/04

Nařízení č. 261/04 má na jednu stranu omezenější rozsah působnosti v mezinárodní letecké přepravě než Montrealská úmluva nebo Varšavský systém, ale na druhou stranu je platné i pro vnitrostátní leteckou přepravu na území EU. Samotné vymezení rozsahu přepravy, na které nařízení se uplatní, je však o něco složitější. Působnost nařízení se vztahuje na:

1. leteckou přepravu,
  - Je výslovně specifikováno, že se musí jednat o leteckou přepravu prováděnou výhradně motorovými letadly s pevnými křídly.<sup>209</sup> Jedná se tedy o značně užší pojetí „letadla“ než jak ho zná MÚ a WÚ. Jsou tedy z působnosti nařízení vyloučeny především kluzáky, vzducholodě či helikoptéry.<sup>210</sup>
2. osob a zavazadel,

<sup>207</sup> The Queen na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport, C-344/04, bod 36-46.

<sup>208</sup> The Queen na žádost IATA a ELFAA v. Department for Transport, C-344/04, bod 100.

<sup>209</sup> Článek 3 odst. 4 Nařízení č. 261/04.

<sup>210</sup> Je otázkou, jak by toto nařízení nahlíželo na moderní hybridní helikoptéry, jež taktéž disponují pevnými křídly.

- Pro aplikovatelnost nařízení musí cestující mít podle článku 3 odst. 2 nařízení 261/04 potvrzenou rezervaci na příslušný let a musí se přihlásit k přepravě nejpozději 45 minut před plánovaný odletem nebo pokud dopravce nestanoví něco jiného. Toto však neplatí, pokud je let zrušen.
3. prováděnou za úplatu,
    - Přeprava musí být prováděna za úplatu, za ceny určené veřejnosti, nebo i bezúplatně, pokud je však taková bezplatná cesta provedena v rámci zákaznického nebo jiného obchodního programu.<sup>211</sup>
  4. z letiště na území členského státu EU,
    - Toto nařízení se nově vztahuje na všechny pravidelné i nepravidelné lety<sup>212</sup> všech dopravců odlétajících z letiště, jenž se nachází na území členského státu EU.<sup>213</sup>
  5. nebo i z letiště mimo území EU, pokud místo přiletu je na území EU a let provozuje dopravce Společenství.<sup>214</sup>
    - Toto neplatí, pokud již cestujícím byla poskytnuta pomoc a nabídnuta náhrada podle pravidel této třetí země.<sup>215</sup> Nařízení již však neřeší případ, kdy nabídnutá náhrada nebo pomoc podle pravidel třetích zemí bude výrazně nižší, než náhrada podle nařízení č. 261/04. Tím podle autora práce nedochází k naplnění požadavků na vysokou úroveň ochrany cestujících.

Při splnění výše uvedených podmínek pak nařízení č. 261/04 stanovuje minimální rozsah práv cestujících v případě:

- a) odepření nástupu na palubu letadla proti jejich vůli;
- b) zrušení letu;
- c) významného zpoždění letu<sup>216</sup>
- d) změny letové třídy na nižší<sup>217</sup>

V závislosti na tom, která z těchto možností nastane, přiznává nařízení č. 261/04 dotčeným cestujícím podle článků 7, 8 a 9 některá z těchto minimálních práv:

<sup>211</sup> Článek 3 odst. 3 Nařízení č. 261/04.

<sup>212</sup> GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., c2011, str. 345.

<sup>213</sup> Článek 3 odst. 1 písm. a) Nařízení č. 261/04.

<sup>214</sup> Dopravce Společenství má zde stejný význam jako v Nařízení č. 2027/97.

<sup>215</sup> Článek 3 odst. 1 písm. b) Nařízení č. 261/04.

<sup>216</sup> Článek 1 odst. 1 Nařízení č. 261/04.

<sup>217</sup> Článek 10 odst. 2 Nařízení č. 261/04.

- I) právo na finanční odškodnění cestujícího;
- II) právo na náhradu ceny letenky nebo právo na náhradní let do místa určení;
- III) právo na bezplatné služby pro cestujícího.

Je potřeba se však ještě zmínit o pojmu „let“. Ačkoliv tento termín není definován v článku 2 nařízení č. 261/04, nelze ho ale pro účely nařízení vykládat ve smyslu Montrealské úmluvy. Toto judikoval SDEU ve svém rozsudku ve věci Emirates Airlines v. Schenkel<sup>218</sup>, kde se zabýval rozhodováním o předběžné otázce ohledně výkladu článku 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/04 v případě, kdy pan Schenkel si zarezervoval cestu z Düsseldorfu do Manily s mezipřistáním v Dubaji a zpět, ale zpáteční let z Manily byl zrušen. Dopravce Emirates Airlines však odmítl vyplatit cestujícímu náhradu podle nařízení č. 261/04 s tím, že není přepravcem Společenství a zpáteční cesta nemůže být považována za jeden let z a do jednoho a toho samého místa, ale musí být považován za dva odlišné lety. SDEU pak v rozsudku rozhodl, že pojem let je pak ve smyslu nařízení č. 261/04 potřeba vykládat jako jednu operaci letecké přepravy provedené přepravcem, který určuje její trasu.<sup>219</sup> Zpáteční cesta se pak skládá ze dvou těchto operací: let do místa určení a let zpátky do původního místa odletu. To, že tyto operace byly rezervovány současně v rámci jedné cesty, zde nemá vliv.<sup>220</sup>

### 5.3.2 Odepření nástupu na palubu letadla

K odepření nástupu na palubu letadla cestujícímu podle článku 4 nařízení č. 261/04, který má platnou rezervaci na příslušný let a včas se přihlásil k přepravě, může dojít jednak z důvodů překnihování letu dopravcem, ale také z provozních nebo jiných důvodů.<sup>221</sup>

Při hrozící možnosti odepření nástupu je dopravce povinen učinit výzvu směrem k potencionálním dobrovolníkům o tom, zdali není někdo ochoten se vzdát svého místa za zvláštní kompenzace, jenž jsou předmětem dohody mezi cestujícím a dopravcem. Těmto dobrovolníkům pak mimo jiné vzniká právo na náhradu ceny letenky nebo na přesměrování letu podle čl. 8 nařízení č. 261/04.<sup>222</sup> Pakliže se

<sup>218</sup> Emirates Airlines – Direktion für Deutschland v. Diether Schenkel, ze dne 10. července 2008, C-173/07.

<sup>219</sup> Emirates Airlines v. Schenkel, C-173/07, bod 40 a 41.

<sup>220</sup> Emirates Airlines v. Schenkel, C-173/07, bod 50.

<sup>221</sup> Viz Finnair Oyj v. Timy Lassooy, ze dne 4. října 2012, C-22/11, bod 26.

<sup>222</sup> Článek 4 odst. 1 Nařízení č. 261/04.

nenajde dostatek dobrovolníků, může dopravce odmítnout příslušnému počtu cestujícím, o který je převyšena kapacita letu, nástup na palubu letadla.<sup>223</sup>

V případě odepření přepravy pak cestujícímu přísluší všechna práva podle článků 7, 8 a 9 nařízení č. 261/04. Tyto práva však cestujícímu nepřisluší, pokud mu byl odepřen nástup na palubu ze zdravotních důvodů nebo bezpečnostních důvodů nebo pro nedostatky v jeho cestovních dokumentech nebo z jiných přiměřených důvodů.<sup>224</sup>

Pokud letecký dopravce odmítne vpustit na palubu všechny oprávněné cestující, nejedná se již o odepření nástupu na palubu letadla, ale o zrušení letu.

### 5.3.3 Zrušení letu

Za zrušení letu se ve smyslu nařízení č. 261/04 považuje neuskutečnění plánovaného letu, na které bylo rezervováno alespoň jedno místo.<sup>225</sup> Pokud ke zrušení dojde, má cestující nárok na proplacení ceny letenky nebo si zvolit přesměrování na alternativní let do místa určení. Zároveň dopravce musí cestujícímu zdarma nabídnout jídlo a pití a taktéž možnost komunikace v podobě telefonátu nebo elektronické pošty. V případě, že se cestující s dopravcem domluvili na náhradním letu, jehož předpokládaný čas odletu je nejdříve následujícího dne, má cestující taktéž právo na bezplatné zajištění ubytování a přepravy k tomuto ubytování a zpět na letiště.

Při zrušení letu má cestující taktéž právo na finanční kompenzaci od dopravce podle článku 7 nařízení 261/04, a to vždy, pokud:

- a) nejsou informováni o zrušení letu nejméně dva týdny před plánovaným časem odletu nebo
- b) nejsou informováni o zrušení letu v období od čtrnácti do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování na dřívější let s odletem nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu zrušeného letu a jenž dosáhne místa určení ne déle než čtyři hodiny po plánovaném příletu zrušeného letu nebo
- c) nejsou informováni o zrušení letu ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování na dřívější let s odletem nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu

---

<sup>223</sup> ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005, str. 89.

<sup>224</sup> Článek 2 písm. j) Nařízení č. 261/04.

<sup>225</sup> Článek 2 písm. l) Nařízení č. 261/04.



zrušeného letu, a jenž dosáhne místa určení ne déle než dvě hodiny po plánovaném příletu zrušeného letu.<sup>226</sup>

Mimo tyto důvody se dopravce může zprostit povinnosti vyplácet finanční náhradu, pouze pokud prokáže, že zrušení letu bylo zapříčiněno mimořádnými okolnostmi, jimž dopravce nemohl zabránit, i kdyby přijal veškerá přiměřená opatření.<sup>227</sup> Demonstrativní výčet, co za takovéto „mimořádné události“ považovat, nám dávají články 14 a 15 úvodních odůvodnění nařízení č. 261/04 a jsou to například:

- případy politické nestability
- špatné povětrnostní podmínky
- bezpečnostní rizika
- neočekávané nedostatky letové bezpečnosti
- stávky
- rozhodnutí řízení letového provozu a jiné.

Technická závada na letadle, která je spojena s normálním provozem letadla, však ale není považována za mimořádnou okolnost, „s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole.“<sup>228</sup>

V případě mimořádných událostí se však dopravce nemůže zprostit povinností uvedených v článku 5 odst. 1 písm. a) a b) nařízení 261/04, a musí tak poskytovat cestujícím péči klidně i několik dní.<sup>229</sup>

#### 5.3.4 Významné zpoždění letu

Přesné vymezení pojmu „zpoždění letu“ a ani jeho jednoznačná distinkce od pojmu „zrušení letu“ není v nařízení uvedena, a je tedy potřeba ho vykládat ve světle judikatury SDEU. Ten se v rozsudku o předběžných otázkách ve spojeném případě *Sturgeon v. Condor Flugdienst a Böck a Lepuschitz v. Air France*<sup>230</sup>

<sup>226</sup> Článek 5 odst. 1 písm. c) Nařízení č. 261/04.

<sup>227</sup> Článek 5 odst. 3 Nařízení č. 261/04.

<sup>228</sup> Z rozsudku ve věci *Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, ze dne 22. prosince 2008, C-549/07.

<sup>229</sup> Blíže k tomu rozsudek SDEU ve věci *Denise McDonagh v. Ryanair Ltd.*, ze dne 31. ledna 2013, C-12/11, ve kterém SDEU potvrdil že i tak závažná událost jako několikadenní zastavení letového provozu v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull nezbavuje dopravce povinnosti poskytnout péči cestujícím jejichž lety byly zrušeny nebo opožděny.

<sup>230</sup> *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH, C - 402/07. spojeno s Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz v. Air France SA, C - 432/07, obojí ze dne 19. listopadu 2009.*

vyjádřil v této věci tak, že ke zpoždění dojde, „ *jestliže je uskutečněn v souladu s původně stanoveným plánem a j.estliže je skutečný čas jeho odletu opožděn oproti plánovanému času odletu.*“<sup>231</sup> Podstatný určovatel je tedy to, zda byl dodržen původní letový plán dopravce. Pokud ano, tak i přes velmi významné zpoždění nelze let považovat za „zrušený“, neboť tím by v tomto případě byl „*pouze tehdy, pokud letecký dopravce zajistí přepravu cestujících jiným letem, jehož původní plán se liší od původního plánu původního letu.*“<sup>232</sup>

Cestujícímu však nevzniká právo na pomoc či náhradu při každém zpoždění, ale pouze při významném zpoždění oproti plánovanému času odletu nebo příletu.<sup>233</sup> Doba, od které se zpoždění považuje za významné, se při zpoždění na odletu, odvíjí od délky ortodromické dráhy letu a jsou stanoveny tři kategorie. Cestující získá právo na některé bezplatné služby podle článku 9 nařízení č. 261/04, když zpoždění oproti plánovanému času odletu jsou:

1. dvě hodiny nebo více při všech letech do vzdálenosti 1500 km<sup>234</sup> nebo
2. tři hodiny nebo více při letech na území Společenství delších než 1500 km a všech ostatních letech do vzdálenosti od 1500 km do 3500 km nebo
3. čtyři hodiny a více u všech ostatních letů.

Při zpoždění alespoň pěti hodin na oproti plánovanému času odletu, má cestující nárok na náhradu ceny letenky podle článku 8 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/04.<sup>235</sup>

Nad rámec tohoto SDEU judikoval, že na cestující, jejichž let byl oproti plánovanému času příletu zpožděn o tři a více hodin, lze nahlížet stejně, jako kdyby jejich let byl zrušen, a přísluší jim tedy i právo na finanční kompenzaci podle článku 7 nařízení 261/04. Tyto kompenzace však není dopravce povinen vyplácet, pokud prokáže, že významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole dopravce<sup>236</sup>

---

<sup>231</sup> Sturgeon v. Condor Flugdienst, C-402/07 a Böck a Lepuschitz v. Air France, C-432/07, bod 32.

<sup>232</sup> Sturgeon v. Condor Flugdienst, C-402/07 a Böck a Lepuschitz v. Air France, C-432/07, bod 35.

<sup>233</sup> Za čas příletu se pro účely nařízení 261/04 považuje okamžik, kdy jsou otevřeny první dveře letadla a cestující jsou oprávněni opustit palubu letadla. Viz rozsudek ve věci Germanwings GmbH v. Ronny Henning, ze dne 4. září 2014, C-452/13.

<sup>234</sup> Podle názoru autora toto rozlišení nesplňuje zcela nároky nařízení na vysoký standart ochrany cestujících, neboť cestujícím nemusí být vždy známo, ačkoliv má dopravce povinnost cestující aktivně informovat, jaká je délka jeho letu v km a navíc nepohodlí cestujících vzniká stejně nezávisle na délce letu.

<sup>235</sup> Článek 1 Nařízení č. 261/04.

<sup>236</sup> Viz rozsudek ve věci Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeoní v. Condor Flugdienst GmbH, C - 402/07. spojeno s Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz v. Air France SA, C - 432/07, obojí ze dne 19. listopadu 2009 a ve věci Air France v. Heinz-Gerke Folkerts a Luz-Tereza Folkers, ze dne 26. února 2013, C-11/11.

### 5.3.5 Náhrada škody

Finanční kompenzace, tak, jak se na ně odkazuje v nařízení 261/04, jsou upravené v článku 7 téhož nařízení. Výše této kompenzace se odvíjí od délky dráhy letu obdobně, jako tomu bylo při určování významného zpoždění, zde existují tři kategorie kompenzací:

1. pro všechny lety do 1500 km činí náhrada škody 250 EUR
2. pro všechny lety v rámci Společenství v délce od 1500 km do 3500 km činí náhrada škody 400 EUR
3. pro všechny ostatní lety nespádající do 1. a 2. kategorie činí výše náhrady škody 600 EUR

Dopravce může tuto částku snížit o 50%, pokud cestujícímu nabídne přesměrování na let, jenž nepřekračuje čas přiletu původně plánovaného letu o dvě hodiny pro první kategorii, tři hodiny pro druhou kategorii a čtyři hodiny pro lety spadající do třetí kategorie.<sup>237</sup>

Na základě rozhodnutí SDEU z již zmiňovaného případu IATA a ELFAA v. Department of transport, kde soud dospěl k závěru, že škoda, za kterou upravuje odpovědnost dopravce nařízením č. 261/04, je odlišná od škody, za kterou je odpovědný dopravce podle Montrealské úmluvy, je nutné uvést, že i nároky cestujících na náhradu této škody jsou na sobě nezávislé. Cestující tak může být za zpoždění odškodněn dvakrát. Jednou za individuální škodu podle MÚ, jenž mu vznikla v důsledku zpoždění, a podruhé za paušální škodu v důsledku nepohodlí podle nařízení č. 261/04. Takovýto výklad potvrdil i SDEU v bodech 26 a 27 svého rozhodnutí ve věci Reheder v. Air Baltic.<sup>238</sup>

### 5.4 Návrh C7-0066/2013

Nařízení č. 261/04 bylo velkým úspěchem v oblasti politiky EU na zvýšení ochrany spotřebitelů. Z pohledu leteckých dopravců však již o žádný úspěch nejde. Zvláště pro nízkonákladové dopravce, kterým mohou v jeho důsledku enormně narůst výdaje, které nikterak neodpovídají cenám jejich letenek. Tento odpor ze strany dopravců vedl k mnohým sporům o výklad, působnost a platnost nařízení č. 261/04, které povětšinou SDEU rozhodl v rámci odpovědi na předběžnou otázku

<sup>237</sup> Článek 7 odst. 2 Nařízení č. 261/04.

<sup>238</sup> Peter Reheder v. Air Baltic Corporation, ze dne 9. července 2009, C-204/08.

v jejich neprospěch. Zvláště kontroverzní v tomto případě byl rozsudek v případě *Sturgeon v. Flugdienst GmbH a Böck a Lepuschitz v. Air France*, ve kterém SDEU došel k velmi extenzivnímu výkladu práv na náhradu škody v případě významného zpoždění. To vedlo k tomu, že se dopravci snažili v praxi těmito povinnostem vyhýbat, což v případech, kdy značná část cestujících stále není obeznámena s právy, které jí při letecké přepravě náleží, zvláště pokud pak navíc dopravce ani nedostojí své informační povinnosti, nemusí být ani nic složitého. Nebo v případě, kdy dopravce odmítá s cestujícím jednat, či se nepravdivě odvolává na mimořádné okolnosti. V mnoha takových případech pak nemá cestující jinou možnost než domáhat se<sup>239</sup> svých práv zpětně u soudu, což ale taktéž řada z nich není ochotná podstoupit.

Evropská komise si byla vědoma nedostatků, jež se při provádění nařízení v praxi objevily. Komise tedy začala ve spolupráci s dopravci i zástupci spotřebitelů pracovat na novém legislativní návrhu, jenž by tyto nedostatky odstranil, zahrnul nejdůležitější výsledky judikatury SDEU, zvýšil účinnou ochranu práv cestujících, ale zároveň zmírnil negativní ekonomický dopad na dopravce. Výsledkem byl Návrh nařízení Evropského parlamentu a rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel.

Cílů tohoto nového nařízení má být dosaženo pomocí:

- a) Upřesnění hlavních zásad
- b) Zajištění jednotných a účinných sankcí
- c) Úprava limitů odpovědnosti
- d) Zajištění větší proporcionality odpovědnosti dopravce
- e) Zajištění efektivnějšího prosazování práv cestujících a to i v oblasti přepravy zavazadel

Mezi hlavní změny obsažené v návrhu mimo jiné patří například:

- Definice „mimořádných okolností“, má být nově aktualizovaná v souladu s rozhodnutím SDEU ve věci *Wallentin-Hermann v. Alitalia*<sup>240</sup> a také zavést širší demonstrativní výčet událostí, jež se za mimořádné okolnosti považují,

---

<sup>239</sup> Číslo návrhu C7-0066/2013.

<sup>240</sup> *Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, ze dne 22. prosince 2008, C-549/07.

a dále taktéž demonstrativní výčet událostí, jež se za ně nepovažují. Mezi mimořádné okolnosti jsou nově v návrhu zahrnuty například pracovně právní spory nebo akutní zdravotní problémy, které si vynucují přerušeni nebo odchýlení příslušného letu.

- Dále je nové zavedení jednotné lhůty dvou hodin zpoždění pro poskytnutí bezplatné péče u letů všech vzdáleností.
- Částečný zákaz omezování „no-show“ politiky. Dopravce nesmí odepřít cestujícímu nástup na palubu se zpáteční letenkou jen proto, že nevyužil let tam. Dopravce si však za toto může účtovat dodatečné poplatky.
- V souladu s judikaturou SDEU zavést právo na náhradu škody i v případě významných zpoždění a právo na poskytnutí péče při zmeškání navazujícího letu, který je součástí přepravní smlouvy, v důsledku zpoždění předchozího letu.
- V případě mimořádných okolností vedoucích ke zrušení nebo zpoždění letů, je povinnost dopravce poskytovat cestujícím ubytování omezena na tři dny. Právo cestujícího na náhradu škody vzniká až při zpoždění, které je delší než pět, devět nebo dvanáct hodin v závislosti na druhu letu a vzdálenosti.

Tento výčet změn není úplný, ale pouze orientační, neboť návrh C7-0066/2013 nebyl dosud přijat a je tudíž možné, že dojde ke změnám. Bude-li však schválen v této podobě, bude to jistě krok správným směrem k posílení proporcionality mezi zájmy cestujících a zájmy leteckých dopravců. Avšak, podle názoru autora, sebedetailnější právní úprava ochrany cestujících nikdy nebude zcela účinná, pokud se spotřebitelé nebudou sami zajímat a informovat o svých právech a nebudou se u dopravců dožadovat jejich dodržování. V tomto ohledu je tedy především potřeba zvážit, zda není taktéž na místě úprava politiky spotřebitelských center, jejichž jedním z úkolů je právě tvořit a provozovat osvětové kampaně o právech spotřebitelů.

## **Závěr**

Cílem této práce byl rozbor mezinárodní právní úpravy odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké přepravě cestujících, zavazadel a zboží, s důrazem na práva cestujících, jež z této odpovědnosti vyplývají.

V první kapitole jsem nastínil historický vývoj právní úpravy leteckého práva se zaměřením na ty právní dokumenty, jež upravují odpovědnost dopravce.

V kapitole druhé jsem se zaměřil na charakteristiku mezinárodního leteckého práva a stručně rozebral jeho prameny.

Ve třetí kapitole jsem se zabýval Varšavskou úmluvou a instrumenty Varšavského systému. Varšavská úmluva z roku 1929, jakkoliv již může být v dnešní době považována za zastaralou, je ale přesto stále platnou a užívanou mezinárodní smlouvou, která jednak stanovuje náležitosti přepravních dokumentů, ale hlavně upravuje odpovědnost dopravce za škody nastalé usmrcením, zraněním nebo jiným tělesným poškozením cestujícího, nebo za škody vzniklé zničením, ztrátou nebo poškozením zavazadel či nákladu. Taktéž do její působnosti spadají individuální škody vzniklé v důsledku zpoždění letecké přepravy.

Životnost Varšavské úmluvy byla prodlužována postupným přijetím řady dodatků, jež se jí, se značně rozdílnými úspěchy, snažily revidovat a aktualizovat. Tyto dodatečné instrumenty, jež spolu s Varšavskou úmluvou tvoří Varšavský systém, nebyli již však širěji přijímány smluvními stranami původní úmluvy a začínalo docházet k roztržitému režimu odpovědnosti, což bylo zcela v protikladu původním cílem úmluvy, kterým byla unifikace.

Celá čtvrtá kapitola pojednává o Montrealské úmluvě z roku 1999. Za vznikem Montrealské úmluvy stála snaha vymanit se z nepřehledného Varšavského systému a cestou nové úmluvy opět na mezinárodní úrovni unifikovat režim odpovědnosti v mezinárodní letecké přepravě. Tento úkol však nebyl dosud zcela naplněn, neb počet států, jenž tuto úmluvu ratifikovalo je stále menší než počet smluvních stran původní Varšavské úmluvy.

Montrealská úmluva svou systematikou navazuje na Varšavský systém, jehož obsah se snaží přinést v modernizované podobě tak, aby obstál nejen v dnešní době ale i v blízké budoucnosti. Největší předností úmluvy lze spatřovat ve značném zjednodušení požadavků na přepravní dokumenty, zavedení dvoustupňového režimu odpovědnosti dopravce v případě smrti nebo zranění cestujících, ale hlavně zavedení pravidelné revize výše limitů náhrad v pětiletých intervalech, která má zaručit, že nedojde v tomto ohledu k zastarávání úmluvy.

Na montrealskou úmluvu je však potřeba klást větší nároky, neboť její tvůrci měli při její tvorbě k dispozici rozsáhlou judikaturu, jenž vznikla po několika desetiletí platnosti Varšavského systému a mohli se tak poučit, jaká ustanovení činila v praxi největší potíže. Z tohoto důvodu se pak za největší zklamání úmluvy musí považovat absence výslovné úpravy odpovědnosti dopravce za imateriální škody.

V páté kapitole jsem se zabýval některými významnými právními dokumenty EU, upravující odpovědnost dopravce a to v chronologickém pořadí, podle roku jejich vzniku.

Nařízení č. 2027/97 původně upravovalo odpovědnost dopravce v případě nehod. S přijetím Montrealské úmluvy všemi státy Evropské unie však toto nařízení pozbylo svůj účel a bylo novelizováno nařízením č. 889/2002. V současné době tak plní funkci prováděcího a doplňujícího ustanovení Montrealské úmluvy v letecké dopravě Společenství.

Nejvýznamnějším právním dokumentem Společenství, který v současné době upravuje odpovědnost dopravce a práva cestujících je jednoznačně nařízení č. 261/04. Toto nařízení upravuje odpovědnost dopravce vůči cestujícím při odepření nástupu na palubu, zrušení letu nebo významného zpoždění letu. Toto nařízení velmi významně posiluje práva cestujících, dopravcům však přináší někdy až nepřiměřené finanční náklady.

Na závěr práce jsem se věnoval návrhu číslo C7-0066/2013V, který je v současné době v procesu schvalování Evropským parlamentem, jehož cílem je odstranit nedostatky nařízení č. 261/04 a č. 2027/97 a dostát závazkům o navyšování ochrany práv spotřebitelů. Dosud však není zcela jisté, zda, kdy a v jakém přesném znění návrh vstoupí v platnost.

## Seznam zdrojů

### Použitá literatura

BURROWS, Lawrence W. Newman. *The practice of international litigation*. 2nd ed. Irvington-on-Hudson, NY: Transnational Juris, 2009. ISBN 978-192-9446-346.

ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd. 1. Praha: LexisNexis CZ, 2005, 362 s. ISBN 80-861-9995-9.

DIEDERIKS-VERSCHOOR, I, Pablo Mendes de LEON a M BUTLER. *An introduction to air law*. 9th rev. ed. Frederick, MD: Aspen Publishers, 2012, xxvi, 429 p. ISBN 90-411-3729-7.

GIEMULLA, Elmar Maria a Ludwig WEBER. *International and EU aviation law: selected issues*. Frederick, MD: Aspen Publishers, Inc., 2011, xxiv, 786 p. ISBN 90-411-2645-7.

GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, 2000, xxi, 625 p. ISBN 90-411-1364-9.

GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, 2000, xxi, 625 p. ISBN 90-411-1364-9.

LAUTERPACHT, Elihu a C.J. GREENWOOD. *International Law Reports: Volume 96*. Llandysul: Press Syndicate of University of Cambridge, 1994. 96. ISBN 0 521 47293 8.

LAUTERPACHT, Hersch a Elihu LAUTERPACHT. *International Law Reports Set 156 Volume Hardback Set*. London: Butterworth, 1956-, v. ISBN 9780521472937.

ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 5. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014, 491 s. ISBN 978-807-3805-067.

SCHMID, Ronald a Elmar Maria GIEMULLA. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2006-, v. (loose-leaf). ISBN 90-411-2456-X.

*Financial Organization and Operations of the IMF: sixth edition* [online]. 6. ed. Washington: International Monetary Fund, 2001, xiii, 207 s. [cit. 2015-03-16]. Pamphlet Series, No. 45. ISBN 15-890-6067-9. Dostupné z: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/pam/pam45/pdf/pam45.pdf>



## Odborné články

BALFOUR, John. Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004. *Air and space law*. 2010, č. 1, s. 71-75.

DEMPSEY. Accidnets & Injuries in air law: The clash of the titans. [online]. 2008 [cit. 2015-03-21]. Dostupné z: <http://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/Titans.pdf>

DIEDERIKS-VERSCHOOR, I.H.Ph. The Liability for Delay in Air Transport. *Air and space law*. 2001, č. 6, s. 300-314.

GARCIA-BENNETT, Rita. Psychological Injuries under Article 17 of the Warsaw Convention. *Air and space law*. 2001, č. 1, s. 49-55.

HORNÍK, Jiří. Otazníky nad smluvním rozšířením odpovědnosti dopravce. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo* [online]. 2004, III, č. 3 [cit. 2015-03-25]. Dostupné z: [http://csdp.cz/files/2004\\_3.pdf](http://csdp.cz/files/2004_3.pdf)

HORNÍK, J., K pramenům právní úpravy letecké přepravy, *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, ročník 2002, č. 2, s. 18 – 22. [cit. 2015-03-25]. Dostupné z: [http://csdp.cz/files/2002\\_2.pdf](http://csdp.cz/files/2002_2.pdf)

HORNÍK, Jiří. Některé právní aspekty mezinárodní expresní letecké přepravy. Praha : C.H. Beck, 1993-, 2002, 10/7, *Právní rozhledy*

HORNÍK, Jiří. Ochrana práv cestujících podle evropského práva v letecké dopravě. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo* [online]. roč. 2005, č. 1 [cit. 2015-03-30]. Dostupné z: [http://csdp.cz/files/2005\\_1.pdf](http://csdp.cz/files/2005_1.pdf)

KING, Arnold. Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights. *Air and space law*. 2007, č. 2, s. 93-107.

KING, Arnold a Pablo MENDES. Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!. *Air and space law*. 2010, č. 2, s. 91-112.

KONING, Ingrid. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo Under The Warsaw and Montreal Conventions. *Air and space law*. 2008, 4/5, s. 318-345.

LOJDA, Jiří. Montrealská úmluva a přeprava. In BAŽANTOVÁ, Ilona *Obchodní právo*. ISSN 12108278. Praha : Prospektrum, 1992-, 2014, roč. 23, č. 5

MCKAY, Cunningham. The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?. In: *Vanderbilt journal of transnational law*. [Nashville: Vanderbilt University, School of Law], 2008. vol.41, no.4. ISSN 0090-2594.

MILDE, Michael. Contemporary Issues in air Transport, Air Law & Regulation: přednáška. In: [online]. 2008 [cit. 2015-03-19]. Dostupné z: [http://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/C08-Michael\\_Milde-Warsaw\\_System\\_and\\_Montreal\\_1999.pdf](http://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/C08-Michael_Milde-Warsaw_System_and_Montreal_1999.pdf)

WEGTER, John. The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention. *Air and space law*. 2006, č. 2, s. 133-148.

### **Internetové zdroje**

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

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

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

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

<http://csdp.cz/>

<http://www.leagle.com/>

<http://www.mcgill.ca/iasl/>

## **Resumé**

Content of this diploma thesis deals with issue of liability of an air carrier and rights of passenger in international air transport. At the beginning it gives light excursion on historic development of international aviation law and also definition of international aviation law. However in next chapters this thesis more specifically deals with liability of an air carrier for damages in international air transport of passengers, baggage and cargo, how is established by Warsaw Convention and its amendments and by Montreal Convention. It also deals with most important regulations of The European Commission on the topic of liability of an air carrier, especially regulation n. 2027/97 and regulation n. 261/04. It tries to examine the most important aspects of these legal documents, their aplicability in legal practice and their interpretation in light of jurisprudence.