

**Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta**

Pavla Škodová

Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy

Diplomová práce

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

Katedra obchodního práva

Ke dni 30. dubna 2010

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou prací na téma „*Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy*“ vypracovala samostatně za použití zdrojů a literatury v ní uvedených.

V Praze dne 30. dubna 2010

Pavla Škodová

Poděkování

Touto cestou děkuji prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc. za cenné rady a odborné vedení při zpracování této diplomové práce.

Obsah

1	Úvod.....	1
2	Přehled snah o unifikaci mezinárodního práva leteckého.....	3
2.1	Počátky regulace mezinárodní letecké dopravy.....	3
2.2	Varšavská úmluva.....	3
2.3	Chicagská úmluva.....	5
2.4	Haagský protokol.....	6
2.5	Guadalajarská úmluva.....	6
2.6	Guatemalský protokol.....	7
2.7	Montrealské protokoly.....	8
2.8	Montrealská úmluva.....	9
2.9	Ostatní iniciativy.....	10
2.9.1	Montrealské prozatímní ujednání.....	10
2.9.2	Japonská iniciativa.....	11
2.9.3	IATA Intercarrier Agreement.....	11
3	Srovnání Varšavské a Montrealské úmluvy.....	12
3.1	Působnost.....	12
3.2	Přepravní dokumenty.....	15
3.2.1	Letenka.....	15
3.2.2	Zavazadlový lístek.....	17
3.2.3	Letecký nákladní list.....	20
3.3	Odpovědnost dopravce.....	24
3.3.1	Smluvní odpovědnost v oblasti mezinárodní přepravy.....	24
3.3.2	Režim odpovědnosti.....	26
3.3.2.1	Varšavská úmluva.....	26
3.3.2.1.1	Zavinění a presumpce zavinění.....	26
3.3.2.1.2	Omezení odpovědnosti.....	28
3.3.2.1.3	Kvalifikované zavinění.....	30
3.3.2.1.4	Spoluzavinění poškozeného.....	32
3.3.2.2	Montrealská úmluva.....	32
3.3.2.2.1	Dvoustupňový odpovědnostní systém.....	32
3.3.2.2.2	Zproštění odpovědnosti.....	33
3.3.2.2.3	Kvalifikované zavinění.....	34
3.3.2.2.4	Pojištění.....	34
3.3.3	Měnové otázky.....	35
3.3.4	Odpovědnost za škody způsobené cestujícím.....	36
3.3.5	Odpovědnost za škody způsobené na nezapsaných zavazadlech.....	39
3.3.6	Odpovědnost za škody způsobené na zapsaných zavazadlech a zboží.....	40
3.3.7	Odpovědnost za škodu způsobenou zpožděním.....	43
3.3.8	Uplatnění nároků.....	44
3.3.9	Všeobecná a závěrečná ustanovení.....	46
4	Právní úprava v rámci EU.....	48
4.1	Dopravní politika Společenství.....	48
4.2	Nařízení Rady (EHS) č. 295/91.....	50
4.3	Nařízení Rady (ES) č. 2027/97.....	51
4.4	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004.....	52

4.4.1	Rozsudek ESD ve věci C-344/04: The Queen, na žádost International Air Transport Association and European Low Fares Airline Association v. Department for Transport.....	58
4.4.2	Rozsudek ESD ve věci C-204/08 Rehder v. Air Baltic Corporation.....	62
4.4.3	Rozsudek ESD ve spojených věcech C-402/07 Sturgeon v. Condor a C-432/07 Böck a Lepuschitz v. Air France.....	64
5	Závěr	67
6	Seznam zkratek	68
7	Seznam použitých pramenů	70
8	Seznam příloh.....	73
9	Přílohy.....	I

1 Úvod

Letecká přeprava je nejmladším druhem přepravy, svým dynamickým rozvojem si však na trhu vydobyla významnou pozici. Jejími hlavními přednostmi jsou rychlost, bezpečnost a schopnost překonávat geografické překážky. Naopak její nevýhodou bývala tradičně shledávána finanční náročnost. To však již dnes díky silnému konkurenčnímu prostředí nelze tvrdit, větší dostupnost letecké přepravy jde však ruku v ruce se sníženým pohodlím.

Mezinárodní přeprava je komplementární vůči mezinárodnímu obchodu, a tak není divu, že je silně ovlivňována hospodářskou situací. Historický vývoj mezinárodní letecké přepravy započal na začátku 20. století a celkově se vyznačuje stálou vzrůstající tendencí. Výrazný pokles zaznamenaný roku 2001 byl z velké části dáván za vinu teroristickým útokům z 11. září. V roce 1929 byla letecká přeprava negativně ovlivněna velkou hospodářskou krizí a ze stejných důvodů se nenachází v dobré situaci ani v současné době. Nejhlubší propad nastal během roku 2009. Nyní, rok poté, se však zdá, že se světová letecká přeprava z krize dostává, o čemž svědčí opět stoupající poptávka po přepravě cestujících i zboží.

Mezinárodní přepravu lze definovat jako přepravu, jejíž místo výchozí a místo cílové se nacházejí na území různých států. Mezinárodní přeprava však překračuje nejen hranice jednotlivých států, ale současně také jejich právních řádů. Soukromoprávní vztahy vznikající v rámci mezinárodní letecké přepravy jsou tedy vztahy s mezinárodním prvkem, jež mezinárodní právo soukromé upravuje pomocí norem kolizních a norem přímých. Normy přímé obsahují hmotněprávní úpravu práv a povinností účastníků právního vztahu a nejčastěji jsou sjednávány ve formě mezinárodních úmluv. Naopak normy kolizní hmotněprávní úpravu neobsahují, pouze pomocí kolizních kritérií odkazují na právní řád státu, jehož normami se daný vztah bude řídit. V soukromoprávních vztazích z mezinárodní letecké přepravy se běžně cizích prvků vyskytuje hned několik. Určení rozhodného práva podle kolizních kritérií v takovém případě není jednoduché a může vést i k určení právního řádu, který k danému právnímu vztahu nemá žádný podstatný význam.

Prioritou se tak stalo přijetí mezinárodní úmluvy, která by pomocí přímých norem úpravu mezinárodní letecké přepravy unifikovala. To se z velké části podařilo roku 1929 přijetím Varšavské úmluvy, která sjednotila úpravu přepravních dokumentů a

odpovědnosti dopravce, tedy klíčových momentů mezinárodní přepravy. Ta však nemohla vyhovovat požadavkům navždy a v roce 1999 byla nahrazena Montrealskou úmluvou. Na srovnání těchto dvou úmluv, v současné době existujících vedle sebe, je zaměřeno jádro diplomové práce. Do úpravy vztahů vznikajících z mezinárodní letecké přepravy však stále výrazněji zasahuje také regulace v rámci Evropského společenství. Na některé otázky upravené formou nařízení a zejména na jejich souvislosti s Varšavskou a Montrealskou úmluvou v této práci upozorňuji taktéž.

2 Přehled snah o unifikaci mezinárodního práva leteckého

2.1 Počátky regulace mezinárodní letecké dopravy

První pokusy právní úpravy mezinárodních letů, které se objevily koncem 19. století, byly spojeny s používáním balónů k vojenským účelům.¹ Zanedlouho poté bratři Wrightovi vyvinuli první letadlo a rozvoj letectví začal rychle stoupat. Již v roce 1910 byla do Paříže svolána konference, jejímž cílem bylo vyřešit otázku právního režimu vzdušného prostoru. Ta ale skončila nezdarem kvůli rozdílným názorům delegací Anglie, prosazující suverenitu státu nad vzdušným prostorem, a Francie, navrhuující uznání svobody vzduchu. Faktickým uznáváním jednotlivých států se ale prosazovala teorie suverenity nad vzdušným prostorem.² Na Pařížské konferenci v roce 1919 byla přijata **Úmluva o úpravě letectví, tzv. Pařížská úmluva**, zakotvující princip suverenity nad vzdušným prostorem a právo pokojného přeletu cizích letadel nad územím druhých států. Některé státy se zněním Pařížské úmluvy nesouhlasily, i ony si ale uvědomovaly nutnost právní úpravy leteckého práva. Vzniklo tak několik dalších obsahově podobných úmluv, například **Iberoamerická úmluva** podepsaná roku 1926 v Madridu nebo **Panamerická úmluva o komerčním letectví**, známá pod názvem **Havanská úmluva**, kterou ratifikovalo jedenáct států pocházejících z amerického kontinentu.

2.2 Varšavská úmluva

Letecká doprava je schopna rychle překonávat velké vzdálenosti a tím dává vzniknout mnoha právním vztahům s mezinárodním prvkem. Proto se již od vzniku letectví odborníci různých zemí shodovali na tom, že je potřeba co nejdříve sjednotit právní úpravu jednotlivých států. Situaci komplikovala skutečnost, že díky prudkému rozvoji letecké dopravy ve dvacátých letech 20. století většina států již měla vlastní letecké zákony. Soudy ostatních států aplikovaly na problematiku letecké dopravy analogicky obecné předpisy občanského práva.³

¹ Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J.: *Civilní letectví ve světle práva*, LexisNexis 2005, s.11.

² Tamtéž, s.12.

³ Milde, M.: *Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží*, Studie z mezinárodního práva, 1962, s. 230.

Na nutnost úpravy mezinárodního práva leteckého upozornil již v roce 1922 Konsultativně technický výbor Společnosti národů a rok poté i Mezinárodní obchodní komora. Z jejich iniciativy byla v říjnu roku 1926 svolána do Paříže I. mezinárodní diplomatická konference o leteckém právu soukromém. Předběžně schválila Návrh úmluvy o odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké dopravě a rozhodla o vytvoření **Mezinárodního technického výboru právních znalců letectví** (Comité Internationale Technique d'Experts Juridiques Aériens – dále jen „CITEJA“), kde zasedali i delegáti československé vlády. CITEJA se poprvé sešel již roku 1926. Jeho úkolem bylo vypracovat návrh mezinárodní úmluvy, která by definovala pravidla odpovědnosti dopravce a upravila náležitosti přepravních dokumentů.⁴

Nabízela se tři možná řešení:

- 1) přijetí jednotné hmotněprávní úpravy, která by byla přejata i do vnitrostátní právní úpravy jednotlivých států a platila by jednotně ve styku mezinárodním i vnitrostátním;
- 2) sjednocení kolizních norem a sjednocení předpisů o pravomoci a příslušnosti soudů;
- 3) stanovení jednotných hmotněprávních předpisů, jejichž platnost by byla omezena výlučně na otázky mezinárodního styku.⁵

První možnost by představovala z hlediska unifikace nejlepší volbu, vyžadovala by ale značné zásahy do vnitrostátní úpravy jednotlivých států. Druhá možnost by naopak znamenala pouze minimální úspěch, finální návrh byl tedy pojat v duchu zlaté střední cesty, stanovení jednotných hmotněprávních předpisů platných pouze v občanskoprávních vztazích s cizím prvkem. Výsledek činnosti CITEJA byl projednáván na II. mezinárodní diplomatické konferenci o leteckém právu soukromém, která se konala ve dnech 4. až 12. října 1929 ve Varšavě. V poslední den konference byla zástupci 23 států podepsána **Varšavská úmluva (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, dále jen „VÚ“)**.⁶ Jak již z názvu úmluvy vyplývá, neunifikuje vyčerpávajícím způsobem oblast mezinárodní letecké přepravy, ale zaměřuje se na nejpálčivější problémy, a to na úpravu dopravních dokumentů a jednotné vymezení odpovědnosti dopravce. VÚ se

⁴ Matte, N. M.: International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, Law of Transport, 1982, s. 17.

⁵ Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva 1962, s. 231.

⁶ Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J.: Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis 2005, s.13.

stala nejen základním dokumentem mezinárodní letecké dopravy, ale zároveň jedním z nejdůležitějších počinů celého mezinárodního práva soukromého. VÚ je podrobně rozebrána v kapitole třetí.

Rozvoj letecké dopravy vyžadoval v průběhu let modifikace a doplnění úpravy VÚ. Její novelizace spolu s doplňujícími úmluvami tvoří spolu s ní samotnou tzv. **Varšavský systém**.⁷

2.3 Chicagská úmluva

V období před II. světovou válkou byla mezinárodní přeprava regulována dvěma mezinárodními úmluvami, Pařížskou (1919) a Havanskou (1928). V té době existovalo zhruba 50 nezávislých států. Pařížská úmluva byla ratifikována 33 státy, Havanská úmluva pouze 11 státy, je tedy zřejmé, že některé země se nestaly smluvní stranou ani jedné z těchto úmluv.⁸ V průběhu II. světové války sice civilní letectví téměř vymizelo, mezinárodní letectví obecně ale zaznamenalo obrovský rozmach a stávající pravidla se začala jevit jako nedostatečná.

Z iniciativy Spojených států amerických (dále jen „USA“), které v té době zaujímaly vedoucí postavení v oblasti konstrukce letadel, byla svolána do Chicaga konference, konající se ve dnech 1. listopadu až 7. prosince 1944. V závěrečném aktu byly obsaženy následující dohody:

- Dočasná dohoda o mezinárodním civilním letectví
- Úmluva o mezinárodním civilním letectví
- Dohoda o transitu mezinárodních leteckých dopravních služeb („Two Freedom Agreement“)
- Dohoda o mezinárodní letecké dopravě („Five Freedom Agreement“).

Československo se stalo signatárním státem Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a Dohody o transitu mezinárodních leteckých dopravních služeb.⁹

Chicagská konference se stala jednou z nejúspěšnějších konferencí vůbec. Nejvýznamnější dokument, **Úmluva o mezinárodním civilním letectví, tzv. Chicagská úmluva**, nahradila Pařížskou a Havanskou úmluvu. Stejně jako ony uznává výlučnou

⁷ Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V.: Úvod do práva mezinárodního obchodu, Aleš Čeněk, 2003, s. 268.

⁸ Dostupné z: http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/1944_the_chicago_convention.htm.

⁹ Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J.: Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis 2005, s.14.

suverenitu států nad vzdušným prostorem nad svým státním územím. Navíc upravuje další otázky, které si rozvoj letectví vyžádal, například určení státní příslušnosti letadel nebo úpravu podmínek, které musí letadla splňovat, reagující tak na snahy o zvýšení bezpečnosti letecké dopravy. V neposlední řadě obsahuje také ustanovení tvořící statut **Mezinárodní organizace pro civilní letectví** (International Civil Aviation Organization , dále jen „ICAO“).¹⁰

2.4 Haagský protokol

Se stoupající životní úrovní ve většině států se začala jevit nutná změna některých ustanovení VÚ. Týkalo se to zejména limitů odpovědnosti dopravce, poněvadž výše 125 000 franků Poincaré, stanovená VÚ, která odpovídá přibližně 10 000 USD, byla již nedostačující.¹¹

Díky iniciativě ICAO byl 28. září 1955 v Haagu podepsán **Protokol pozměňující a doplňující Varšavskou úmluvu, tzv. Haagský protokol** (dále jen „HP“). Byl první přímou změnou VÚ. Limity odpovědnosti dopravce vůči cestujícím v případě zranění, úmrtí či zpoždění se zdvojnásobily na 250 000 franků Poincaré.

HP nebyl ratifikován všemi státy, které přijaly VÚ. Roztříštěnost systému způsobilo zejména odmítnutí ze strany USA jako významného subjektu na poli letectví. Automaticky se smluvní stranou staly až roku 1999 ratifikací jiné dílčí změny VÚ, Montrealského protokolu IV. HP nabyl účinnosti 1. srpna 1963 a podle posledních údajů byl ratifikován 137 státy.¹²

2.5 Guadalajarská úmluva

Dne 18. září 1961 byla na konferenci v mexické Guadalajaře podepsána Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, tzv. Guadalajarská úmluva. Účinnosti nabyla 1. května 1964 poté, co byla ratifikována prvními pěti státy. Úmluva může být aplikována pouze tehdy, pokud oba státy, ve kterých doprava začíná a končí, jsou smluvními stranami.¹³ Úmluva nebyla

¹⁰ Cílem ICAO, definovaným v Chicagské dohodě, je rozvoj mezinárodního civilního letectví. V praxi jsou velmi užitečné jí definované standardy – kódy letišť, leteckých dopravců a typů letadel.

¹¹ Matte, N. M.: International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, Law of Transport, 1982, s. 18.

¹² Dostupné z: <http://www.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.pdf>.

¹³ Goldhirsch, L.: The Warsaw Convention Annotated, Kluwer Law Int., 2000, s. 7.

tak široce přijata jako HP, což přineslo další problematické rozdíly v úpravě mezinárodního leteckého práva. Dle posledních údajů byla ratifikována 86 státy.¹⁴

Na rozdíl od HP, který VÚ přímo mění, se jedná o úmluvu k ní dodatkovou. Úmluva měla za úkol doplnit text VÚ, která nedefinuje pojem dopravce, ačkoli osoba dopravce je v celé úpravě klíčová. Ani Guadalajarská úmluva však tuto definici neobsahuje, zavádí ale nové pojmy dopravce smluvního a dopravce skutečného.

Smluvním dopravcem se rozumí osoba, která jako podnikatel uzavřela přepravní smlouvu podle VÚ s cestujícím nebo zasílatelem nebo s osobou jednající jménem cestujícího nebo zasílatele.¹⁵ Oproti tomu, skutečným dopravcem se rozumí osoba jiná než smluvní dopravce, která z pověření smluvního dopravce provádí dopravu s vyloučením dopravce následného podle čl. 30 VÚ.¹⁶ Tímto řeší problematiku nájmu a charteru letadla, tedy situací, kdy se vyskytuje více subjektů zařaditelných pod pojem „doprovce“ podle VÚ. Guadalajarská úmluva neobsahuje žádné ustanovení o vzájemném poměru obou dopravců a upravuje pouze vztahy mezi uživatelem a dopravcem. Oba dopravci odpovídají za škody podle ustanovení VÚ, a to smluvní dopravce za celou dopravu, skutečný dopravce za tu část dopravy, kterou provedl. Ručení je upraveno jako solidární, ačkoliv tak není výslovně označeno. Ten, kdo by provedl dopravu nebo její část bez pověření, by byl dopravcem nahodilým a byl by odpovědný přímo uživateli.¹⁷

2.6 Guatemalský protokol

Dne 8. března 1971 byl v Guatemala City sjednán **Protokol o změně Varšavské úmluvy, tzv. Guatemalský protokol**. Je druhým dokumentem přímo měnícím obsah VÚ.

Po vypovězení VÚ ze strany USA v listopadu 1965 iniciovala ICAO revizi stávajícího systému. Počátky vyjednávání obsahu úmluvy byly ve znamení rozdílných požadavků delegace USA, která požadovala zavedení koncepce objektivní odpovědnosti a zvýšení odpovědnostních limitů minimálně na částku 100 000 USD, a snah evropských států, které byly pro zachování odpovědnosti založené na presumovaném zavinění a proti

¹⁴ Dostupné z: <http://www.icao.int/icao/en/leb/guadalajara.pdf>.

¹⁵ Čl. 1 b) Guadalajarské úmluvy.

¹⁶ Basch, J: Úmluva o mezinárodní dopravě letadlem, kterou provádí jiná osoba než smluvní dopravce, Časopis pro mezinárodní právo, 1965, s. 93.

¹⁷ Basch, J: Úmluva o mezinárodní dopravě letadlem, kterou provádí jiná osoba než smluvní dopravce, Časopis pro mezinárodní právo, 1965, s. 93.

zvyšování odpovědnostních limitů dopravce.¹⁸ Konečné znění jasně opouštělo zastaralou koncepci ochraňující letecké společnosti. Limit náhrady škody se pro případ smrti nebo zranění cestujícího zvýšil na 1 500 000 franků Poincaré, koncepce odpovědnosti se změnila z odpovědnosti za zavinění na odpovědnost objektivní. Dopravce se stal odpovědným, pokud k úmrtí či k tělesné újmě došlo z důvodu události na palubě letadla, během nastupování nebo vystupování. Odpovědným ale není, pokud k úmrtí nebo tělesné újmě došlo výhradně kvůli zdravotnímu stavu cestujícího. Zprostit odpovědnosti se může též v případě, že prokáže, že škoda byla způsobena nedbalostí nebo jiným neoprávněným činem osoby uplatňující nárok.

Úprava přepravy zboží a zpoždění osob a jejich zavazadel nedoznala tak zásadních změn a nadále se aplikuje koncepce odpovědnosti za zavinění. V případě zpoždění byl stanoven limit náhrady škody na jednoho cestujícího 62 500 franků Poincaré. Při zničení, ztrátě, škodě na zavazadle nebo zpoždění zavazadla byl zaveden limit 15 000 franků Poincaré na jednoho cestujícího. Dopravce byl zproštěn odpovědnosti za cokoli, co neměl možnost ovlivnit.

Protokol dále zjednodušil náležitosti letenky, rozšířil soudní jurisdikci o možnost podat žalobu v místě trvalého pobytu nebo domicilu, a umožnil státům vytvoření dalších zdrojů pro náhradu škod poškozeným. Zároveň stanovil, že odpovědnostní limity budou přezkoumány po pěti a deseti letech od nabytí účinnosti protokolu. K tomu je zapotřebí ratifikace alespoň 30 státy, přičemž letecká doprava těchto zemí musí představovat nejméně 40 procent celosvětového objemu.¹⁹ Nabytí účinnosti bylo velmi zkomplikováno již tím, že USA protokol neratifikovaly, a vzhledem k přijetí dalšího dokumentu, Montrealských protokolů, již není ani reálné.

2.7 Montrealské protokoly

Dne 25. září 1975 byly v Montrealu podepsány čtyři dodatkové protokoly k Varšavskému systému.

Montrealské protokoly I, II a III upravují přechod na jinou měnovou jednotku, z franku Poincaré na měnovou jednotku Mezinárodního měnového fondu, tzv. **SDR (z angl.**

¹⁸ Matte, N. M.: International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, Law of Transport, 1982, s. 20.

¹⁹ Matte, N. M.: International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, Law of Transport, 1982, s. 20.

Special Drawing Rights – zvláštní práva čerpání),²⁰ a to Montrealský protokol I pro původní znění VÚ, Montrealský protokol II ve vztahu k VÚ revidované HP, a Montrealský protokol III pro VÚ ve znění upraveném Haagským i Guatemalským protokolem.²¹

Montrealský protokol IV reaguje zejména na přizpůsobení přepravních dokumentů automatizaci a opět zvyšuje odpovědnostní limity pro dopravce.²² Zásadní změny přinesl do úpravy dopravy zboží, kde koncepci odpovědnosti za zavinění nahrazuje odpovědností za riziko. Limit náhrady škody je nově stanoven částkou 17 SDR za kilogram. Čl. 5 protokolu výslovně umožňuje se souhlasem odesílatele nahradit nákladní letecký list jiným prostředkem, uchovávaným záznamy provedené dopravy.

Snahou o posílení unifikace je ustanovení, podle kterého se stát ratifikující Montrealský protokol IV automaticky stává smluvním státem VÚ ve znění upraveném HP.

Montrealské protokoly I a II se staly platnými 15. února 1996, Montrealský protokol IV získal potřebných třicet ratifikací 14. června 1998. Zbývající, Montrealský protokol III, účinnosti nikdy nenabyl.

2.8 Montrealská úmluva

Jak je z předchozího vývoje patrné, úprava mezinárodní letecké dopravy se nedala označit za unifikovanou. Objevily se snahy o vypracování dalšího dodatečného protokolu k Varšavskému systému, přesto výraznější byly tendence k přijetí zcela nové úmluvy, která by nahradila stávající režim. Původní návrh vypracovaný v rámci ICAO se stal podkladem pro jednání v Montrealu na jaře roku 1997, kde byl přijat **Návrh úmluvy o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě**. Návrh převzal některá ustanovení Guatemalského protokolu, Montrealského protokolu IV, téměř celou Guadalajarskou úmluvu a zároveň zachovával zažitou strukturu VÚ.²³ Po dalších úpravách provedených z iniciativy jednotlivých států i mezinárodních organizací byl finální návrh předložen na konferenci konající se ve dnech 10. až 29. května 1999 v Montrealu, kde byla 28. května 1999 schválena a podepsána **Úmluva o sjednocení**

²⁰ Horník, J: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 2000, s. 262.

²¹ Matte, N. M.: International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, Law of Transport, 1982, s. 22.

²² Horník, J: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 2000, s. 263.

²³ Horník, J: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 2000, s. 264.

některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, tzv. Montrealská úmluva (dále jen „MÚ“). Její obsah bude předmětem kapitoly třetí.

2.9 Ostatní iniciativy

Koncepce odpovědnosti stanovená Varšavským systémem byla všeobecně pocitována jako přespříliš ochranná vůči leteckým společnostem. Proto často sami dopravci přijali opatření soukromoprávní povahy, která modifikovala Varšavský systém a podmínky jejich odpovědnosti zpříšňovala. Příkladem je Montrealské prozatímní ujednání, Japonská iniciativa nebo dohody známé pod názvem IATA Carrier Agreement. Jindy byla úprava odpovědnosti stanovená Varšavským systémem regulována na národní úrovni, jako v případě Itálie, kde byl v roce 1988 přijat zákon č. 274. Ten zvyšoval limit náhrady škody na 100 000 SDR v případě škody vzniknuvší cestujícím využívajícím služby italských aerolinií nezávisle na trase, nebo všech ostatních dopravců provozujících dopravu s místem odletu, místem určení nebo s plánovanou zastávkou na území Itálie.²⁴

2.9.1 Montrealské prozatímní ujednání

Z důvodu nespokojenosti s výší limitů odpovědnosti dopravce oznámily USA v roce 1965 vypovězení VÚ. Skutečností bylo, že tyto limity byly výrazně nižší než obdobné limity na vnitrostátních letech.²⁵ Tento krok USA byl vzat vážně a jeho následkem bylo přijetí Montrealského prozatímního ujednání dne 4. května 1966, což bylo důvodem k odvolání vypovězení VÚ ze strany USA. Vše ovšem pouze za podmínky, že do roku 1969 bude Úmluva změněna. Tato lhůta byla později prodloužena do roku 1970.

Podstatou tohoto prozatímního ujednání bylo zvýšení limitů odpovědnosti dopravce v případě smrti nebo tělesné újmy cestujícího na 75 000 USD, a to pro všechny lety s místem odletu, místem určení nebo plánovanou zastávkou na území USA. Zároveň se dopravci zavázali vzdát se výhod, která jim zaručuje čl. 20 odst. 1 VÚ, který stanoví, že dopravce není odpovědný, prokáže-li, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo že nemohli tak učinit.

²⁴ Hermida, J.: The New Montreal Convention: The International Passenger's Perspective, Air & Space Law, vol. XXVI/3, 2001, s. 152.

²⁵ Matte, N. M.: International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, Law of Transport, 1982, s. 19.

2.9.2 Japonská iniciativa

Jako reakci na nevyhovující úpravu odpovědnosti dopravce podle Varšavského systému přijaly v roce 1992 všechny japonské aerolinie dvoustupňový odpovědnostní systém, známý pod názvem Japonská iniciativa. Společnosti se tak zavázaly k objektivní odpovědnosti až do výše 100 000 SDR bez možnosti uplatnění práva podle čl. 20 odst. 1 VÚ. Ten mohly využít až pro nároky převyšující částku 100 000 SDR.²⁶

2.9.3 IATA Inter-carrier Agreement

Názvem IATA Inter-carrier Agreement se označuje soubor třech dohod, přijatých v rámci seskupení dopravců International Air Transport Association (dále jen „IATA“)²⁷ v letech 1995 až 1996. Účelem je stejně jako v případě Montrealského prozatímního ujednání a Japonské iniciativy zřeknutí se některých výhod daných VÚ týkajících se omezení odpovědnosti dopravce pro případ zranění, smrti nebo jiné tělesné újmy cestujícího. Dle této dohody je dopravce odpovědný bez ohledu na zavinění do výše 100 000 SDR, stačí pouze, prokáže-li žalobce, že škoda byla způsobena nehodou. Nemůže se tedy dovolávat možnosti vyhnout se odpovědnosti dle čl. 20 VÚ odst.1. Tohoto ustanovení může využít pouze k vyloučení náhrady škody nad částku 100 000 SDR.²⁸ Přejímá tak koncepci zavedenou o tři roky dříve japonskými dopravci.

Tento dvoustupňový systém umožňoval zajistit alespoň částečnou finanční kompenzaci v případech, ve kterých se za viníka nehody nedal označit letecký dopravce. Takovou situací může být nehoda v důsledku teroristického útoku, například zásah letadla raketou, tedy situace, kterou dopravce v žádném případě nemůže ovlivnit. Čl. 20 odst. 1 VÚ by dopravce zprostil odpovědnosti, a tím by cestující či rodiny obětí byli ponecháni bez jakékoli finanční kompenzace. IATA Inter-carrier Agreement v tomto případě zajišťuje alespoň omezenou finanční náhradu.²⁹

²⁶ Hermida, J.: The New Montreal Convention: The International Passenger's Perspective, Air & Space Law, vol. XXVI/3, 2001, s. 152.

²⁷ IATA je sdružení 230 leteckých společností, které mají celkem 93% podíl na mezinárodní letecké přepravě.

²⁸ Pickelman, M. R.: Draft Convention for the Unification of Certain Rules for international Carriage by Air: The Warsaw Convention Revisited for the Last Time?, JALC vol. 64, 1998, s. 289.

²⁹ Ortino, F., Jurgens, G.: The IATA Agreements and the European Regulation: The Latest Attempts in the Pursuit of a Fair and Uniform Liability Regime for International Air Transportation, JALC vol. 64/1999, s. 392.

3 Srovnání Varšavské a Montrealské úmluvy

Podle aktuálních údajů byla VÚ³⁰ za dobu své více než osmdesátileté existence ratifikována 152 státy.³¹ MÚ získala za mnohem kratší dobu 97 ratifikací,³² což se dá považovat za úspěch. Ač se dá očekávat, že režim MÚ v budoucnosti zcela nahradí Varšavský systém, v dnešní době existují vedle sebe, a proto i Varšavský systém je ještě nutno brát v potaz.

3.1 Působnost

VÚ v čl. 1 odst. 1 stanoví, že se vztahuje na veškerou mezinárodní dopravu osob, zavazadel nebo zboží, provozovanou letadlem za úplatu.

V odst. 2 dále výslovně uvádí, že **mezinárodní dopravou** ve smyslu úmluvy je každá doprava, při které podle ujednání stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušování dopravy nebo k překládání či nikoliv, buď na území dvou smluvních stran, nebo na území pouze jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka³³ na území jiného státu, i když tento stát není smluvní stranou. Občanství nebo bydliště cestujícího není rozhodné, stejně tak jako státní příslušnost letecké společnosti.³⁴ Pro povahu smlouvy je určující, co bylo mezi stranami ujednáno, změna vyplývající z vůle pouze jedné strany nemůže změnit mezinárodní charakter smlouvy.³⁵ Smluvní stranou se rozumí stát, který VÚ ratifikoval, nestačí pouze podepsání úmluvy.

VÚ se vztahuje na **dopravu osob, zavazadel nebo zboží**. Ač pojmy osob a zavazadel nečinily v praxi potíže, u termínu zboží se vyskytly diskuze, zda se pod tento pojem řadí živá zvířata. Dle použití pojmu „*marchandises*“ v autentickém francouzském znění úmluvy se dovozuje, že se úmluva na živá zvířata vztahuje.³⁶

³⁰ V následujícím výkladu je označením „VÚ“ myšlena VÚ tak, jak byla revidována HP, pokud z textu nevyplývá něco jiného.

³¹ Viz příloha č. 1.

³² Viz příloha č. 2.

³³ Zastávkou se rozumí místo dohodnuté ve smlouvě, kde letadlo přistane během výkonu dohodnuté přepravy, nezávisle na účelu takového přistání.

³⁴ Goldhirsch, L.: *The Warsaw Convention Annotated*, Kluwer Law Int., Hague 2000, s. 14.

³⁵ Matte, N. M.: *International Air Transport*, *International Encyclopedia of Comparative Law*, Vol. XII, Law of Transport, 1982, s. 27.

³⁶ Goldhirsch, L.: *The Warsaw Convention Annotated*, Kluwer Law Int., Hague 2000, s. 10.

Pojmovým znakem dopravy, na kterou se vztahuje VÚ, je i doprava **provozovaná letadlem**. Definici letadla text úmluvy nestanoví, v roce 1944 to ale napravila ICAO v rámci Chicagské úmluvy, kde v Příloze č. 7 stanoví, že za letadlo se považuje zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu. Za letadla lze tak považovat i balóny, vzducholodě, vrtulníky či kluzáky, ale ne vznášedla nebo zařízení s raketovým pohonem.³⁷

Určujícím znakem dopravy pod působností VÚ je také její **úplatnost**. VÚ se vztahuje na úplatnou dopravu a dále také bezplatnou, kterou provádí letecký podnik. Judikatura vyvodila, že na zaměstnance leteckého podniku se úmluva nevztahuje, jsou-li ve výkonu pracovní činnosti. Pokud se ale letadlem dopravují na smluvené místo výkonu služby, nebo se naopak po jejím skončení dopravují zpět, jejich postavení s mnohem více blíží cestujícím a úmluva se použije. Dělicím kritériem pro určení úplatnosti je často letenka, deklarující uzavření smlouvy; například na dopravu zaměstnance využívajícího volné lety se VÚ nepoužije, jinak tomu ale bude, pokud mu byla vydána letenka. Úplatnost však nemusí vždy spočívat přímo v zaplacení určité finanční částky. V konkrétním případě soud bere v potaz i jiné odměny a služby za poskytnutou dopravu a zdánlivě bezplatnou dopravu posoudit jako úplatnou a aplikovat VÚ.³⁸

VÚ se vztahuje na dopravu provozovanou státem nebo jinými právníckými osobami veřejného práva.³⁹ Podle čl. 2 odst. 2 se však úmluva nevztahuje na dopravu listovní pošty a poštovních balíků. Toto ustanovení je zcela opodstatněné z důvodu speciální úpravy v Londýnské poštovní konvenci, vznikající ve stejné době jako VÚ.⁴⁰ Vzhledem k novosti letecké dopravy a absenci propracovaných technologií byly z působnosti původního znění VÚ vyloučeny první pokusné lety dopravců za účelem zřízení nových leteckých linek. Stejně tak se úmluva neaplikovala na dopravu prováděnou za mimořádných okolností mimo rámec normálního leteckého provozu. V době přijetí HP už byla situace jiná, tzv. průzkumné lety již neměly své opodstatnění a tudíž byly z textu VÚ odstraněny. Co se týče letů prováděných za mimořádných okolností, jako jsou například lety pomáhající při živelné pohromě, stále jsou podrobeny zvláštnímu režimu,

³⁷ Horník, J.: Výklad některých pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy, EMP 6/1999, s. 41.

³⁸ Matte, N. M.: International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, Law of Transport 1982, s. 29.

³⁹ Čl. 2 odst. 1 VÚ.

⁴⁰ Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva 1962, s. 236.

ale již ne tak, že vůbec nespádají do působnosti VÚ, pouze se na ně nevztahují ustanovení čl. 3 až 9 o dopravních dokumentech.

V čl. 1 odst. 3 VÚ je upravena doprava postupná, tedy doprava provedená postupně několika dopravci, která je zamýšlena jako jediný výkon. Na tato ustanovení navazuje čl. 30, podle něhož podléhá každý takový postupný dopravce pravidlům úmluvy, a pro část dopravy, provedenou pod jeho dozorem, je považován za smluvní stranu dopravní smlouvy. Dle čl. 31 se úmluva vztahuje na tu část kombinované dopravy, která je provozována letadlem a splňuje ostatní podmínky.

MÚ přesně kopíruje strukturu předchozí úmluvy a v článku 1 nevymezuje žádné významné změny oproti předešlé úpravě. Za povšimnutí stojí změna ústředního termínu v textu obou úmluv. Pojem „doprava“, používaný v textu VÚ, je nahrazen termínem „přeprava“. Doprava bývá charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.⁴¹ Oproti tomu výraz přeprava je užší, označuje uskutečňování přemístění osob nebo nákladu z hlediska účelu a výsledku. Přesto je pravděpodobné, že touto změnou nebyly sledovány žádné změny, pouze byl termín přeprava vyhodnocen jako přesnější pro účel úmluvy. Ke změně došlo při vymezení subjektu provozujícího bezplatnou přepravu pod působností MÚ – místo výrazu letecký podnik používá MÚ slovní spojení podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou. Tento výraz je nepochybně širší a zahrnuje například i lety provozované soukromými společnostmi v rámci služeb svým klientům, na které by VÚ aplikována nebyla.

Jelikož si MÚ vytyčila za cíl co nejvíce možnou unifikovanou úpravu letecké přepravy, došlo k integraci mírně upravených ustanovení Guadalajarské úmluvy přímo do jejího textu. Tak čl. 1 odst. 4 MÚ stanoví, že Úmluva platí též pro leteckou přepravu prováděnou jinou osobou, než je smluvní dopravce, které je věnována hlava V.

Ani MÚ se nepoužije při přepravě poštovních zásilek, pouze nově v čl. 2 odst. 2 upřesňuje, že dopravce při takové přepravě odpovídá pouze příslušné poštovní správě podle jejich specifických pravidel.

⁴¹ Pernica P., Novák R., Zelený L., Svoboda V., Kavalec K.: Doprava a zasilatelství, ASPI Publishing, 2001, s. 27.

Úprava postupné i kombinované přepravy byla s nepatrnými odchylkami převzata z textu VÚ.

3.2 Přepravní dokumenty

3.2.1 Letenka

Dle VÚ je letenka dokumentem, který je dopravce povinen vydat při dopravě cestujících. Nedostatek nerevidovaného znění VÚ, spatřovaný v absenci právní kvalifikace pojmu letenky, byl napraven HP, který stanovil, že letenka je důkazem o uzavření a podmínkách dopravní smlouvy. Není tedy cenným papírem, ale legitimačním dokladem. Podrobnější právní vymezení upravuje IATA, z čehož čerpají jednotliví letečtí dopravci ve svých všeobecných dopravních podmínkách pro dopravu cestujících, zavazadel a zboží.⁴²

Čl. 3 odst. 1 VÚ obsahuje minimum náležitostí, které musí mít každá vydaná letenka. Jsou jimi:

- 1) označení místa odletu místa určení;
- 2) leží-li místa odletu a určení na území jediné smluvní strany a předvídá-li se jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, označení alespoň jedné z těchto zastávek;
- 3) oznámení, kterým se upozorňuje na možnost platnosti VÚ, která upravuje a ve většině případů omezuje odpovědnost dopravce za usmrcení nebo úhonu na těle, jakož i za ztrátu nebo poškození zavazadel.

Odst. 2 dále upravuje situace, kdy dojde ke ztrátě letenky, letenka je nesprávná či zcela chybějící. Ani tyto okolnosti nemají dle úmluvy vliv na existenci a platnost dopravní smlouvy. Jinak je to ale v případě porušení povinnosti dopravce tím, že letenka neobsahuje oznámení, kterým se upozorňuje na možnost platnosti VÚ, či nechá nastoupit na palubu letadla se svým souhlasem osobu, které letenku vůbec nevydává. Tím dopravce přichází o možnost dovolávat se ustanovení čl. 22 VÚ, tedy limitů své vlastní odpovědnosti. V historii soudních rozhodnutí můžeme najít několik zajímavých případů, týkajících se náležitosti doručení letenky, nebo jejího vyhotovení. Jednou z prvních sporných otázek se ukázala být včasnost doručení letenky. Je-li letenka doručena až bezprostředně před nástupem do letadla nebo dokonce až na palubě, je sice naplněna litera

⁴² Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva 1962, s. 238.

úmluvy, ale postrádá svůj účel, kterým je možnost reagovat na skutečnosti na letence uvedené. Tak bylo v případě Mertens v. Flying TigerLine 16. února 1964 rozhodnuto, že pro vydání letenky v souladu s čl. 3 odst. 2 VÚ musí být cestujícímu doručena s dostatečným předstihem tak, aby měl možnost zareagovat na ustanovení výrazně omezující odpovědnost dopravce a zvážit tak možné připojištění cesty. V duchu tohoto rozhodnutí bylo dále pokračováno i v rozsudku ve věci Warren v. Flying Tiger Line z 25. října 1965.⁴³

Problémem se také ukázala být velikost písma použitého na letence. Pod hrozbou vyloučení limitů odpovědnosti VÚ požaduje uvedení upozornění o aplikaci úmluvy, letečtí dopravci ale toto oznámení někdy vyznačili způsobem, který hraničil s možností běžného cestujícího vůbec takový nápis přečíst. Průlomovým v této problematice se stal případ Lisi v. Alitalia, vedený u newyorského soudu v roce 1966, kdy upozornění uvedené písmem velikosti 4 bylo označeno za nečitelné a prakticky neviditelné. Stejně stanovisko následně zaujalo mnoho amerických soudů, s překvapením se poté setkalo až rozhodnutí ve věci Chan v. Korean Airlines z roku 1989, kdy soud zaujal zcela jiný postoj, opírající se o ustanovení čl. 3 odst. 2 VÚ. Ten stanoví, že chybějící letenka ani její nesprávnost nemá vliv na existenci nebo platnost dopravní smlouvy. Dle soudu také ustanovení Montrealského prozatímního ujednání, požadující písmo minimální velikosti 10, není spojeno s žádnou sankcí v případě jeho nesplnění.⁴⁴ Je však třeba podotknout, že tento případ se zabýval otázkou čitelnosti a výraznosti písma velikosti 8, tedy nesrovnatelně větší než tomu bylo v případě Lisi v. Alitalia.⁴⁵

Úprava letenky v MÚ přináší několik změn. Pojem „letenka“ je nahrazen „přepravním dokumentem“, který může být individuální, ale nově též hromadný, což by mohlo být výhodné v případě charterových letů.⁴⁶ Zásadní změnu zavádí čl. 3 odst. 2, který umožňuje dopravci použít místo klasického přepravního dokumentu jakýkoli jiný prostředek, v němž budou obsaženy požadované informace. Ty jsou dle úmluvy nezbytně už jen dvě, a to:

⁴³ Matte, N. M.: International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, Law of Transport, 1982, s. 42.

⁴⁴ Goldhirsch, L.: The Warsaw Convention Annotated, Kluwer Law Int., Hague 2000, s. 13.

⁴⁵ Abeyratne, R.: E-Commerce and the Airline Passenger, JALC vol. 66, 2001, s. 1361.

⁴⁶ Mendes de Leon, P., Eyskens, W.: The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, JALC vol. 66, 2001, s. 1159.

- 1) označení místa odletu a místa určení;
- 2) vyznačení nejméně jedné zastávky v případě, že jsou místo odletu a místo určení na území jedné smluvní strany a byla dohodnuta jedna nebo několik zastávek na území jiného státu.

Jelikož v případě použití jiného než klasického přepravního dokumentu, např. čárového kódu nebo magnetické karty, nejsou přechovávány údaje pro cestujícího zjistitelné pouhým pohledem, musí dopravce cestujícímu vydat písemné potvrzení o informacích v něm obsažených.⁴⁷ Zavedení možnosti nahradit přepravní dokument jiným prostředkem byla bezpochyby reakcí na narůstající globální elektronizaci. Vyskytl se tak fenomén **elektronické letenky (tzv. ETIX)**, zprvu tvořící malou část z celkového počtu vydaných přepravních dokumentů. Pro letecké společnosti představovala možnost vydání elektronické letenky namísto papírové možnost úspory nákladů, na každé letence v řádu až několika set CZK. Snažily se proto motivovat cestující rozdílem v cenách, kdy k elektronické letence nebyl účtován žádný, nebo alespoň nižší servisní poplatek, než v případě vydání papírové letenky. Z tohoto pokroku tedy profitovali také cestující, jelikož snížené náklady pocítili i na ceně letenky. Největší výhodou pro ně je ovšem fakt, že elektronickou letenku nelze ztratit, ani ji nelze odcizit. Po nákupu letenky online cestující emailem obdrží potvrzení rezervace, obsahující rezervační kód, údaje identifikující cestující a itinerář cesty. Při odbavení se cestující prokazuje tímto potvrzením a identifikačním dokladem, nejčastěji pasem či občanským průkazem. Jelikož elektronická letenka je uložena v databázi letecké společnosti, problémem není, ani pokud se cestující dostaví bez žádaného potvrzení rezervace. Dle rozhodnutí IATA byl 31. květen 2008 posledním dnem, kdy se směly vydávat papírové letenky, a počínaje červnem 2008 započalo výhradní vydávání elektronických letenek. Ty už v té době ale nebyly ničím výjimečným, z celkového počtu prodaných letenek vítězily nad papírovými v poměru 9:1 a většina nízkonákladových dopravců již řadu let ani jinou formu letenky nenabízela.

3.2.2 Zavazadlový lístek

Doprovce musí počítat s tím, že přeprava osob bude pravděpodobně zahrnovat též přepravu jejich zavazadel. Jejich právní úprava se liší podle toho, zda se jedná o

⁴⁷ Horník, J: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník 2000, s. 267.

drobnější předměty, které si nechává cestující během přepravy u sebe, či je předá k odbavení. V terminologii VÚ tak, jak byla revidována HP, to odpovídá jejich rozdělení na zavazadla zapsaná, tedy zavazadla, která jsou po dobu letu uložena v zavazadlovém prostoru letadla, a nezapsaná, tedy ta, která zůstávají v péči pasažéra, který za ně odpovídá po celou dobu přepravy.

VÚ sama nedefinuje pojem zavazadel ani jeho odlišení do pojmu zboží. Tento nedostatek napravují Všeobecné podmínky IATA a na nich založené Všeobecné dopravní podmínky pro dopravu cestujících, zavazadel a zboží jednotlivých dopravců.⁴⁸ Oproti zboží, které je dopravováno podle zvláštního tarifu a většinou nákladními letadly, se přeprava zavazadel obvykle provádí stejným letadlem jako přeprava cestujících.

Při přepravě zapsaných zavazadel je na dopravci vyžadováno, aby vydal zavazadlový lístek (ve VÚ „průvodka pro zavazadla“). Pokud není spojen s letenkou, nebo v ní přímo obsažen, musí uvádět minimálně tyto údaje:

- 1) označení místa odletu a určení;
- 2) leží-li místa odletu a určení na území jediné smluvní strany a předvídá-li se jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, označení alespoň jedné z těchto zastávek;
- 3) oznámení, kterým se upozorňuje, že pro dopravu, jejíž konečné určení nebo zastávka leží v jiné zemi než v zemi odletu, může platit VÚ, která upravuje a ve většině případů omezuje odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zavazadel.⁴⁹

Oproti nerevidovanému znění úmluvy z roku 1929, které vyžadovalo další náležitosti, jako např. místo a dobu vydání zavazadlového lístku, jméno a adresu dopravce či počet a váhu zavazadel, HP výrazně snižuje nároky na obsah tohoto dokumentu. Ke změně tu došlo i v čl. 4 odst. 2. Oproti revidovanému znění, které vyvozuje následek nemožnosti dovolávat se limitů odpovědnosti dopravce pouze z nevydání zavazadlového lístku nebo chybějícího ustanovení o aplikaci VÚ, v původním znění úmluvy byla s tímto důsledkem spojována i absence taxativně uvedených základních náležitostí zavazadlového lístku. Ač toto ustanovení bylo vypuštěno, zdálo se být poměrně logické, protože

⁴⁸ Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, 1962, s. 240.

⁴⁹ Čl. 4 odst. 1 VÚ.

neuvedení základních údajů na zavazadlovém lístku se ve svém důsledku může s jeho nevydáním téměř rovnat.

Protokol nově výslovně kvalifikuje právní povahu zavazadlového lístku – pokud nebude prokázán opak, je důkazem o zápisu zavazadel. Chybějící průvodka, její nesprávnost nebo ztráta nemá vliv ani na existenci ani na platnost dopravní smlouvy, pro kterou budou i nadále platit předpisy úmluvy.

MÚ již nevěnuje problematice zavazadlového lístku samostatný článek, ale začleňuje ho do čl. 3, věnovaného taktéž právní úpravě letenky. Odstavec třetí zmíněného článku úmluvy stanoví, že dopravce musí cestujícímu vydat zavazadlový lístek pro každý kus zapsaného zavazadla. V porovnání s VÚ se jedná o zpřísnění povinnosti, jelikož nová úprava již neumožňuje dopravci zahrnout obsah zavazadlového lístku do společného dokumentu s letenkou. Nijak blíže obsah ani povahu zavazadlového lístku MÚ nestanoví.

Letecké společnosti běžně poskytují určitý váhový limit přepravy zapsaných zavazadel zdarma, za jeho překročení si účtují zvláštní poplatky. Výše tohoto limitu je určena individuálně každou společností, závisí ale také na třídě zakoupené letenky i na destinaci, např. u evropských dopravců je běžný vyšší váhový limit zapsaných zavazadel poskytovaný při zaoceánských letech ve srovnání s lety v rámci Evropy. Největší česká letecká společnost, ČSA, má v ceně své letenky zahrnutou bezplatnou přepravu odbaveného zavazadla v rámci Evropy a Blízkého východu o váze nepřekračující 30 kg pro cestující v třídě Business a 20 kg ve třídě Economy; při letech do/z USA či Kanady jsou to ve vyšší třídě dva kusy zavazadel o váze každého z nich maximálně 32 kg, pro nižší třídu platí limit 23 kg, při splnění několika podmínek navíc vzniká nárok na odbavení druhého zavazadla dané hmotnosti zdarma. Jiná je ale taktika většiny nízkonákladových dopravců, kteří zpravidla neumožňují odbavení zavazadla zdarma a není výjimkou, pokud poplatky za zapsané zavazadlo převyšují cenu zakoupené letenky.

Každému cestujícímu musí být vydáno písemné oznámení upozorňující na to, že v případě aplikace úmluvy se podle ní řídí a může být omezena odpovědnost dopravců za usmrcení nebo zranění osob, zničení nebo ztrátu nebo poškození zavazadel a za zpoždění,⁵⁰ a to buď samostatně, nebo může být obsaženo v letence nebo na zavazadlovém

⁵⁰ Čl. 3 odst. 4 MÚ.

lístku.⁵¹ Překvapujícím ustanovením je ale čl. 3 odst. 5 MÚ, dle kterého nesplnění tohoto požadavku, ale i všech ostatních náležitostí přepravního dokumentu, jiného prostředku jej nahrazujícího i zavazadlového lístku, nemá vliv na existenci a platnost přepravní smlouvy.

3.2.3 Letecký nákladní list

VÚ věnuje leteckému nákladnímu listu články 5 až 16, tedy prostor mnohem širší, než-li je tomu v případě letenky a zavazadlového lístku. Rozsáhlejší úpravu vyžaduje již skutečnost, že na přepravě zboží se podílejí tři hlavní strany – odesílatel, dopravce a příjemce zboží. Většina ustanovení se zabývá předpisy stanovujícími hmotněprávní úpravu vzájemných práv a povinností odesílatele zboží, dopravce a příjemce zboží, jen menší část je věnována přímo úpravě leteckého nákladního listu.⁵² Dle čl. 5 odst. 1 VÚ vyhotovuje letecký nákladní list odesílatel zboží a každý dopravce má právo žádat, aby ho vyhotovil a jemu odevzdal. Každý odesílatel má naopak právo žádat od dopravce jeho přijetí. Na žádost odesílatele může být nákladní letecký list vyhotoven také dopravcem.⁵³

Původní znění úmluvy bez dodatkových změn vyžadovalo sedmnáct náležitostí leteckého nákladního listu, přičemž deset z nich bylo obligatorních a s jejich nesplněním byla spojena sankce nemožnosti dovolávat se odpovědnostních limitů daných VÚ. Těmito náležitostmi byly: místo a datum vyhotovení nákladního listu; místa odletu a určení; stanovené zastávky; jméno a adresa odesílatele; jméno a adresa prvního dopravce; jméno a adresa příjemce, je-li toho třeba; povaha zboží; počet, způsob balení, zvláštní známky nebo čísla zásilek; váha, množství, objem nebo rozměry zboží a nakonec upozornění, že pro danou dopravu platí režim odpovědnosti stanovený VÚ. Stejný následek jako nesplnění výše jmenovaných náležitostí mělo i nevydání nákladního listu. HP se stejně jako v případě předešlých přepravních dokumentů snažil omezit přílišný formalismus a odstranil náležitosti nákladního leteckého listu, které již nebyly považovány za nutné a zbytečně zvyšovaly náklady na vypracování dokumentace. V novém znění VÚ již byly zanechány pouze tři nezbytné náležitosti, kterými jsou:

- 1) označení míst odletu a určení;

⁵¹ Horník, J.: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 2000, s. 267.

⁵² Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, 1962, s. 242.

⁵³ Čl. 6 odst. 5 VÚ.

- 2) leží-li místo odletu a určení na území jediné smluvní strany a předvídá-li se jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, označení alespoň jedné z těchto zastávek;
- 3) oznámení, kterým se upozorňuje, že pro dopravu, jejíž konečné určení nebo zastávka leží v jiné zemi než v zemi odletu, může platit VÚ, která upravuje a ve většině případů omezuje odpovědnost dopravců za ztrátu nebo poškození zboží.⁵⁴

Dle čl. 9 VÚ je sankce ztráty výhod daných čl. 22 odst. 2, spočívajících v omezení odpovědnosti dopravce, spojována jen se dvěma skutečnostmi. První z nich je naložení zboží do letadla bez vystavení leteckého listu, druhou potom chybějící upozornění o možné aplikaci úmluvy. Toto zmírnění následků nesplnění náležitostí zavedené HP nebylo nečekané, neboť tomu nasvědčoval vývoj soudní praxe předešlých let. Dobrým příkladem toho může být rozhodnutí Supreme Court of New York County z roku 1954 ve věci *American Smelting and Refining Corp. v. Phillipine Airlines Inc.* Po havárii letadla a zničení zboží se žalobce domáhal náhrady škody ve výši přesahující limity dané úmluvou z důvodu nesplnění jedné z obligatorních náležitostí leteckého nákladního listu, uvedení zastávek. Jeho nárok soud zamítl s odůvodněním, že mezinárodní charakter přepravy je zřejmý již z uvedení místa odletu, kterým byl americký Oakland, a místa určení, Hongkongu. Dále dle soudu již ze vzdálenosti mezi oběma místy, 13 000 km, muselo být zřejmé, že k zastávce na této trase musí dojít již kvůli doplnění paliva.⁵⁵

Nákladní list letecký se vydává ve třech vyhotoveních; pro dopravce, pro příjemce a poslední, který podepisuje dopravce a odevzdává odesílateli po převzetí zboží,⁵⁶ přičemž každý z nich se považuje za originál. Přepravuje-li se více zásilek, má dopravce zboží právo žádat, aby odesílatel vyhotovil odpovídající počet přepravních dokumentů.⁵⁷ Úmluva dále obsahuje speciální odpovědnostní ustanovení v čl. 10, podle kterého odesílatel ručí za přesnost údajů a prohlášení o zboží, jež zapíše do nákladního leteckého listu. Pokud by tyto údaje byly nesprávné, nepřesné nebo neúplné, odesílatel by byl odpovědný za každou škodu, kterou by utrpěl dopravce nebo kterákoli jiná osoba, vůči níž je dopravce odpovědný.

⁵⁴ Čl. 8 VÚ.

⁵⁵ Milde, M.: *Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží*, Studie z mezinárodního práva, 1962, s. 244.

⁵⁶ Čl. 6 odst. 2 VÚ.

⁵⁷ Čl. 7 VÚ.

Články 12 až 14 upravují práva odesílatele a příjemce zboží vůči dopravci, nedotýkají se ale poměrů mezi odesílatelem a příjemcem, ani poměrů třetích osob, jejichž práva jsou odvozena od odesílatele nebo příjemce. Odesílatel má poměrně široké možnosti nakládání se zbožím; je oprávněn vzít je zpět v místě odletu nebo určení, zadržet na cestě při přistání, vydat je na cestě i v místě určení jiné osobě než určené v nákladním listu a přikázat vrácení zboží do místa odletu. Dodatečné výdaje takto vzniklé musí ovšem zaplatit sám odesílatel. Na nemožnost provedení těchto příkazů musí být odesílatel dopravcem ihned upozorněn. Při uposlechnutí odesílatelových příkazů je dopravce povinen vyžádat si nákladní list vydaný odesílateli; v opačném případě bude odpovědný za škodu způsobenou řádnému držiteli přepravního dokumentu. Oprávnění odesílatele zanikají v okamžiku vzniku práv příjemce zboží. Ten má právo žádat na dopravci odevzdání nákladního listu a zboží, a to za předpokladu zaplacení domluvené finanční částky a dodržení smluvních podmínek daných přepravním dokumentem. Dojde-li ke ztrátě zboží nebo nedorazí-li zboží do sedmi dnů po plánovaném datu dojití, je dopravce oprávněn uplatňovat vůči dopravci práva plynoucí z dopravní smlouvy. Tato ustanovení nemají kogentní charakter, lze se od dané úpravy odchýlit, vždy však musí být taková změna zaznamenána v nákladním listu.

Dle čl. 11 odst. 1 VÚ je letecký nákladní list důkazním prostředkem o uzavření smlouvy, přijetí zboží a podmínkách dopravy, není-li prokázán opak. Není tedy cenným papírem oproti konosamentu používanému v dopravě námořní. Bylo vedeno mnoho diskuzí ohledně právní povahy leteckého nákladního listu a jeho převoditelnosti. Vzhledem k rychlosti letecké dopravy se však změna jeho charakteru nezdála odůvodněná, jelikož zboží zpravidla dojde na místo určení současně s nákladním listem. Otázku převoditelnosti originální znění VÚ neobsahovalo, proto HP z důvodu jasnosti přidal k čl. 15 odst. třetí, ve kterém stanovil, že nic nebrání tomu, aby nebyl vydán převoditelný letecký nákladní list. Další úprava již byla svěřena vnitrostátnímu zákonodárství.⁵⁸

MÚ zachovává v úpravě nákladního leteckého listu jazyk a často i strukturu dané VÚ, některá ustanovení ale přináší změny, většinou převzaté z Montrealského protokolu IV z roku 1975.

⁵⁸ Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, 1962, s. 245.

Stejně jako v případě letenky, i nákladní list může být nahrazen jakýmkoli jiným prostředkem, obsahujícím požadované informace o přepravě nákladu.⁵⁹ V tom případě je dopravce povinen vydat odesílateli na jeho žádost potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, umožňující identifikaci nákladu a přístup k informacím obsaženým v takovém jiném prostředku. Povinnými náležitostmi nákladního leteckého listu a potvrzení o převzetí nákladu jsou:

- 1) vyznačení míst odletu a určení;
- 2) vyznačení nejméně jedné zastávky v případě, že jsou místa odletu a určení na území jedné smluvní strany a byla dohodnuta jedna nebo více zastávek na území jiného státu;
- 3) vyznačení druhu a hmotnosti nákladu.⁶⁰

Oproti úpravě ve VÚ došlo tedy k přidání požadavku uvedení druhu a hmotnosti nákladu, převzatého z Montrealského protokolu IV, naopak ale bylo upuštěno od vyžadování upozornění o omezené odpovědnosti dle VÚ.

Letecký nákladní list se i nadále vyhotovuje ve třech prvopisech. První z nich je označen „pro dopravce“ a podepsán odesílatelem. Druhý, označený „pro příjemce“, je podepsán odesílatelem i dopravcem. Třetí vyhotovení je podepsáno dopravcem a odevzdáno odesílateli po převzetí nákladu k přepravě. Dopravce a odesílatel mohou podpisy nahradit razítkem nebo tiskem.⁶¹ V případě zásilky čítající více kusů má stále dopravce právo vyžadovat vystavení nákladního listu pro každý kus zboží, nebo nově potvrzení o převzetí nákladu k přepravě pro každý jednotlivý kus. Nové je ustanovení v čl. 6, dle kterého má odesílatel na požádání celních, policejních nebo jiných státních orgánů předložit dokument o povaze nákladu.

Za velmi výrazný posun lze považovat čl. 9, dle kterého se nesoulad s ustanoveními o přepravních listinách nijak neprojeví vlivem na existenci ani platnost přepravní smlouvy. Jedná se tedy o úpravu mnohem mírnější oproti předchozí VÚ, která s porušením některých povinností spojovala ztrátu výhod daných úmluvou v podobě nemožnosti dovolávat se limitů odpovědnosti dopravce.

Koncepce odpovědnosti za vadné údaje v dokladech zůstává zachována s tím rozdílem, že se toto ustanovení použije i v případě, kdy osoba jednající v zastoupení

⁵⁹ Čl. 4 odst. 2 MÚ.

⁶⁰ Čl. 5 MÚ.

⁶¹ Čl. 7 MÚ.

odesílatele je zároveň agentem dopravce. Odpovědnost za škody takto vzniklé zůstává vůči VÚ nezměněna. Novinkou je čl. 10 odst. 3 MÚ, dle kterého dopravce odpovídá odesílateli za škody způsobené nesprávností, nepřesností nebo neúplností údajů a prohlášení uvedených v potvrzení o převzetí nákladu k přepravě nebo v záznamech uložených pomocí jiných prostředků.⁶² Letecký nákladní list je důkazem o uzavření přepravní smlouvy, převzetí nákladu a podmínkách přepravy, nově má stejné postavení i potvrzení o převzetí nákladu k přepravě. Zachována je důkazní hodnota vybraných údajů; ty, jež se týkají hmotnosti, rozměrů a obalu zboží a údaje o počtu kusů jsou přímým důkazem o uvedených skutečnostech.⁶³

Ustanovení týkající se dispozice se zbožím zůstala totožná s úpravou VÚ.

3.3 Odpovědnost dopravce

3.3.1 Smluvní odpovědnost v oblasti mezinárodní přepravy

Úprava odpovědnosti představuje klíčovou problematiku v oblasti smluv z mezinárodní přepravy. Při formování nové právní úpravy dochází vždy k tlaku několika skupin subjektů, z nichž každý se pochopitelně snaží prosadit koncepci pro něho více výhodnou. Na výsledné odpovědnostní koncepci jsou tak zainteresované nejen strany přepravní smlouvy, tedy dopravce na jedné straně a cestující či odesílatel zboží na straně druhé, ale i třeba banky a pojišťovny. Další protichůdné tendence vycházejí z mezinárodního charakteru smluv z mezinárodní přepravy, jelikož cílem je najít takovou úpravu, kterou by bylo schopno akceptovat co nejširší spektrum států, které mají různé právní systémy, politické uspořádání a v neposlední řadě ekonomickou úroveň.

Smluvní odpovědnost, tedy sankci za porušení smluvně stanovené právní povinnosti, lze charakterizovat pěti předpoklady:

- 1) smluvní povinnost;
- 2) porušení smluvní povinnosti;
- 3) vznik škody;
- 4) příčinná souvislost mezi porušením závazku a vznikem škody;

⁶² Čl. 10 MÚ.

⁶³ Čl. 11 odst. 2 MÚ.

5) fakultativně zavinění.⁶⁴

Právě existence či neexistence posledně zmíněného znaku odpovědnosti, tedy zavinění, má zásadní vliv na podobu odpovědnosti. Lze rozlišovat dvě základní koncepce odpovědnosti – **odpovědnost za zavinění**, kde zavinění je nezbytným předpokladem pro její vznik, a **odpovědnost objektivní**, také nazývaná odpovědností za výsledek. V tomto případě se zavinění nevyžaduje, ke vzniku stačí pouze naplnění skutečností předvídaných právní normou. V právních úpravách přepravní smlouvy se v čisté podobě ani jedna z koncepcí téměř nevyskytuje. Odpovědnost za zavinění bývá doplněna institutem presumpce zavinění dopravce, kdy se potom u odpovědného subjektu zavinění předpokládá. Ten se může vyvinutím tzv. exkulpační klauzule. I v případě odpovědnosti objektivní existuje možnost zbavení se odpovědnosti, a to pomocí tzv. liberačních důvodů. Pokud by však tyto nebyly připuštěny, jednalo by se o odpovědnost nejpřísnější, **odpovědnost absolutní**.

U odpovědnosti za zavinění dochází k určité objektivizaci používáním exkulpačních klauzulí obsahujících poměrně objektivní kritéria. Naopak na straně odpovědnosti objektivní jsou liberační důvody vyjádřeny často také některými subjektivními prvky.⁶⁵ Dochází tak ke stírání rozdílů mezi jednotlivými principy, a to dokonce až do té míry, že u některých úprav není zcela zřejmé, na které koncepci jsou postaveny. Odpovědnost za presumované zavinění a odpovědnost objektivní jsou shodné v tom, že u obou nastupuje na základě objektivního porušení smluvní povinnosti domněnka odpovědnosti příslušného subjektu, který se jí snaží vyvrátit. Ač v případě odpovědnosti za presumované zavinění stačí k vyloučení odpovědnosti prokázání, že škodu nezavinil, v případě objektivní odpovědnosti lze odpovědnost vyloučit pouze uplatněním kvalifikovaných skutečností představujících určitý liberační důvod. V praxi se však lze setkat i s tím, že se uplatnění liberačního důvodu podmiňuje prokázáním nezavinění, a naopak prokázání nezavinění u odpovědnosti za zavinění je založeno na naplnění určité skutkové podstaty.⁶⁶ Formulace důvodů vylučujících odpovědnost tak může dané odpovědnostní koncepci výrazně přiblížit, může však také přispět k obtížnému a tím pádem i nejednotnému a těžko předvídatelnému soudnímu výkladu. Zvláštním liberačním důvodem je případ tzv. **vyšší moci**, právní teorií definovanou jako neodvratitelnou událost,

⁶⁴ Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Academia Praha, 1985, s. 14.

⁶⁵ Tamtéž, s. 15.

⁶⁶ Tamtéž, s. 20.

které nelze zabránit ani při vynaložení veškerého možného úsilí, které je spravedlivé v dané situaci požadovat. Interpretace pojmu vyšší moci taktéž činila problémy, a tak se v mezinárodní přepravě začal tento termín nahrazovat normativním opisem, pojmem tzv. **nevyhnutelných okolností**.

Nejen volba odpovědnostního principu, ale taktéž další související prvky, tvořící **celkový režim odpovědnosti**, hrají významnou roli v celkovém pojetí odpovědnosti v konkrétním případě. Patří sem zejména právní vymezení důvodů vylučujících odpovědnost, jak již bylo naznačeno výše, dále kritéria k posouzení jednání odpovědného subjektu, stanovení právních domněnek a také limity náhrady škod.

3.3.2 Režim odpovědnosti

3.3.2.1 Varšavská úmluva

Režim odpovědnosti dopravce za smrt, zranění nebo jinou tělesnou újmu cestujícího, za škodu vzniklou na zapsaných zavazadlech a zboží, i škodu vzniklou jejich zpožděním, upravený VÚ, lze charakterizovat třemi hlavními rysy, kterými jsou:

- odpovědnost dopravce založená na zavinění;
- presumpce zavinění dopravce;
- rozsah odpovědnosti dopravce je omezen pevnými částkami.⁶⁷

3.3.2.1.1 Zavinění a presumpce zavinění

V době zrodu VÚ byly vedeny bouřlivé diskuze týkající se koncepce odpovědnosti dopravce. Pod vlivem evropských států, zejména Francie, se tvůrci úmluvy rozhodli pro odpovědnost založenou na principu zavinění, zřejmě z důvodu, že letecká doprava ve dvacátých letech 20. století ještě nebyla na tak vysoké úrovni a odpovědnost za veškerá rizika by pro dopravce mohla mít zničující následky. Jelikož tato volba zněla jasně ve prospěch leteckých dopravců, určitým kompromisem, zpřísnujícím postavení leteckého dopravce, byla specifikace tohoto principu, tedy že toto zavinění se presumuje.

Klíčovým je ustanovení čl. 20 odst. 1 VÚ, podle kterého dopravce není odpovědný, prokáže-li, že on sám i jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření k zabránění škody, nebo že tak nemohli učinit. Dopravce tedy zásadně odpovídá za škody a je na něm, aby prokázal skutečnosti, které ho odpovědnosti zbavují nebo ji omezují.

⁶⁷ Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J.: Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis 2005, s.145.

Přenesení důkazního břemene na dopravce se zdá logické i z toho důvodu, že v sofistikovaném světě letectví a jeho technologií by bylo pro laickou veřejnost obtížné dokazovat dopravci pochybení. Stěžejní, ale problematický je termín „veškerá nutná opatření“ („all necessary measures“). Doslovný výklad by se téměř rovnal nastolení principu objektivní odpovědnosti. Pokud by dopravce opravdu vynaložil veškerá nutná opatření, ke škodě by ani nemohlo dojít, exkulpace dopravce z tohoto důvodu by tedy byla nemyslitelná. Jedinou možností zproštění se odpovědnosti by zůstala tzv. vyšší moc. Toho ale jistě nechtěli dosáhnout tvůrci VÚ, jelikož jeden z hlavních autorů VÚ, N. Pittard, na I. pařížské konferenci leteckého soukromého práva v roce 1925 prosazoval výklad odpovídající vynaložení péče korespondující přiměřeným a běžným opatřením řádného dopravce.⁶⁸ Uvedená interpretace byla potvrzena několika soudními rozhodnutími, zejména z brzké doby poté, co VÚ vstoupila v platnost. Příkladem může být rozhodnutí Tribunal Civil v Toulouse ve věci Csillag v. Air France ze dne 10. února 1938. Soud dopravce v plném rozsahu zprostil odpovědnosti v případě zranění cestující během silných turbulencí s odůvodněním, že letecký dopravce nemusí prokázat, že se on ani jeho zaměstnanci nedopustili žádných opomenutí, stačí, pokud prokáže, že vynaložili péči dobrého otce rodiny a učinili všechna nutná opatření k zabránění škody.⁶⁹ Nároky na opatření ze strany leteckých dopravců se postupem času zvyšovaly, zejména s tím, jak rostl technický pokrok umožňující čím dál větší kontrolu nad technickým stavem letadel, a také lepší kvalitou meteorologických předpovědí, které umožňovaly eliminovat riziko nehody z důvodu nepříznivého počasí. Jedním z prvních soudních rozhodnutí opírajících se o restriktivní interpretaci čl. 20 VÚ bylo rozhodnutí Flohr v. KLM z 8. března 1939, kdy byl dopravce uznán odpovědným za škodu, jelikož bezprostřední příčina nebyla bez pochybností prokázána.⁷⁰ Trend restriktivního výkladu čl. 20 VÚ a tedy posunu celé koncepce odpovědnosti směrem k odpovědnosti objektivní pokračoval i nadále, čehož důkazem je např. rozhodnutí francouzského Tribunal de Commerce Seine z 12. února 1961 ve sporu Jugoslovenski Aéro-transport v. Gati. Soud odsoudil leteckou společnost k náhradě škody manželům, kteří byli zraněni a navíc přišli o svá zavazadla při nehodě, která se udála z neobjasněných příčin. Dopravce nebyl schopný prokázat, že učinil veškerá

⁶⁸ Pauknerová, M.: Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, Právník, 1981, s. 195.

⁶⁹ Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Academia Praha, 1985, s. 65.

⁷⁰ Tamtéž, s. 65.

nezbytná opatření k zabránění škody.⁷¹ Apelační soud v Paříži potvrdil rozhodnutí soudu první instance a tím pokračoval nepříznivý trend pro letecké společnosti v případě nehod, jejichž příčina zůstala neznáma.

V původní verzi VÚ obsahoval čl. 20 odst. 2, vztahující se pouze k přepravě zavazadel a zboží. Podle něho nebyl dopravce odpovědný v případě tzv. **nautického zavinění**, tedy prokázal-li, že škoda nastala chybou v ovládní letadla, ve vedení letadla nebo v navigaci, a že ve všech ostatních ohledech on i jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření k zabránění škody. Vzhledem k tomu, že zavazadla byla zpravidla přepravována stejnými stroji jako cestující a ani přeprava zboží v letadlech přepravujících osoby nebyla zpočátku výjimečná, argumentace tímto ustanovením by měla pro dopravce paradoxní následky; v případě nehody by se odvoláním na čl. 20 odst. 2 VÚ zbavil možnosti zproštění se odpovědnosti na základě čl. 20 odst. 1 VÚ, tedy vzhledem k odpovědnosti za smrt nebo zranění cestujících by nemohl doložit, že učinil všechna nezbytná opatření k zabránění škody. Další nevýhodou ustanovení bylo problematické dokazování nautického zavinění. Následkem toho bylo toto ustanovení zrušeno HP.

3.3.2.1.2 Omezení odpovědnosti

Institut omezení odpovědnosti dopravce, vymykající se běžným zásadám náhrady škody, je zejména pro dopravce nejdůležitějším rysem VÚ. Důvody jeho zavedení nejsou jasně stanovené, a tak se objevily více či méně odůvodněné teorie. Jednou z nich je analogie s úpravou námořního práva. Mezinárodní úmluva o sjednocení určitých pravidel ve věci konosamentů, tzv. Haagská pravidla, používá institut omezené odpovědnosti dopravce pro případ ztráty nákladu. Vzhledem k tomu, že byla sjednána roku 1924, tedy pouhých 5 let před VÚ, dala by se inspirace jiným druhem dopravy předpokládat. Opodstatněný základ lze najít i v dalších dvou teoriích, zabývajících se vztahem limitů odpovědnosti a pojištění. První z nich vychází ze skutečnosti, že omezená odpovědnost umožňuje dopravci pojistit svou odpovědnost na pevnou částku, což pro něho znamená pravděpodobně nižší pojistné a úsporu nákladů. Další skupina názorů poukazuje na to, že předem dané limity odpovědnosti mohou být výhodné i pro další subjekty, a to cestující a odesílatele. Ti mohou předem reálně odhadnout výši hrozící škody, a při předem známých limitech odpovědnosti dopravce se mohou rozhodnout případný rozdíl připojistit, na

⁷¹ Matte, N. M.: International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, Law of Transport, 1982, s. 64.

některých velkých mezinárodních letištích je dokonce možno sjednat připojištění jednoduše vhozením mincí do automatu. Dalším možným důvodem zavedení limitů náhrady škody je rozdělení rizika katastrofy tak, aby ho nenesl jen letecký dopravce. Prof. Milde tuto teorii důrazně odmítá s poukazem na to, že existuje řada potencionálně nebezpečných odvětví, např. železnice, a že každý podnikající subjekt je povinen sám nést rizika.⁷² Přesto se musí vzít v potaz, že v době tvorby VÚ byla situace železniční a letecké dopravy rozdílná, jelikož první moderní železniční systémy se objevily v Anglii již ve dvacátých letech 19. století, kdežto první úspěšný pokus o let se uskutečnil až na počátku 20. století. Letecká doprava je tedy výrazně mladší, a tedy pravděpodobně i rizikovější, navíc v případě nehody letadla bývají následky obvykle závažnější než v případě nehody na železnici. Odůvodnění vysvětlující zavedení omezené odpovědnosti dopravce, které je naopak všeobecně sdíleno, je snaha o omezení soudních sporů a umožnění rychlého vyrovnání. V praxi se skutečně osvědčilo, že dopravce raději poskytne náhradu škody v maximální výši dané VÚ, čímž se vyhne zdlouhavým a nákladným soudním sporům, při kterých navíc může dojít k ohrožení jeho pověsti.⁷³

Doprovce se však čl. 22 VÚ, tedy limitů omezujících jeho odpovědnost, nemůže dovolávat za všech okolností. Ztrátu těchto výhod lze sledovat ve třech případech:

- při absenci obligatorních náležitostí přepravních dokumentů (viz kapitola 3.2);
- pokud škoda vzejde z dopravcovy zlého úmyslu (angl. willful misconduct) nebo ze zavinění, které je dle legis fori kladeno na roveň zlému úmyslu (viz kapitola 3.3.2.1.3.);
- pokud je uzavřena zvláštní smlouva, kterou se zvyšuje hranice odpovědnosti dopravce.⁷⁴ Pro přepravu osob má formu speciální dohody mezi dopravcem a cestujícím, při přepravě zapsaných zavazadel a zboží se jedná o prohlášení o zájmu na dodání. V obou případech musí cestující nebo odesílatel zaplatit příslušný poplatek. Speciálními dohodami lze odpovědnost dopravce jen zvýšit, snížení nebo zproštění odpovědnosti čl. 23 odst. 1 VÚ výslovně zakazuje.

⁷² Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, 1962, s. 249.

⁷³ Tamtéž, s. 250.

⁷⁴ Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, 1962, s. 255.

Taková doložka by byla právně neúčinná, nepůsobila by však neplatnost smlouvy. Zvýšení limitů odpovědnosti není možné v případě nezapsaných zavazadel.

3.3.2.1.3 Kvalifikované zavinění

Čl. 25 VÚ obsahuje úpravu tzv. **kvalifikovaného zavinění** dopravce. Podle něho nebude dopravce oprávněn dovolávat se ustanovení, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost, vzejde-li škoda z jeho zlého úmyslu nebo ze zavinění, které je podle právního řádu soudu, na nějž byla věc vznesena, kladeno na roveň zlému úmyslu. Problémy vznikající z tohoto ustanovení mají původ zejména v rozdílné právní terminologii jednotlivých smluvních států. Pojem „dol“ použitý v autentickém francouzském textu VÚ pro zlý úmysl nemá ekvivalent v anglo-americkém právu, proto v anglickém překladu byl použit pojem nejbližší, „willful misconduct“. Na rozdíl od pojmu „dol“, vyžadujícího úmysl, „willful misconduct“ nemusí být nutně záměrný čin a zahrnuje jak úmysl, tak tzv. hrubou nedbalost, jejíž dokázání před soudem si lze mnohem snáze představit. Hrubá nedbalost je v některých právních řádech stavěna na roveň zavinění úmyslnému a pravděpodobně i takto byl smysl ustanovení myšlen při jeho tvorbě, jelikož úmyslné zavinění v letecké dopravě je velmi ojedinělým, extrémním případem. Ač se závěry vyšetřovacích týmů rozcházejí, jedním z takových případů pravděpodobně byl pád letounu společnosti EgyptAir na trase Los Angeles – New York – Káhira. Let 990 se dne 31. října 1999 půl hodiny po startu z newyorského letiště zřítil do vod Atlantského oceánu, všech 210 osob na palubě zahynulo. Závěrečné vyšetřovací zprávy se ale co do výsledku rozcházejí; zatímco Egyptian Civil Aviation Authority odmítla záměrné navedení letadla na hladinu oceánu a za příčinu nehody uvedla neznámou mechanickou závadu, americká National Transportation Safety Board označila za příčinu nehody jednání prvního důstojníka. Poukazovaly na to záznamy z černé skříňky, kdy po odchodu kapitána letadla z pilotní kabiny první důstojník odpojil autopilota, načež bez jediného nouzového volání přestaly běžet motory a letadlo začalo prudce klesat. Následná nahrávka konverzace kapitána letadla a prvního důstojníka poměrně přesvědčivě potvrzuje stanovisko amerického vyšetřovacího týmu.⁷⁵

⁷⁵ Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/EgyptAir_Flight_990.

Přestože by se dalo čekat, že bude termín zlý úmysl („willful misconduct“) nebo zavinění kladené mu na roveň soudy posuzován hlavně v závislosti na státu, kde se soudní řízení koná, to se nepotvrdilo a spíše se utvořil okruh případů podle věcné materie. Mnoho případů souviselo s meteorologickými podmínkami, např. rozhodnutí *Butler v. Aeromexico* z roku 1985, kdy byla posádka letounu shledána vinnou, jelikož vypnula radar, který by špatné počasí mohl zachytit. Další skupina spadá obecně pod chybu posádky; např. *Korean Airlines v. State of Alaska*, rok 1989. Posádka v rozporu s výcvikem i příručkou nepotvrdila směr letu na řídicím palubním počítači. Nezpochybnitelný zlý úmysl lze spatřovat v krádeži nákladu (např. *Générale d'Electrolyse du Calais v. Sabena*, 1982). Dalším okruhem jsou případy zpoždění a ztráty zavazadel a zboží, jako tomu bylo ve věci *Kupferman v. Pakistan International Airlines* z roku 1981, kdy dopravce odmítl žádost žalobce správně označit zavazadlo, následně odmítl zkontrolovat, že zavazadlo skutečně je na palubě letadla a přes ujištění, že ztracené zavazadlo dorazí druhý den, bylo zpožděno o 15 dní. Další vyskytnuvší se kauzy mají spíše individuální charakter a nelze je zařadit do žádné skupiny.⁷⁶

Původní nerevidované znění čl. 25 VÚ obsahovalo i další, neméně rozpačité ustanovení. Kvalifikované zavinění totiž nejenže bránilo dovolání se limitů odpovědnosti dopravce, ale zároveň také okolností odpovědnost vylučujících. To však vedlo k absurdním důsledkům, jakým byla např. nemožnost dovolat se skutečností, které dokládají spoluzavinění poškozeného. Tento problém byl odstraněn HP; dle nového znění čl. 25 VÚ se dopravce nemůže dovolávat hranic odpovědnosti daných čl. 22 v případě, že vzniklá škoda vyplývá z činu nebo z opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kterého se dopustil buď s úmyslem způsobit škodu nebo nerozvážně a s vědomím, že škoda pravděpodobně z toho vznikne. Následek kvalifikovaného zavinění už je tedy pouze nemožnost dovolávat se omezení náhrady škody. Autoři si navíc byli vědomi problémů vzniklých použitím právního pojmu, který nemá ve světě jednotný výklad („willful misconduct“), a nahradili ho popisem lidského jednání.

V případě kvalifikovaného zavinění důkazní břemeno neleží na dopravci, ale na žalobci. Ten musí prokázat příčinu nehody; tvrzené protiprávní jednání; to, že dopravce věděl, nebo mohl vědět, že může způsobit škodu; příčinnou souvislost mezi tvrzeným

⁷⁶ Goldhirsch, L.: *The Warsaw Convention Annotated*, Kluwer Law Int., Hague 2000, s. 156-162.

jednáním a škodou a vznik škody.⁷⁷ V případě, že se nepodaří spolehlivě objasnit vznik škody, bude v tomto směru tedy negativně zasažen žalobce.

3.3.2.1.4 Spoluzavinění poškozeného

„Prokáže-li dopravce, že škodu způsobilo zavinění poškozené osoby, nebo k ní přispělo, může soud podle předpisů svého domácího právního řádu vyloučit nebo snížit odpovědnost dopravce.“⁷⁸ Dovolávat se tohoto článku však nemůže dopravce, který nevydal přepravní dokumenty splňující povinné náležitosti. Čl. 21 VÚ neobsahuje hmotněprávní úpravu, pouze odkazuje na právní řád soudu, u kterého je podána žaloba. HP nezměnil znění úpravy spoluzavinění poškozeného.

3.3.2.2 Montrealská úmluva

O nutnosti změny koncepce odpovědnosti svědčí skutečnost, že každá z dílčích úmluv či protokolů, revidujících VÚ, se snažila reagovat na sílící hlasy volající po nové úpravě odpovědnosti. Některé jejich části jsou přímo použity v textu MÚ, zejména některá ustanovení Montrealského protokolu IV. Struktura úmluvy zůstává z převážné části nezměněna, avšak, jak se již projevilo v úpravě přepravních dokumentů, nová úmluva mění systematické uspořádání a odpovědnost za škody na zavazadlech dále již neupravuje společně se zbožím, ale přesouvá ji do stejného článku jako úpravu vztahující se k cestujícím. Nový režim lépe vystihuje podstatu jednotlivých přeprav, jelikož přeprava cestujících a jejich zavazadel tvoří zpravidla nedílný celek, oproti tomu přeprava zboží je prováděna zpravidla samostatně.

3.3.2.2.1 Dvoustupňový odpovědnostní systém

MÚ zavádí zvláštní **dvoustupňový odpovědnostní systém** pro případ usmrcení nebo zranění cestujících. V prvním stupni stanoví absolutní odpovědnost dopravce do výše 100 000 SDR, bez ohledu na to, zda dopravce nehodu zavinil či nikoli. Přísnost odpovědnosti je zmírněna pouze čl. 20 MÚ, obsahujícím možnost zproštění se odpovědnosti, aplikovatelným na všechna ustanovení o odpovědnosti. Podle něho bude dopravce zproštěn zcela nebo zčásti své odpovědnosti, pokud prokáže, že škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby

⁷⁷ Goldhirsch, L.: The Warsaw Convention Annotated, Kluwer Law Int., Hague 2000, s.162.

⁷⁸ Čl. 21 VÚ.

požadující náhradu škody nebo osoby místo ní uplatňující práva. Obecná exkulpační klauzule dle čl. 20 VÚ, která umožňovala dopravci vyvinění, pokud prokázal, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat k odvrácení škody, nebo že odvrácení škody nebylo v jejich silách, zůstala zachována pouze ve vztahu k odpovědnosti za škodu vzniklou zpožděním.⁷⁹

Druhý stupeň odpovědnosti je určený pro náhrady škod přesahující 100 000 SDR. Při projednávání této části se vyskytla překvapivě větší různorodost názorů než při projednávání absolutní odpovědnosti do částky 100 000 SDR. První skupina států, zahrnující zástupce vyspělých států včetně USA, Kanady, Japonska a členských států EU, prosazovala odpovědnostní koncepci za zavinění, ovšem s důkazním břemenem na straně dopravce. Druhá skupina zástupců převážně rozvojových států oproti tomu požadovala důkazní břemeno na straně poškozeného. Ze strany české delegace zazněl i nadějný návrh na vytvoření určité přechodové vrstvy s hranicí okolo 250 000 SDR, pod níž by důkazní břemeno bylo na straně dopravce a nad ní by se přesouvalo na stranu poškozeného.⁸⁰ Skupina vyspělých států si nakonec prosadila svůj návrh a druhá úroveň odpovědnosti je tedy založena na presumpci zavinění ze strany dopravce. Žádný horní limit odpovědnosti nebyl stanoven. Stejně jako ve VÚ je neplatné jakékoli ujednání, jehož účelem je zbavit dopravce odpovědnosti nebo stanovit nižší limity odpovědnosti, než je předepsáno úmluvou. Tím ovšem není narušena platnost smluvního ujednání ani aplikace MÚ.⁸¹

3.3.2.2.2 Zproštění odpovědnosti

Článek 20 MÚ stanoví: „*Jestliže dopravce prokáže, že škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu a nebo osoby, která místo ní uplatňuje svoje práva, bude dopravce zcela nebo zčásti zproštěn své odpovědnosti v té míře, jak taková nedbalost nebo protiprávní čin nebo opomenutí způsobily škodu nebo k ní přispěly.*“ Pod tímto jednoduchým konstatováním se skrývá rozsáhlá diskuze účastníků Montrealské konference. Jejím výsledkem bylo doplnění původně navrženého textu o velmi důležité ustanovení, dle něhož se čl. 20 MÚ vztahuje na

⁷⁹ Čl. 19 MÚ.

⁸⁰ Záruba, P.: Nová Montrealská úmluva (1999) o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, Pojistné rozpravy 7, s. 29.

⁸¹ Čl. 26 MÚ.

veškerá odpovědnostní ustanovení úmluvy, včetně odst. 1 čl. 21.⁸² Představuje tak jedinou možnost prolomení absolutní odpovědnosti při náhradě škod za usmrcení nebo zranění cestujících.

3.3.2.2.3 Kvalifikované zavinění

Podle čl. 25 VÚ se dopravce nemůže dovolávat odpovědnostních limitů, vznikla-li škoda z jednání nebo opomenutí dopravce nebo jeho zástupců, kterého se dopustili s úmyslem škodu způsobit nebo nerozvážně s vědomím, že škoda může nastat. Toto ustanovení se v MÚ vztahuje již jen k odpovědnosti za škody vzešlé ze zpoždění a na škody na zavazadlech. V souvislosti s odpovědností za škody způsobené cestujícím smrtí nebo tělesnou újmu a na škody na zboží bylo zrušeno jako vyjádření určitého kompromisu vzhledem k navýšení odpovědnostních limitů pro přepravu osob.⁸³

3.3.2.2.4 Pojištění

Ustanovení čl. 50 MÚ nemá předchůdce v úpravě VÚ, ani v žádném z ostatních dokumentů tvořících Varšavský systém. Dle výše uvedeného článku budou smluvní strany úmluvy požadovat na svých dopravcích uzavření vhodného pojištění na krytí své odpovědnosti. Jelikož úmluva neuvádí doporučenou částku pojistného krytí odpovědnosti, zareagovala na tuto skutečnost ECAC,⁸⁴ a k naplnění čl. 50 MÚ v rezoluci z 13. prosince 2000 stanovila pro všechny členské státy doporučené minimální částky pojistného krytí odpovědnosti vůči cestujícím na 250 000 SDR za jednoho cestujícího. U odpovědnosti vůči třetím osobám mimo letadlo bylo použito odstupňování podle maximální vzletové váhy letadla v rozmezí 1 500 000 až 90 000 000 SDR.⁸⁵ Čl. 50 umožňuje státu, ve kterém dopravce působí, požadovat po dopravci předložení potvrzení o uzavření odpovídajícího pojištění na krytí svojí odpovědnosti. Negativní jev, který s sebou ustanovení povinného pojištění přináší, je zvýšení nákladů dopravce a jeho promítnutí do cen přepravného.

⁸² Záruba, P.: Nová Montrealská úmluva (1999) o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, Pojistné rozpravy 7, s. 34.

⁸³ Horník, J.: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník 2000, s. 271.

⁸⁴ European Civil Aviation Conference (ECAC) je mezivládní organizací sdružující 44 evropských států, Česká republika je smluvním státem.

⁸⁵ Záruba, P.: Pojištění leteckých rizik „Den poté“, Pojistné rozpravy 11, s. 65.

3.3.3 Měnové otázky

Aby se vyhnuli riziku devalvace běžné měny, rozhodli se autoři návrhu VÚ vyjádřit míru odpovědnosti dopravce zlatým standardem. Měnovou jednotkou se tak stal francouzský zlatý frank, tzv. frank Poincaré. Sami tvůrci VÚ jeho hodnotu definovali v čl. 22 odst. 4 původního znění VÚ tak, že se svou hodnotou rovná šedesáti pěti a půl miligramu zlata o ryzosti devíti set tisícin. V době stanovení standardu byla hodnota franku Poincaré shodná s hodnotou domácí francouzské měny, francouzského franku.⁸⁶ Kromě ustanovení o možnosti převedení franku Poincaré do jakékoli státní měny se dále měnovým otázkám VÚ z roku 1929 nevěnuje. Převedení do jiné měny taktéž kryté zlatem nepůsobilo problémy; v opačném případě bylo nutno vycházet z přepočítávacích kurzů vůči francouzskému franku nebo jeho protihodnotě v jiné měně. Pochybnosti však vzbuzovala hlavně otázka okamžiku rozhodujícího pro stanovení přepočítacího kurzu na domácí měnu.⁸⁷ V úvahu připadaly tři možnosti: okamžik vzniku škody, okamžik vynesení soudního rozhodnutí a den platby. Zejména z důvodu revize ustanovení týkajících se limitů odpovědnosti leteckých dopravců byla svolána Haagská konference. Kromě zvýšení odpovědnostních limitů rozebíraných dále však HP zasáhl i do měnových otázek. V revidovaném čl. 22 odst. 5 VÚ se uvádí, že nejde-li o zlaté státní měny, převedou se částky náhrady škod podle hodnoty těchto měn ve zlatě v den rozsudku. V tomtéž ustanovení lze najít změnu i ve vyjádření hodnoty měny – již není odkazováno na francouzský frank s hodnotou šedesáti pěti a půl miligramu zlata o ryzosti devíti set tisícin, ale jednoduše na měnovou jednotku o stejné hodnotě. HP tak poměrně zdárně objasnil otázky působící v praxi potíže.

MÚ používá k vyjádření limitů odpovědnosti zvláštní měnovou jednotku SDR, která byla vytvořena v roce 1969 Mezinárodním měnovým fondem. Vlastní hodnota je sestavována na základě koše čtyř měn, kterými jsou americký dolar, euro, japonský yen a britská libra. Ke dni 26. dubna 2010 byla hodnota 1 SDR 1, 51296 USD. Ustanovení univerzální jednotky zavedené Montrealským protokolem IV má zabránit znehodnocování výše limitů v důsledku inflace. Převod SDR na národní měnu se provádí podle kurzu v den vynesení rozsudku. Novým opatřením je pravidelné přezkoumávání výše odpovědnostních

⁸⁶ Goldhirsch, L.: *The Warsaw Convention Annotated*, Kluwer Law Int., Hague 2000, s. 123.

⁸⁷ Milde, M.: *Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží*, Studie z mezinárodního práva 1962, s. 254.

limitů ve vztahu k inflaci, které provádí ICAO každých pět let. Překročí-li inflace desetiprocentní hranici, je ICAO povinna upravit výši limitů a oznámit to smluvním státům. V případě nesouhlasu bude zvýšení limitů řešeno cestou diplomatické konference.

3.3.4 Odpovědnost za škody způsobené cestujícím

„Dopravce odpovídá za škodu, která nastala tím, že cestující byl usmrčen, zraněn nebo utrpěl jakékoli jiné poškození na těle, stala-li se nehoda, která způsobila škodu, v letadle nebo při jakýchkoli operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z něho.“⁸⁸

Výklad tohoto zásadního ustanovení je složitý zejména z důvodu obtížného definování několika klíčových pojmů. Prof. Milde pokládá za „nehodu“ („accident“) jen takovou škodlivou událost, která nejen že souvisí s leteckou dopravou, ale přímo z ní vzniká.⁸⁹ Postupem doby však byla některými soudy za nehodu považována jednání, která tomuto názoru z šedesátých let 20. století nevyhovují. Významným rozhodnutím zabývajícím se interpretací pojmu „nehoda“ je rozsudek Supreme Court of the United States ve věci Air France v. Saks z roku 1985, kde žalobce požadoval odškodnění za ztrátu sluchu na jedno ucho, která byla způsobena poklesem tlaku v kabině při běžném klesání letadla. Nehodu zde soud definoval jako něco způsobeného neočekávanou nebo neobvyklou událostí nebo událost cestujícím vnější, což nebylo v tomto případě shledáno a náhrada škody byla zamítnuta.⁹⁰ Přitom ale soud nevyžadoval, aby nehoda vzešla z rizika mající svůj původ v letecké dopravě, ani nemusela být spojena s provozem letadla. Navzdory rozhodnutí Supreme Court činil výklad pojmu „nehoda“ problémy i nadále a v USA byly přijaty i rozsudky v rozporu s interpretací nadřízeného soudu.

K výkladu pojmu „operace, spojené s nastoupením do letadla a vystoupením z něho“ existovalo taktéž více názorů. V praxi dominuje pojetí, které za počátek těchto operací považuje okamžik, kdy cestující pod vedením dopravceva zaměstnance opouští letištní budovu a vstupuje na letištní plochu; za ukončení je potom považováno opuštění

⁸⁸ Čl. 17 VÚ.

⁸⁹ Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva 1962, s. 273.

⁹⁰ Goldhirsch, L.: Definition of „Accident“: Revisiting Air France v. Saks, Air & Space Law, vol. XXVI/2, 2001, s. 86.

letištní plochy a vstup do budovy letiště.⁹¹ Žádné další činnosti, jako doprava na letiště nebo pobyt v letištní budově, nelze do tohoto pojmu zařadit.

Oproti termínům smrt a zranění, jejichž výklad nezbuzuje pochybnosti, se stal výraz „jiné ublížení na těle“ („bodily injury“) předmětem mnoha diskuzí. Ústřední otázkou je, zda se do odpovědnosti dopravce dá zahrnout také psychická újma. Do 70. let 20. století nebyla vznesena žádná žaloba dožadující se náhrady škody za utrpenou psychickou újmu. První spory, kterými se v USA soudy zabývaly, vytvořily dvě názorové linie. První z nich byla založena na rozhodnutí *Burnett v. TWA* (District Court of New Mexico, 1973) a *Rosman and Herman v. TWA* (The New York Court of Appeals, 1974).⁹² Soud zde stanovil, že pouze psychická újma přímo vyplývající z újmy tělesné může být nahrazena. Druhý, rozšiřující výklad vycházel z rozhodnutí *District Court for the Southern District of New York ve věci Husserl v. Swiss Air* z roku 1972. Soud zde zaujal stanovisko, že účelem VÚ není náhrada škody pouze ve vymezených druzích újmy, čl. 17 by se tedy měl vykládat extenzivně a měl by zahrnout i odškodnění v případě újmy psychické. Souboj mezi dvěma směry řešil v roce 1990 *Supreme Court of the United States ve věci Eastern Airlines v. Floyd*. Po důkladném studiu originálního francouzského textu Úmluvy dospěl k názoru, že účelem čl. 17 VÚ není kompenzovat čistě psychickou újmu. Rozhodně se však nedá říci, že by toto rozhodnutí definitivně vyřešilo složitou otázku psychické újmy. Dokladem je například rozhodnutí z roku 2000 ve sporu *Philips King v. Bristow Helicopters*. Dle minoritního vota je zde sice stále zastoupen názor, že účelem VÚ není nahrazovat škodu za utrpenou psychickou újmu bez spojitosti s újmou tělesnou, přesto převážilo stanovisko, že taková újma kompenzovatelná je.⁹³ Vyskytla se však i rozhodnutí zastávající názor, že záleží na právním řádu soudu, který spor rozhoduje, které druhy újmy jeho právo uznává.⁹⁴ V tomto případě bylo rozhodnuto o kompenzaci psychické újmy na základě spojení čl. 17 VÚ s čl. 24 VÚ.

Mezi nehodou a utrpenou škodou musí být dána příčinná souvislost. Dopravce tak nepochybně neodpovídá za škodu, která vychází z nehody, jež nemá svůj

⁹¹ Milde, M.: *Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží*, Studie z mezinárodního práva, 1962, s. 272.

⁹² Mercer, A.: *Liability of Air Carriers for Mental Injury under the Warsaw Convention*, *Air & Space Law*, Vol. XXVIII/3, 2003, s. 148.

⁹³ Mendes de Leon, P.; Eyskens, W.: *The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, *JALC* vol. 66, 2001, s. 1166.

⁹⁴ *Zicherman v. Korean Air Lines Co. Ltd.*, 516 U.S. 217 (1996).

původ v leteckém provozu (např. srdeční záchvat během letu), nebo za zranění, způsobená cestujícím jiným pasažérem.

Výši náhrady škody způsobené při dopravě osob omezuje čl. 22 odst. 1 VÚ částkou 125 000 franků Poincaré. Z důvodů vyšší bezpečnosti letecké dopravy a nižší kupní síly peněz sílily hlasy pro zvýšení této hranice, kterou provedl HP a zvýšil limit na 250 000 franků Poincaré na každého cestujícího. Tato změna se nezdála dostatečná USA a dodatkový protokol proto neratifikovaly. Umožňuje-li lex fori stanovit náhradu škody ve formě důchodu, nesmí dle výše uvedeného ustanovení souhrnná částka překročit daný limit.

Ustanovení VÚ týkající se odpovědnosti dopravce za škody vzniklé usmrcením nebo zraněním cestujícího bylo s minimálními, nepodstatnými odchylkami převzato do textu MÚ.⁹⁵ Otázkou je, zda by definování nebo změna některých použitých pojmů nebyla zejména z hlediska problematické interpretace přínosnější. MÚ tak stále nedefinuje pojem „operace při nastupování a vystupování z letadla“. Stejně tak MÚ přejímá termín „nehoda“, který vyvolal mnoho diskuzí a zřejmě tak i nadále bude jeho výklad upřesňován judikaturou. Zdá se, že trend nastolený rozhodnutím Air France v. Saks z roku 1985 se měnit nebude. Potvrzuje to například rozhodnutí soudu ve věci Rafailov v. El Al Izrael Airlines, Ltd. z roku 2008, vyžadující u „nehody“ prvek neočekávanosti nebo neobvyklosti.⁹⁶

MÚ bohužel neujasnila ani složité otázky odpovědnosti dopravce za psychickou újmu. Znění čl. 17 MÚ bylo hlavním tématem Montrealské konference. V původním návrhu čl. 17 MÚ, inspirovaném Guatemalským protokolem, se s odpovědností za psychickou újmu počítalo. Velký podíl na jejím zahrnutí měly USA, jelikož v anglo-americkém systému je odškodňování mentální újmy běžným jevem.⁹⁷ V závěrečné fázi úprav bylo toto ustanovení vypuštěno, zároveň však ale ani nebylo stanoveno, že by se s psychickou újmou, vzniknuvší samostatně bez újmy fyzické, nepočítalo. Řešení tak bylo opět ponecháno na soudní interpretaci. Jak se zdá, převažujícím trendem posledních let je stanovisko, že za samostatnou psychickou újmu nenese dopravce odpovědnost. V květnu 2006 rozhodl New York Eastern District Court ve věci Booker v. BWIA West Indies

⁹⁵ Čl. 17 MÚ.

⁹⁶ Rafailov v. El Al Izrael Airlines, Ltd., 32 Avi. 16,372 (S.D.N.Y. 2008).

⁹⁷ Horník, J: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 2000, s. 273.

Airways tak, že stejně jako v případě VÚ, ani MÚ neumožňuje náhradu škody za mentální újmu. Podobně ve sporu *Kruger v. United Air Lines, Inc.* (N.D. Cal. 2007) soud dovodil, že náhrada mentální újmy přichází v úvahu pouze v případě, že přímo souvisí s utrpeným fyzickým zraněním. Absenci definování klíčových pojmů považují za značný nedostatek MÚ. Ač bylo deklarováno, že cílem je stanovit neomezenou odpovědnost dopravce za škody na zdraví až do určité výše, samotné přiznání náhrady škody je závislé na interpretaci zásadních pojmů, což při ne zcela ustálené soudní judikatuře může přinášet i velmi překvapující rozsudky.

Jak již bylo uvedeno výše, pro přepravu cestujících byl zcela změněn systém odpovědnostních limitů. Do výše náhrady škody 100 000 SDR zavádí dle čl. 21 odst. 1 MÚ téměř absolutní odpovědnost dopravce, s jedinou možností zproštění se odpovědnosti v případě spoluzavinění poškozeného dle čl. 20 MÚ. Za škody přesahující částku 100 000 SDR nebude dopravce odpovídat, podaří-li se mu prokázat, že:

- ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí, protiprávním činem nebo opomenutím jeho samého, jeho zaměstnanců nebo agentů;
- ke škodě došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.⁹⁸

Přínosem oproti úpravě VÚ je zavedení poskytování záloh na pokrytí okamžitých ekonomických potřeb v případě leteckých nehod, při nichž došlo k usmrcení nebo zranění osob. Záloha bude vyplacena jim nebo osobám, které mají právo na odškodnění. Výše takové zálohy bude záležet na vnitrostátní právní úpravě a odečítá se od konečné náhrady.⁹⁹

3.3.5 Odpovědnost za škody způsobené na nezapsaných zavazadlech

Pokud jde o předměty, které si cestující opatruje sám, neobsahuje VÚ žádné ustanovení o základu odpovědnosti. Tuto otázku je tedy nutno řešit dle kolizních kritérií, v tomto případě se bude pravděpodobně řídit právním řádem dopravcova sídla.¹⁰⁰ Článek 22 odst. 3 pouze omezuje odpovědnost dopravce částkou 5000 franků Poincaré na jednoho cestujícího.

⁹⁸ Čl. 21 odst. 2 MÚ.

⁹⁹ Čl. 28 MÚ.

¹⁰⁰ Milde, M.: *Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží*, Studie z mezinárodního práva, 1962, s. 275.

Nová úmluva již oproti předchozí neponechává určení základu odpovědnosti na kolizních kritériích, ale sama ho vymezuje v čl. 17 odst. 2 MÚ. Dopravce dle něho odpovídá za škody na nezapsaných zavazadlech i osobních předmětech cestujících, ale pouze v případě, že vznikly jeho vinou nebo vinou jeho zaměstnanců či agentů. Důkazní břemeno nese cestující.

Limity odpovědnosti za škodu na zavazadlech nerozlišují pojmy zapsaná a nezapsaná zavazadla. Dle čl. 17 odst. 4 MÚ se vztahují tato ustanovení na oba druhy zavazadel. Odpovědnost dopravce v případě škody na nezapsaných zavazadlech je tedy omezena částkou 1 000 SDR pro každého cestujícího.

3.3.6 Odpovědnost za škody způsobené na zapsaných zavazadlech a zboží

Podle čl. 18 odst. 1 VÚ je dopravce odpovědný za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením zapsaných zavazadel a zboží, stala-li se událost, jež způsobila škodu, za letecké dopravy.

Odstavec druhý téhož článku dále specifikuje, co se považuje v tomto případě za „leteckou dopravu“. Je to časové období, kdy jsou zavazadla nebo zboží pod dozorem dopravce, ale pouze v případě, nachází-li se na letišti, v letadle nebo kdekoli jinde při přistání mimo letiště. Odstavec třetí pokračuje negativním vymezením, dle kterého se do doby letecké dopravy nezapočítává doprava pozemní, námořní nebo říční, prováděná mimo letiště. Jinak by tomu ale bylo, pokud by se taková doprava prováděla za účelem nakládání, dodání nebo překládání; potom by se škoda vzešlá z takové události považovala za škodu při letecké dopravě, pokud by nebyl prokázán opak. Obecně lze za počátek „letecké dopravy“ označit tedy okamžik doručení zavazadla nebo zboží na letiště odletu a za konec okamžik opuštění letiště určení. Pokud by se rozhodná událost stala mimo vymezenou dobu „letecké dopravy“, odpovědnost za škody by se řídila vnitrostátním právem určeným kolizními normami.

Oproti úpravě odpovědnosti vůči cestujícím, kde je ke vzniku nároku na náhradu škody vyžadována „nehoda“, v případě odpovědnosti na zapsaných zavazadlech a zboží stačí pouze, dojde-li k „události“ („occurrence“). Je tedy vůči dopravci bezpochyby přísnější. Díky této úpravě je dopravce odpovědný i v případě, kdy nedošlo k žádné

výjimečné situaci, která by se dala považovat za nehodu, ale zboží či zavazadla byla poškozena například neopatrnou manipulací.

Náhrada škody je v případě zapsaných zavazadel a zboží omezena čl. 22 odst. 2a) VÚ částkou 250 franků Poincaré na jeden kilogram. Žádná změna limitu HP nebyla provedena, byl ale přidán odstavec 2b) určující pravidla pro počítání rozhodné váhy v případě ztráty, poškození nebo zpoždění části zapsaných zavazadel nebo nákladu, či jakéhokoli předmětu v nich obsaženého. V takovém případě se přihlíží pouze k celkové váze příslušné zásilky. Jestliže však bude ztrátou, poškozením nebo zpožděním části zapsaných zavazadel nebo zboží ovlivněna hodnota jiných zásilek krytých stejnou průvodkou pro zavazadla nebo stejným leteckým nákladním listem, musí se při stanovení hranice odpovědnosti přihlížet k celkové váze těchto zásilek.

Podle MÚ odpovídá dopravce za vzniklou škodu na **zapsaných zavazadlech** v případě zničení, ztráty nebo poškození, jestliže se událost, která způsobila zničení, ztrátu nebo poškození, stala na palubě letadla a nebo kdykoli v době, kdy zapsané zavazadlo bylo pod kontrolou dopravce.¹⁰¹ MÚ upouští od vymezení časové působnosti normy pomocí slovního spojení „za letecké dopravy“, ale stanoví, že dopravce odpovídá vždy, je-li zboží pod jeho dozorem, nezávisle na místě, kde se zboží nachází. Dále odst. 2 čl. 17 stanoví, že dopravce za škodu neodpovídá vůbec nebo pouze v omezené míře, pokud byla způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí zavazadla. Zbaven odpovědnosti by ale dopravce nebyl, pokud by škoda vznikla v důsledku vadného zabalení.¹⁰² V případě, kdy dopravce uzná ztrátu zavazadla nebo zavazadlo nedojde do jednadvaceti dnů ode dne, kdy dojít mělo, je cestující oprávněn uplatnit vůči dopravci všechna práva vyplývající z přepravní smlouvy.¹⁰³

*„Doprovce odpovídá za vzniklou škodu v případě zničení nebo ztráty nebo poškození přepravovaného **nákladu** pouze za podmínky, že se událost, která způsobila takové poškození, stala v průběhu letecké přepravy.“*¹⁰⁴ Pro přepravu nákladu tedy nová úmluva nadále používá časové vymezení pomocí slovního spojení „za letecké přepravy“, kterou se dle odst. 3 čl. 18 MÚ rozumí doba, po kterou je náklad v péči dopravce. MÚ již

¹⁰¹ Čl. 17 odst. 2 MÚ.

¹⁰² Mendes de Leon, P.; Eyskens, W.: The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, JALC vol. 66, 2001, s. 1174.

¹⁰³ Čl. 17 odst. 3 MÚ.

¹⁰⁴ Čl. 18 odst. 1 MÚ.

tedy nezužuje výklad pojmu požadavkem, že se tak musí dít na letišti, v letadle či jinde při přistání mimo letiště, jak to činila VÚ. Stejně jako v předchozí úmluvě, doba letecké přepravy nezahrnuje přepravu pozemní, námořní nebo vnitrozemskou vodní prováděnou mimo letiště; pokud by se ale taková doprava prováděla za účelem nakládání, dodání nebo překládání, potom by se škoda vzešlá z takové události považovala za škodu při letecké dopravě, pokud by nebyl prokázán opak.¹⁰⁵ Nově je upravena také situace, kdy dopravce bez souhlasu odesílatele použije jiný způsob přepravy pro celou nebo část přepravy, která měla být podle smlouvy provedena letecky. Taková přeprava se taktéž považuje za přepravu leteckou a logicky i odpovědnost dopravce se bude řídit MÚ. Takovou přepravu je nutno odlišit od přepravy kombinované, kde různé druhy přepravy jsou ujednány smluvně.

Podle čl. 18 odst. 2 MÚ za vzniklou škodu dopravce neodpovídá vůbec nebo pouze v omezené míře, jestliže prokáže, že byla škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí přepravovaného nákladu; vadným balením nákladu, které provedla osoba jiná než dopravce, jeho zaměstnanci nebo agenti; válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu; nebo zásahem úředního orgánu v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu. Toto ustanovení je přejato z Montrealského protokolu IV, při jeho použití v MÚ došlo však k jedné významné změně. Ač Montrealský protokol IV vyžadoval ke zproštění se odpovědnosti dopravce, aby škoda vznikla výhradně z některé z uvedených příčin, text MÚ je k dopravci mírnější a umožňuje omezení nebo zbavení se odpovědnosti i v případě, že některá z výše uvedených příčin byla pouze částečně odpovědná za vzniklou škodu.

Limit odpovědnosti za škody na **zapsaných zavazadlech** je stanoven stejně jako v případě zavazadel nezapsaných, podle čl. 22 odst. 2 na částku 1 000 SDR pro každého cestujícího. Hlavním rozdílem oproti úpravě VÚ je upuštění od stanovení limitu na základě hmotnosti zavazadla.

Při přepravě **nákladu** je odpovědnost dopravce omezena částkou 17 SDR za kilogram nákladu, pokud nedojde k speciálnímu prohlášení o zájmu na dodání a uhrazen

¹⁰⁵ Čl. 18 odst. 4 MÚ.

příslušný poplatek.¹⁰⁶ Limit zůstává tedy přibližně stejný jako v případě VÚ, jelikož částka 250 franků Poincaré odpovídá přibližně 17 SDR.¹⁰⁷

MÚ přejímá ustanovení čl. 22 odst. 2 b) VÚ o počítání rozhodné váhy do svého čl. 22 odst. 4, tentokrát však už jen logicky vzhledem k nákladu, hmotnost zapsaných zavazadel je již dle MÚ pro odpovědnost dopravce irelevantní.

3.3.7 Odpovědnost za škodu způsobenou zpožděním

*„Doprovce je odpovědný za škodu, která vznikla zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel a zboží.“*¹⁰⁸ Žalobce prokazuje existenci zpoždění, že došlo ke škodě a že zpoždění bylo bezprostřední příčinou vzniklé škody. Dopravce však není odpovědný, pokud prokáže, že přijal všechna nutná opatření k zabránění škody. Ke svému prospěchu může použít i ustanovení čl. 21 VÚ, pokud prokáže, že ke škodě přispělo spoluzavinění poškozené osoby. Pro dopravce je však velmi obtížné zbavit se odpovědnosti za zpoždění, i v případech stávek zaměstnanců nebo technických problémů jsou často odpovědni za vzniklé škody.¹⁰⁹ Rychlost je pro leteckou dopravu charakteristická, zároveň je také kompenzována vyšší cenou oproti jiným druhům dopravy. To si uvědomovali již tvůrci VÚ a zařadili do jejího textu úpravu odpovědnosti dopravce za zpoždění. Bohužel jde o úpravu velmi stručnou. Nikde v textu VÚ není uvedena definice pojmu „zpoždění“; chápat ho lze jako pozdní dopravení do místa určení. Není však nikde dáno, jak velký by měl být časový rozdíl mezi plánovaným a skutečným dostavením se do místa určení. Všeobecné podmínky IATA výslovně stanoví, že časy odletu a příletu nejsou součástí přepravní smlouvy. Dle IATA musí dopravce dodržovat letový řád „přibližně“.¹¹⁰

Úmluva neobsahuje speciální limit náhrady škody pro případ zpoždění. Z toho vyplývá, že cestující může uplatňovat stejný nárok jako v případě smrti, zranění nebo jiné újmy na těle, tedy 125 000 franků Poincaré (respektive 250 000 franků Poincaré po revizi HP), při dopravě zapsaných zavazadel a zboží potom může cestující nebo odesílatel žádat až 250 franků Poincaré na 1 kilogram váhy. Takové ustanovení se dá

¹⁰⁶ Čl. 22 odst. 3 MÚ.

¹⁰⁷ Koning, I.: Liability in Air Carriage. Carriage of Cargi under the Warsaw and Montreal Conventions, Air & Space Law, vol. XXXIII/4-5, 2008, s. 6.

¹⁰⁸ Čl. 19 VÚ.

¹⁰⁹ Goldhirsch, L.: The Warsaw Convention Annotated, Kluwer Law Int., Hague 2000, s. 102.

¹¹⁰ Diederiks-Verschoor, I. H. PH.: The Liability for Delay in Air Transport, Air & Space Law, vol. XXVI, 2001, s. 301.

považovat za velice přísné, když povážíme skutečnost, že umožňuje stejně vysoké odškodnění za zpoždění i za smrt cestujícího.

Podle čl. 19 MÚ odpovídá dopravce za škody způsobené zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel a nákladu. V základním ustanovení tedy nenacházíme žádný podstatný posun. Čl. 19 MÚ umožňuje dopravci zprostit se odpovědnosti prokázáním, že učinil veškerá možná opatření, která po něm lze spravedlivě požadovat k odvrácení škody, anebo že škodu odvrátit nemohl. Obecná exkulpační klauzule obsažená v čl. 20 VÚ zůstala připuštěna pouze při odpovědnosti za škody vzniklé zpožděním. Autoři se bohužel nepoučili nedostatkem VÚ a opět nedefinují pojem „zpoždění“.

MÚ již také stanoví limity náhrady škody stanovené speciálně pro případ zpoždění. Oproti přísné úpravě VÚ se po vzoru Guatemalského protokolu snižuje limit pro přepravu cestujících na 4 150 SDR.¹¹¹ Pro případ škody na zavazadlech je stanoven limit 1 000 SDR na jednoho cestujícího. Stejně jako v případě VÚ toto omezení neplatí, pokud cestující učiní zvláštní prohlášení o zájmu na dodání a zaplatí příslušný poplatek. Při přepravě nákladu je odpovědnost dopravce omezena částkou 17 SDR za kilogram, i tady však odesílatel může učinit zvláštní prohlášení o zájmu na dodání.

Obě úmluvy shodně stanoví, že uvedené limity odpovědnosti nebrání soudu, aby podle svého platného právního řádu přiznal navíc náhradu celých nebo části soudních výloh nebo jiných procesních výdajů, které vynaložil žalobce, včetně úroků.¹¹²

3.3.8 Uplatnění nároků

Dle čl. 28 odst. 1 VÚ jsou dány čtyři soudní jurisdikce. Žalobce si smí vybrat, podá-li žalobu:

- 1) u soudu bydliště dopravce;
- 2) u soudu hlavního sídla dopravce;
- 3) u soudu místa, kde má dopravce provozovnu, jejímž prostřednictvím byla smlouva sjednána;
- 4) u soudu místa určení.

¹¹¹ Čl. 22 odst. 1 MÚ.

¹¹² Čl. 22 odst. 4 VÚ, čl. 22 odst. 6 MÚ.

Vždy se však musí jednat o soud na území jedné ze smluvních stran VÚ. Volba soudu může mít zásadní účinky na výsledek soudního řízení, jelikož dle odst. 2 čl. 28 VÚ se řízení řídí právním řádem soudu, u kterého byla žaloba podána. Dle legis fori se tak bude posuzovat například otázka, jaké zavinění se staví na roveň úmyslu. Ustanovení týkající se soudní příslušnosti a určení právního řádu mají kogentní charakter, dle čl. 32 VÚ se od nich nelze žádným ujednáním odchýlit. Jedinou výjimkou je přípustnost arbitrážního řízení při dopravě zboží, a to pod podmínkou, že se rozhodčí řízení bude vést v některém ze soudně příslušných míst.

Žalobu je nutno podat v prekluzivní lhůtě dvou let, která se počítá od příchodu na místo určení, ode dne, kdy mělo letadlo přiletět nebo od zastavení dopravy.¹¹³ Aby žaloba byla přípustná, musí při poškození zavazadel nebo zboží zaslat příjemce stížnost dopravci, a to do sedmi dnů v případě zavazadel a do čtrnácti dnů při přepravě zboží od jeho přijetí.¹¹⁴ Při zpoždění činí lhůta pro stížnost jednadvacet dnů ode dne předání zavazadel nebo zboží. Podle odst. 4 čl. 26 VÚ lze k prominutí těchto lhůt dojít pouze při podvodném jednání dopravce.

V textu VÚ chybí ustanovení o vykonatelnosti soudních rozhodnutí. Lze se ztotožnit s názorem prof. Milde, že tímto nedostatkem je hodnota unifikace snížena.¹¹⁵

Ohledně jurisdikce přejímá odst. 1 čl. 33 MÚ z VÚ ustanovení o čtyřech místech soudu, kde může žalobce podat žalobu. Mohutné diskuze však vyvolal odst. 2 čl. 33 MÚ, který ke stávajícím čtyřem místům přiřazuje tzv. pátou jurisdikci, která umožňuje žalovat o náhradu škody způsobenou usmrcením nebo zraněním cestujícího před soudem státu, kde měl poškozený v době nehody své hlavní a trvalé bydliště. Zároveň však také musí dopravce provozovat leteckou dopravu se vztahem k tomuto místu, ať již letadlem vlastním či letadlem jiného dopravce podle obchodní smlouvy, a taktéž musí dopravce uskutečňovat leteckou přepravu cestujících v provozních prostorách vlastních, pronajatých nebo prostorách jiného dopravce na základě obchodní dohody. Na vložení tohoto ustanovení měly eminentní zájem USA, dávaly dokonce najevo, že nezavedení další

¹¹³ Čl. 29 odst. 1 VÚ.

¹¹⁴ Čl. 26 odst. 2 VÚ.

¹¹⁵ Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, 1962, s. 288.

jurisdikce by pro ně pravděpodobně znamenalo nepodpoření nové úmluvy.¹¹⁶ Obavy z ustanovení o páté jurisdikce naopak pociťovaly téměř všechny ostatní státy, včetně mnoha členských států EU, jejichž strach pramenil z hrozby možnosti soudních řízení před americkými soudy, zpravidla přisuzujícími vysoké částky náhrad škod. Výsledný text byl do určité míry kompromisem, jelikož pátou jurisdikci soudu sice připouštěl, ale další podmínky stanovené v čl. 33 odst. 2 MÚ její možnost omezovaly.

Většina úpravy týkající se uplatnění nároků zůstává nezměněna. Nově je v čl. 29 MÚ stanoveno, že se žalobou nelze domáhat náhrady škody s trestním postihem, exemplárního potrestání nebo jiného postihu, který nemá charakter kompenzační náhrady škody.¹¹⁷ Dále MÚ reaguje na stoupající oblibu arbitrážního řízení a možnosti jeho uplatnění při přepravě zboží věnuje oproti úmluvě předchozí více prostoru.¹¹⁸

3.3.9 Všeobecná a závěrečná ustanovení

V hlavě páté VÚ je upraven proces ratifikace, technické otázky týkající se vyhotovení úmluvy a jejího uložení, výklad některých pojmů a ustanovení omezující smluvní volnost stran dopravní smlouvy.

Jediné autentické znění VÚ, které je sepsáno ve francouzském jazyce, zůstane uloženo v archivu polského ministra zahraničních věcí.¹¹⁹ K nabytí účinnosti je vyžadována ratifikace pouze pěti státy; mezi nimi dojde k nabytí účinnosti devadesátým dnem po uložení páté ratifikace.¹²⁰ Čl. 38 VÚ demonstruje, že úmluva je otevřená přístupu všech států. K nabytí účinnosti mezi nově přistoupiší smluvní stranou a státy, které již ratifikovaly, dochází taktéž devadesátým dnem po uložení ratifikační listiny. Každá smluvní strana má však také právo úmluvu vypovědět. To lze provést zasláním oznámení vládě Polské republiky; výpověď nabývá účinnosti uplynutím šesti měsíců po jejím oznámení.¹²¹

VÚ vstoupila v platnost dne 13. února 1933, pro tehdejší Československo 15. února 1935. Ve Sbírce zákonů a nařízení byla publikována pod číslem 15/1935.

¹¹⁶ Tompkins Jr, G. N.: The Montreal Convention 1999, the Fifth Jurisdiction in the United States and the Doctrine of Forum Non Conveniens, Air & Space Law, vol. XXXIII/3, 2008, s. 306.

¹¹⁷ Horník, J: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 2000, s. 273.

¹¹⁸ Čl. 34 MÚ.

¹¹⁹ Čl. 36 VÚ.

¹²⁰ Čl. 37 odst. 2 VÚ.

¹²¹ Čl. 39 VÚ.

Závěrečná ustanovení MÚ doznala oproti VÚ poměrně mnoho změn.

Čl. 55 určuje přednost MÚ před všemi úmluvami a protokoly tvořícími Varšavský systém. Depozitářem úmluvy již není stát, na jehož území probíhala konference vedoucí k podepsání dané úmluvy, ale mezinárodní organizace – ICAO. Vyžadovaný minimální počet ratifikací k nabytí účinnosti byl oproti VÚ výrazně zvýšen a požaduje ratifikaci třiceti států.¹²² Smluvní stranou MÚ se může stát i mezinárodní organizace¹²³; její ratifikace se však nezapočítává do minimálního vyžadovaného počtu k nabytí účinnosti. Úmluva nabývá účinnosti šedesátý den po uložení třicáté ratifikační listiny. Výpovědní lhůta zůstává přibližně stejná – oproti šesti měsícům stanovených VÚ uvádí MÚ výpovědní lhůtu 180 dní. Autentické znění úmluvy již není pouze francouzské, ale za rovnocenné jsou označeny i texty úmluvy vyhotovené v angličtině, arabštině, čínštině, ruštině a španělštině.

MÚ vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2003, současně i pro Českou republiku. Ve Sbírce mezinárodních smluv byla publikována pod číslem 123/2003.

¹²² Čl. 53 odst. 6 MÚ.

¹²³ Čl. 53 odst. 2 MÚ.

4 Právní úprava v rámci EU

4.1 Dopravní politika Společenství

Dobře fungující, rychlá a levná přeprava je nezbytným faktorem pro formování jednotného trhu, a tudíž je její regulace předmětem pozornosti ze strany EU. Odvětví dopravy dnes vytváří deset procent hrubého domácího produktu EU, vzrůstající objem však s sebou přináší i nevýhody v podobě nedostatečných kapacit dopravních systémů, zátěže na životní prostředí a rostoucí požadavky na bezpečnostní opatření. Přetížení je spatřováno zejména v rámci silničních sítí a leteckých cest.

Dopravě je věnována hlava V Smlouvy o Evropském společenství (dále jen „SES“), obsahuje však úpravu poměrně stručnou. Integrace dopravy byla dlouhou dobu opomíjena zejména pro svou komplikovanost, spočívající v silné intervenci jednotlivých států i obrovských rozdílech v úrovni dopravní infrastruktury, podílu jednotlivých doprav a různých formách podnikání. Rozvoj integrace započal zřetelněji až v druhé polovině osmdesátých let poté, co Evropský soudní dvůr (dále jen „ESD“) ve svém rozsudku z roku 1985 výslovně konstatoval nečinnost Rady na poli společné dopravní politiky.¹²⁴ Pro dopravu leteckou určuje hlava V SES pouze základní kámen, na jehož základě lze integraci letecké dopravy dále rozvíjet. Článek 80 SES (bývalý článek 84) výslovně stanoví, že ustanovení hlavy V se vztahují pouze na dopravu železniční, silniční a vnitrozemskou vodní. Dále však dává zmocnění Radě, která může kvalifikovanou většinou rozhodnout, zda, do jaké míry a jakým postupem bude možno stanovit vhodná ustanovení pro dopravu námořní a leteckou. Do vydání Jednotného evropského aktu v roce 1986 mohla Rada ve věci dopravní politiky rozhodovat pouze jednomyslně, změna na rozhodování kvalifikovanou většinou tedy značně usnadnila možnosti výraznějšího pokroku úpravy.

Spory o to, zda se na leteckou dopravu vztahuje obecný režim SES, ukončil až Evropský soudní dvůr (dále jen „ESD“) rozsudkem z roku 1974 ve věci Komise v. Francouzská republika. Soud zde dovodil, že na dopravu obecně jsou aplikovatelná i obecná ustanovení SES, pokud zvláštní ustanovení nestanoví jinak. Co se týče letecké

¹²⁴ Pauknerová, M.: Právo EU a doprava, Právní rozhledy 8, 1998, s. 2.

dopravy, tak soud dospěl k názoru, že na ni společně s dopravou námořní se obecná ustanovení SES vztahují taktéž, nepodléhají ale ustanovením hlavy V.¹²⁵

Ač by se dalo říci, že v minulosti byla oblast letecké dopravy v rámci aktivit EU poměrně opomíjena, dnes je naopak předmětem značné pozornosti a EU vyvíjí v rámci její regulace značnou činnost.

Ve snaze o co možná nejvyšší bezpečnost letecké dopravy byla nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1992/2002 založena **Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA)**, s původním posláním poskytovat technické odborné znalosti Evropské Komisi a vykonávat některé výkonné funkce vztahující se k oblasti bezpečnosti letectví, jako je osvědčování leteckých výrobků. V roce 2008 byla její působnost podstatně rozšířena Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, a to o letecký provoz, vydávání licencí leteckým posádkám a vydávání oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí.

Významnou iniciativou posledních let je projekt **Single European Sky**. Jde o soubor nařízení, která si kladou za cíl zlepšit výkonnost evropského leteckého systému v klíčových oblastech, jako je bezpečnost, kapacita, lety, nákladová efektivita a environmentální udržitelnost, a to prostřednictvím koordinace letecké přepravy jednotlivých členských států a dohledu nad ní. Současný stav, kdy pod EU spadá 27 vzdušných prostorů a provoz je kontrolován 65 středisky letového provozu, brání plynulému pohybu na leteckých cestách a nutí letadla prodlužovat trasy a tím i zvyšuje emise. Propojení všech center v jeden integrovaný systém by zcela jistě ušetřilo provozní náklady a zároveň by přispělo k řešení aktuálního problému, jímž je vzrůstající počet zpožděných letů. Dokončení projektu je plně podporováno i ze strany IATA. Jak upozornil Giovanni Bisignani, generální ředitel IATA, fungování takového plánu jako je tento by umožnilo mnohem lépe zvládat krizové situace, jakou se v nedávné době, v dubnu 2010, stalo paralyzování letecké dopravy ve značné části Evropy vlivem výbuchu sopky a následného sopečného prachu nacházejícího se nad velkou částí kontinentu.¹²⁶

EU se zapojuje i do otázky životního prostředí, a to především pomocí projektu **Clean Sky JTI**. Program byl zahájen roku 2008, ukončen má být v roce 2014. Cílem je především skokové zvýšení kvality technologií letecké dopravy a snížení dopadu

¹²⁵ Tamtéž, s. 3.

¹²⁶ Full Support to Accelerate Single European Sky, IATA Press Releases, č. 17.

letecké dopravy na životní prostředí, zejména pomocí snížení emisí, hluku a spotřeby letadel. Projekt má rozpočet 1, 6 miliardy euro, přičemž polovinu tvoří dotace EU a druhá část je financována ze soukromého sektoru zdroji průmyslu.¹²⁷

EU vyvíjí činnost i na mezinárodní úrovni. Posledním významným počinem se stala **Open Skies Agreement**, dohoda uzavřená mezi EU a USA, jež vstoupila v platnost 30. března 2008. Do té doby mohly evropské letecké společnosti provozovat lety do USA pouze ze svých domovských zemí. Open Skies Agreement umožňuje dopravcům létat z jakéhokoli členského státu EU do jakéhokoli místa v USA, čímž umožňuje mnohem užší spolupráci v rámci dvou největších leteckých trhů, zahrnujících 60% světové letecké dopravy.¹²⁸

Jednou z hlavních náplní komunitárního práva je ochrana spotřebitelů, opírající se především o čl. 153 SES. Pod pojem spotřebitelé se řadí i cestující v letecké dopravě. Ochrana jejich práv upravená VÚ, respektive MÚ, se nejevila jako plně dostačující, a proto bylo na úrovni EU přijato několik nařízení, jejichž cílem bylo ochranu práv rozšířit. Obsah těchto nařízení je předmětem další kapitoly.

4.2 Nařízení Rady (EHS) č. 295/91

Cílem leteckých dopravců je naplnit kapacitu letadla a co možná nejvíce eliminovat ztráty tržeb z důvodu neobsazených míst na palubě. Proto se od osmdesátých let 20. století stal oblíbeným prostředkem leteckých dopravců k dosažení takového záměru tzv. **overbooking**, tedy praxe, kdy je na konkrétní let potvrzeno více rezervací, než je kapacita daného letu. Dopravce v takovém případě počítá s tím, že se někteří cestující včas k odletu nedostaví, nebo že případně přesune některé cestující do zpravidla méně obsazené vyšší třídy. V té době téměř všeobecně přijatá VÚ, ať již v různě revidovaných zněních, úpravu následků takového počínání dopravce neobsahovala. To se v rámci EU jevilo jako nedostatečné, a právě kvůli ochraně před takovými praktikami bylo 4. února 1991 přijato **nařízení Rady (EHS) č. 295/91, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě** (dále jen “Nařízení č. 295/91“).

¹²⁷ Dostupné z: http://www.cleansky.eu/index.php?arbo_id=83&set_language=en.

¹²⁸ Dostupné z: http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press_releases/0808474_cs.htm.

Jak bylo uvedeno v preambuli nařízení, tehdejší praxe v oblasti náhrad za odepření nástupu na palubu se mezi leteckými dopravci značně lišila, nařízení si proto kladlo za cíl tuto úpravu sjednotit. Podmínkou působnosti byl odlet z letiště umístěného na území členského státu. Naopak irelevantní byla skutečnost, ve kterém státě byl dopravce usazen, státní příslušnost cestujícího i místo určení.¹²⁹ V případě odepření nástupu na palubu dává nařízení cestujícímu možnost volby mezi plným proplacením ceny letenky, dopravením do konečného místa určení při nejbližší příležitosti nebo pozdějším dopravením podle potřeby cestujícího. V každém případě byl však dopravce povinen zaplatit cestujícímu minimální náhradu vy výši 150 ECU pro lety do 3 500 km, respektive 300 ECU pro lety nad tuto vzdálenost. Pokud však dopravce nabídl možnost dopravení se do konečného místa určení náhradním letem, jehož čas příletu nepřesahoval původně plánovaný čas příletu o více než dvě hodiny pro lety do 3500 km nebo o čtyři hodiny pro lety nad 3500 km, byl dopravce oprávněn tuto náhradu snížit o 50%. Výše náhrady mohla být omezena také cenou letenky.¹³⁰ Kromě uvedeného odškodnění byl dopravce povinen také poskytnout cestujícímu přístup ke komunikačním prostředkům, stravu a občerstvení přiměřené čekací době, a při nutnosti přenocování rovněž ubytování v hotelu.

Postupně začínala být ochrana cestujících obsažená tímto nařízením vnímána jako nevyhovující, proto bylo zrušeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, které se kromě řešení následků praxe overbooking věnuje také problematice významných zpoždění a zrušení letů.

4.3 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97

Vznik **nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod** ze dne 9. října 1997 spadá do období, kdy se drtivá většina mezinárodní letecké dopravy řídila některou z verzí VÚ, ale již byla vcelku jednoznačně spatřována nutnost jejího nahrazení. Ta se v různých částech světa projevovala vznikem soukromoprávních či vnitrostátních iniciativ, které modifikovaly nejpálčivější část VÚ, v té době již zastaralou úpravu odpovědnosti leteckého dopravce.

Podobně jako některé jiné iniciativy, i nařízení č. 2027/97 zavádělo objektivní odpovědnost za škody na zdraví do částky 100 000 SDR. Taktéž zavádělo tzv. zálohové

¹²⁹ Čl. 1 nařízení Rady (EHS) č. 295/91.

¹³⁰ Čl. 4 nařízení Rady (EHS) č. 295/91.

plnění na pokrytí okamžitých ekonomických potřeb oprávněných osob, které v případě smrti poškozené osoby nesmělo být nižší než 15 000 SDR. Účinnosti nabylo 17. října 1998 a zřejmě bylo důvodem odložení počátku diplomatické konference ICAO, na které se projednávalo znění budoucí MÚ. Jeho význam bývá spatřován ve sjednocení názorů členských států EU právě pro projednávání nové mezinárodní úmluvy.¹³¹

Z důvodu neslučitelnosti některých ustanovení s MÚ bylo po jejím přijetí změněno **nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.**

4.4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů (dále jen „Nařízení č. 261/2004“) ruší a nahrazuje výše rozebírané nařízení Rady č. 295/91. Na rozdíl od nařízení předchozího se však nezabývá pouze ochranou cestujících v případě odepření nástupu na palubu letadla, ale podobnou závažnost spatřuje také v rušení nebo významných zpožděních letů, které taktéž reguluje. Proces jeho přijetí nebyl vůbec jednoduchý; na podobu nařízení měly různý názor Komise, Rada i Evropský parlament, shody bylo dosaženo až v tzv. dohodovacím řízení na základě čl. 251 odst. 3-5 SES.¹³² Nabytí účinnosti bylo stanoveno až na den 17. únor 2005.

Působnost nařízení se oproti nařízení č. 295/91 rozšířila a zahrnuje nejen lety z letiště umístěného na území Společenství, ale i lety z území třetího státu na letiště na území členského státu, pokud je letecký dopravce dopravcem Společenství.¹³³ Pokud se jedná o přepravu z místa odletu na území Společenství a místo určení neleží na území členského státu Společenství, dochází k situaci, kdy první let spadá pod působnost Nařízení, ale zpáteční let již ne. To bylo potvrzeno i rozhodnutím ESD ve věci Emirates Airlines - Direktion für Deutschland v. Diether Schenkel ze dne 10. srpna 2008. Soud

¹³¹ Záruba, P.: Nová Montrealská úmluva (1999) o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, Pojistné rozpravy 7, s. 27.

¹³² Horník, J.: Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, Právní rozhledy 15/2004, s. 570.

¹³³ Čl. 3 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004.

navíc uvedl, že okolnost, že lety byly rezervovány společně, nemá žádný vliv na výklad tohoto ustanovení.

Působnost nařízení již není omezena pouze na cestující na pravidelných linkách. Jak je uvedeno v bodě 5 preambule, rozdíl mezi pravidelnou a nepravidelnou dopravou se zmenšuje, a tudíž by cestujícím měla být poskytována adekvátní ochrana při obou druzích letů. Podle předchozího nařízení mohla být náhrada škody v případě charterových letů požadována pouze tím, kdo ji organizoval, tedy zpravidla cestovní kanceláři, a ta následně poskytovala odškodnění cestujícím.

V případě odepření přepravy cestujícího proti jeho vůli, zrušení letu i významného zpoždění je cestujícímu přiznáno jedno nebo více z následujícího práv, pokud na něho odkazuje příslušné ustanovení:

- 1) **právo na náhradu škody** ve výši závislé na délce plánovaného letu, a to 250 EUR pro lety do 1 500 km, 400 EUR pro lety v délce 1 500 až 3 500 km a 600 EUR pro lety delší než 3 500 km. Stejně jako v nařízení č. 295/91 může dopravce odškodné snížit o 50%, pokud bude cestující dopraven do místa určení náhradním letem, pokud tento přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu o dvě hodiny v případě letů o délce 1 500 km, respektive o tři a čtyři hodiny v závislosti na délce letu podle výše uvedeného schématu. Již však neplatí, že by výše odškodnění mohla být omezena cenou zakoupené letenky.¹³⁴
- 2) **Právo na náhradu pořizovací ceny letenky spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu, nebo přesměrování na nejblíže možný let do místa určení za srovnatelných dopravních podmínek, nebo přesměrování do cílového místa určení v pozdější době dle přání cestujícího, dle volby cestujícího.**¹³⁵
- 3) **Právo na poskytnutí bezplatné péče**, zahrnující stravu a občerstvení v rozsahu závislém na čekací době, případné přenocování v hotelu a

¹³⁴ Čl. 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004.

¹³⁵ Čl. 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004.

přeprava mezi letištěm a hotelem, a přístup je komunikačním prostředkům (dva telefonní hovory, faxy či emaily).¹³⁶

Podmínkou pro uplatňování výše uvedených práv je potvrzená letenka a vyjma případů zrušení letu také přihlášení se k přepravě, a to v čase určeném dopravcem a není-li tak učiněno, nejpozději 45 minut před časem odletu.

▪ **Odepření nástupu na palubu**

Novým prvkem je povinnost dopravce v případě důvodných obav z nedostatečné kapacity vyzvat nejdříve dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací, a to za dohodnutou náhradu a s proplacením letenky nebo přesměrováním letu. Pokud se však nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků, je nucen dopravce odepřít nástup na palubu některým cestujícím proti jejich vůli, a tím mu vzniká povinnost neprodleného finančního odškodnění dle čl. 7, povinnost nahradit cenu letenky nebo přesměrovat let dle čl. 8, a zároveň povinnost poskytnout bezplatné služby dle čl. 9.¹³⁷

▪ **Zrušení letu**

V případě zrušení letu je cestujícím nabídnuta pomoc spočívající v proplacení ceny letenky nebo přesměrování letu, stravy a občerstvení a přístupu ke komunikačním prostředkům; v případě, že přesměrovaný let je naplánován nejdříve na následující den, je dopravce povinen poskytnout i ubytování a zajistit k němu dopravu. Zároveň je poskytováno finanční odškodnění, této povinnosti je však dopravce zbaven, informuje-li cestujícího o zrušení letu: nejméně dva týdny před plánovaným odletem; nebo v období od dvou týdnů do sedmi dnů a zároveň mu nabídne náhradní let, který mu umožňuje odletět ne dříve než dvě hodiny před původně plánovaným odletem a dostat se do místa určení ne později než čtyři hodiny po původně plánované době příletu; nebo méně než sedm dní před plánovaným odletem a zároveň mu nabídne náhradní let, který mu umožní opustit místo odletu ne dříve než jednu hodinu před původně plánovaným odletem a dostat se do místa určení nejpozději dvě hodiny po původně naplánované době příletu.¹³⁸

Doprovce však není povinen platit finanční odškodnění dle čl. 7 v případě, že může prokázat, že zrušení letu je způsobeno **mimořádnými okolnostmi**, kterým nebylo

¹³⁶ Čl. 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004.

¹³⁷ Čl. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004.

¹³⁸ Čl. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004.

možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.¹³⁹ Pojmem mimořádných okolností se nařízení zabývá již v preambuli. Obsahuje demonstrativní výčet situací, které lze pod tento pojem podřadit, jako politickou nestabilitu, povětrnostní podmínky neslučitelné s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostní rizika, neočekávané nedostatky letové bezpečnosti nebo stávky postihující provoz leteckého dopravce. Za zvláštní případ s rozšířenou aplikovatelností označuje situaci, kdy je velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení letu způsobeno rozhodnutím řízení letového prostoru. K přesně takové situaci došlo v druhé polovině dubna 2010 v důsledku již zmíněné sopečné erupce na Islandu a následnému uzavření vzdušných prostorů a letišť. Letecký dopravce může v tomto případě poměrně bez obtíží doložit, že zrušení letu bylo způsobeno mimořádnou okolností, pak není povinen vyplatit cestujícímu finanční kompenzaci dle čl. 7 nařízení č. 261/2004. Poměrně sporná se mi však jeví otázka povinností dopravce dle čl. 8 a 9 nařízení. Čl. 5 odst. 3 umožňuje dopravci zbavit se povinnosti uhrazení finančního odškodnění dle čl. 7, o povinnostech vyplývajících z čl. 8 a 9 v této souvislosti nehovoří. Body 14 a 15 preambule však hovoří o omezení či vyloučení povinností leteckých dopravců v případě mimořádných okolností, neodkazují tedy pouze na finanční odškodnění dle čl. 7. Bude tedy pravděpodobně zajímavé sledovat, jak se s touto situací vypořádají soudy v případě žalob vycházejících z této události.

▪ **Zpoždění**

Nařízením je sankcionováno pouze zpoždění, které dosáhlo určité doby, v závislosti na délce letu. U nejkratších letů se jedná o dvě hodiny, u letů v rozmezí 1 500 až 3 500 km o tři hodiny a pro lety nejdelší byla stanovena hranice čtyři hodiny. V takových případech je dopravce povinen poskytnout jídlo, občerstvení a přístup ke komunikačním prostředkům, je-li let zpožděn až do následujícího dne, tak i ubytování a s ním spojenou dopravu. Bez ohledu na délku letu má cestující právo na náhradu pořizovací ceny letenky, trvá-li zpoždění alespoň pět hodin. Z toho vyplývá, že nařízení považuje zpoždění za situaci způsobující cestujícím nejméně závažné potíže ze všech jím upravených, jelikož s ním nespojuje sankci finanční kompenzace dle čl. 7.¹⁴⁰

▪ **Změna cestovní třídy**

¹³⁹ Čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004.

¹⁴⁰ Čl. 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004.

Nařízení č. 261/2004 upravuje i situaci, kdy byla cestujícímu změněna cestovní třída. V tomto případě pochopitelně nevznikají cestujícímu stejná práva jako při odepření přepravy, zrušení letu či zpoždění. Ač tato oblast nečinila v praxi žádné potíže,¹⁴¹ bylo shledáno potřebným sjednotit postup dopravců. Výslovně se v čl. 10 stanoví, že dopravce nesmí požadovat žádnou dodatečnou platbu v případě, že cestujícího přesune do vyšší cestovní třídy, než do jaké byla zakoupena letenka. V případě přesunutí do třídy nižší musí být cestující odškodněn částkou vyjadřující procentuální podíl ceny letenky, a to v závislosti na délce letu podle stejného schématu jako v předešlých případech, od 30% ceny letenky pro lety nejkratší, 50% pro středně dlouhé trasy, až po 75% pro lety nejdelší.

Odpovědnost vůči cestujícím vyplývající z nařízení nesmí být omezena ani se jí nelze zprostit, a to ani smluvním ujednáním. Dopravce má navíc podle čl. 14 povinnost informovat cestující o jejich právech, a to buď napsaně u registrace k přepravě, nebo písemným oznámením. Podle čl. 12 se poskytnutí odškodnění nedotýká jakéhokoli jiného práva na náhradu škody. Z toho lze vyvodit, že odškodnění dle tohoto nařízení se nijak nedotýká nároku na náhradu škod na základě VÚ nebo MÚ, rozebíraných dříve, ani náhrad na základě vnitrostátního práva. Náhrady poskytnuté dle nařízení lze však od ostatních náhrad odečíst.

Čl. 16 vyžaduje, aby státy určily subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení, který může podle potřeby přijmout nezbytná opatření k zajištění dodržování práv cestujících. V České republice je tímto subjektem Úřad pro civilní letectví.¹⁴²

Nařízení přináší cestujícím spoustu nových oprávnění a tudíž není překvapením, že z jejich strany bylo přijato s povděkem. Logicky opačný názor ale mají samotní dopravci, zejména nízkonákladovým dopravcům je trnem v oku ustanovení, podle něhož nemá cena letenky žádný vliv na výši finančního odškodnění. Proti nařízení č. 261/2004 se důrazně postavilo seskupení dopravců IATA. Generální ředitel IATA Giovanni Bisignani ještě před přijetím nařízení upozorňoval na nevhodně rozsáhlý obsah, spojující v jeden dokument zcela rozdílné situace odepření nástupu na palubu, kdy tato událost zasahuje pouze několik cestujících daného letu, a zrušených nebo zpožděných letů, kdy je nutné poskytnutí asistence velkému množství lidí najednou, a bude pravděpodobně

¹⁴¹ Horník, J.: Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, Právní rozhledy 15/2004, s. 572.

¹⁴² Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/passengers/air/doc/national_enforcement_bodies.pdf.

vést ke zmatku na letištích. Dále upozorňuje, že tato opatření povedou ke zvýšení cen letenek, což zcela jistě není v zájmu cestujících. Podle jeho slov je charakter nařízení více sankční než kompenzační.¹⁴³ Kritika ze strany IATA neustávala ani po jeho přijetí. V dubnu roku 2004 Bisignani uvedl, že letečtí dopravci akceptují potřebu nahradit škodu vzniklou cestujícím v důsledku odepření nástupu na palubu, ale nemohou nahrazovat škody, které vznikají zcela mimo jejich kontrolu. „Jestliže vlády skutečně chtějí omezit výskyt zpoždění, spíše než se nespravedlivě zaměřovat na letecké dopravce by se měly zaměřit na plnění projektu Single European Sky.“ Dále také upozorňuje na neslučitelnost nařízení s MÚ. Podle Bisignaniho existují vedle sebe dva rozdílné právní předpisy, kterými se dopravci musí řídit, přičemž moudrost obsažená v mezinárodní úmluvě by podle něho měla být základem a globálním standardem.¹⁴⁴

Nařízení v čl. 17 stanoví povinnost Komise předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování a výsledcích tohoto nařízení, mapující zejména vliv nařízení na četnost výskytu odepření nástupu na palubu a výskyt zpožděných a zrušených letů. Ohledně případů odepření přepravy se nepodařilo získat mnoho informací, jelikož aerolinie odmítaly poskytovat tyto informace s odůvodněním, že tvoří součást obchodní strategie společnosti. Co se zpoždění a zrušení týče, zpráva se odvolává na to, že neexistuje spolehlivý zdroj poskytující tyto informace. Dále upozorňuje na skutečnost, že dopravci zaměňují zrušení letů s významným zpožděním, a tím se snaží vyhnout povinnosti poskytnout finanční odškodnění. Závěrem zpráva uvádí, že nařízení je účinné teprve dva roky, a proto je těžké jednoznačně určit, zda došlo k pokroku a omezení výše diskutovaných nežádoucích jevů. Z tohoto nejasného závěru lze však spíše usuzovat, že nařízení č. 261/2004 v prvních dvou letech svého působení nepřineslo žádaný účinek.¹⁴⁵

¹⁴³ IATA Opposes New EU Denied Boarding Regulation, IATA Press Releases, č. 1/2004.

¹⁴⁴ IATA Challenges EU on Flawed Regulation Airlines Can't Make the Sunshine, IATA Press Releases, č. 8/2004.

¹⁴⁵ KOM (2007) 168 v konečném znění, dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0168:FIN:CS:HTML>.

4.4.1 Rozsudek ESD ve věci C-344/04: The Queen, na žádost International Air Transport Association and European Low Fares Airline Association v. Department for Transport

Sdružení dopravců IATA vyjadřovalo od samého počátku nespokojenost s nařízením č. 261/2004, co se otázek zrušení letů a významných zpoždění týče. Ve snaze vyhnout se soudnímu řízení zaslalo dne 25. února 2004 dopis komisařce pro dopravu Loyole de Palacio, bohužel se však nedočkal odpovědi.¹⁴⁶ Proto se IATA společně s European Low Fares Airline Association (dále jen „ELFAA“) ¹⁴⁷ rozhodly podat k High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division dvě žaloby proti Department for Transport vlády Spojeného království a Severního Irsku za účelem soudního přezkumu týkajícího se provedení nařízení č. 261/2004.¹⁴⁸ High Court považoval argumenty žalobců za opodstatněné a dne 14. července 2004 předložil ESD sedm otázek zpochybňujících platnost uvedeného nařízení. U šesti z nich Department for Transport nezastávalo názor, že by tyto otázky mohly zpochybnit platnost nařízení. To následně dalo základ otázce osmé, jelikož High Court si přál vědět, jaké kritérium musí být splněno nebo jaká mez musí být překročena, aby otázka týkající se platnosti aktu Společenství musela být položena ESD na základě čl. 234 druhého pododstavce SES. Touto žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce přestala být věc záležitostí pouze leteckého práva a nařízení č. 261/2004, ale zabývala se i kritérii, za jakých může soud členského státu předběžnou otázku vůbec vznést. Dne 10. ledna 2006 se k předloženým otázkám rozsudkem vyslovil následovně:

Otázkou, kterou soud své rozhodování začínal, byla otázka osmá, zabývající se kritérii, které musí vnitrostátní soud použít při rozhodování o tom, zda položit otázku ESD podle čl. 234 druhého pododstavce SES. Generální advokát L. A. Geelhoed upozornil zejména na dva dřívější rozsudky, které se touto materií již zabývaly. Ve věci Foto-frost, bylo již dříve shledáno, že v případě, kdy se účastníci řízení dovolávají neplatnosti aktu Společenství, vnitrostátní soud může sám rozhodnout, že akt je platný v plném rozsahu, v žádném případě ale nesmí rozhodnout o jeho neplatnosti. Taková

¹⁴⁶ IATA Challenges EU on Flawed Regulation Airlines Can't Make the Sunshine, IATA Press Releases, č. 8/2004.

¹⁴⁷ Sdružení založené roku 2004 zastupující zájmy 10 evropských nízkonákladových dopravců, kteří v současnosti mají 35% podíl na celkovém objemu letecké dopravy na evropských trasách.

¹⁴⁸ Dle čl. 16 nařízení č. 261/2004 musí každý členský stát určit subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení, ve Velké Británii je jím Ministerstvo dopravy.

pravomoc náleží výhradně ESD. Jak bylo vyloženo v druhém relevantním rozhodnutí, ve věci CILFIT, čl. 234 SES nepředstavuje procesní prostředek účastníků řízení před vnitrostátním soudem, je vždy na soudu, zda uváží, že vyvstala otázka dle čl. 234 SES. Soud tedy rozhodl tak, že pokud se vnitrostátní soud domnívá, že je dán důvod neplatnosti aktu Společenství, ať již na návrh účastníků či bez něho, je povinen přerušit řízení a obrátit se na ESD v řízení o předběžné otázce o posouzení platnosti.

Otázka první zněla, zda je čl. 6 nařízení neplatný z důvodu své neslučitelnosti s MÚ, konkrétně s jejími články 19, 22 a 29, a zda je s touto skutečností dotčena platnost nařízení jako celku. Jedná se tedy o úpravu zpoždění, obsaženou jak v MÚ, tak v nařízení. Důležitým rozdílem, na kterém postavily žalující strany svou argumentaci ve prospěch neslučitelnosti obou předpisů je, že v případě úpravy dle MÚ dopravce za škodu neodpovídá, pokud prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili.¹⁴⁹ Navíc čl. 22 odst. 1 MÚ omezuje odpovědnost dopravce za zpoždění při přepravě osob částkou 4 150 SDR. Oproti tomu povinností, které vznikly zpožděním, se podle čl. 6 nařízení nemůže dopravce zprostit ani v případě mimořádných okolností, kterým nebylo možné zabránit. Čl. 29 MÚ navíc stanoví, že jakákoli žaloba na náhradu škody, která vznikla ať již podle této úmluvy nebo ze smlouvy nebo z porušení právní povinnosti anebo jinak, je přípustná pouze v souladu s podmínkami a mezemi odpovědnosti stanovených úmluvou.

Soud však konstatoval, že při zpoždění vznikají cestujícím škody dvou typů. Prvním z nich jsou škody téměř totožné v případě všech dotčených cestujících, tedy příliš dlouhé čekání na letišti a s tím spojené újmy. Ty však lze nahradit standardizovaně, tedy formou občerstvení, stravy, ubytování nebo přístupem k telekomunikačním prostředkům. Cestujícím však může vzniknout i jiná škoda, v závislosti na důvodu cesty. Tento druhý typ však musí být posuzován individuálně. Z ustanovení článku 19, 22 a 29 MÚ dle soudu jasně vyplývá, že tato ustanovení se omezují na úpravu podmínek, za nichž mohou cestující zpožděného letu podat žaloby z titulu individualizované škody, tedy že se MÚ vztahuje pouze k jednomu z těchto dvou druhů škod. MÚ tak nebrání zásahu zákonodárce Společenství a stanovení podmínek, za kterých má být napravena ona újma vzniknuvší

¹⁴⁹ Čl. 19 MÚ.

téměř totožně všem cestujícím. Jak výslovně soud v rozsudku uvádí, standardizovaná pomoc dle nařízení nebrání tomu, aby mohli cestující na základě téhož zpoždění žalovat o náhradu škody vzniklé v jejich konkrétním případě na základě MÚ. Opatření dle MÚ a nařízení tak Soudní dvůr shledal slučitelnými.

Uvedené rozhodnutí bylo přijato s velkou kritikou, mnoho odborníků jej označilo za vyloženě nesprávné a uváděli důvody na podporu svého tvrzení.

Jak soud výslovně uvedl v bodě 40 rozsudku, podle ustálené judikatury musí být mezinárodní smlouva vykládána podle svého znění a ve světle svých cílů. Jak uvádí Jorn J. Wegter, cílem čl. 29 MÚ nebylo připustit vedle náhrady škody způsobené zpožděním ještě náhradu škody jinou, založenou na odlišném předpise.¹⁵⁰ Čl. 29 MÚ vychází z čl. 24 VÚ, který stanoví, že v případech uvedených v člancích 18 a 19 (článek 19 upravuje odpovědnost za zpoždění) může každá žaloba z odpovědnosti, ať z jakéhokoli právního důvodu, být podána jen za podmínek a v mezích stanovených úmluvou. Čl. 29 MÚ zní: *„Při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu je jakákoli žaloba na náhradu škody, která vznikla ať již podle této úmluvy nebo ze smlouvy nebo z porušení právní povinnosti anebo jinak, přípustná pouze v souladu s podmínkami a s limity odpovědnosti stanovenými touto úmluvou, aniž by došlo k újmě určených osob, které mají právo vznést žalobu a při určení jejich příslušných práv.“* Podle George N. Tompkinse Jr., který se účastnil formování návrhu MÚ, záměrem přidané věty „ať již podle této úmluvy nebo ze smlouvy nebo z porušení právní povinnosti anebo jinak“ nebylo změnit smysl čl. 24 VÚ, účelem bylo ujasnit, že tam, kde je dána působnost MÚ, jsou žalobní důvody na základě článků 17, 18 a 19 výhradní a vylučují jiné, ať již založené na vnitrostátním, nebo jakémkoli jiném právu.

V otázce druhé soud řešil, zda při změně čl. 5 nařízení během posuzování návrhu textu dohodovacím výborem nebyl porušen postup dle čl. 251 SES. Soud tento argument odmítl s tím, že dohodovací výbor, svolaný v rámci spolurozhodovacího procesu z důvodu nesouhlasu Rady se změnami navrženými Parlamentem, nepřekročil své pravomoci.

¹⁵⁰ Wegter, J.: The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention, *Air & Space Law*, vol. XXXI/2, 2006, s. 136.

Soud se vyjadřoval zároveň k otázce třetí a otázce čtvrté, týkající se na neplatnost článků 5 a 6 nařízení z důvodu nesouladu se zásadou právní jistoty a z důvodu nedostatečného, případně žádného odůvodnění. Soud však uvedl, že uvedená ustanovení shledává formulovaná zcela jasně a přesně a bez jakýchkoli nejednoznačností.

V otázce páté soud posuzoval, zda jsou články 5 a 6 neplatné z důvodu svého nesouladu se zásadou proporcionality použitelné na všechna opatření Společenství. Podle soudu jsou opatření stanovená nařízením přiměřená k uskutečnění svého cíle, kterým je ochrana cestujících, jimž je způsobena újma v důsledku významného zpoždění nebo zrušení letu.

Otázka šestá se týkala na možnou neplatnost článků 5 a 6 nařízení z důvodu diskriminace zejména členů ELFAA. Soud však poukázal na to, že újmy vzniklé cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letů jsou obdobné bez ohledu na typ společnosti, se kterou uzavřeli smlouvu, a její cenovou politiku.

V odpovědi na otázku sedmou se soud vyjadřoval k navrhované neplatnosti čl. 7 nařízení v souvislosti s pevně stanovenou odpovědností v případě zrušení letů z důvodů, které nejsou kryty vyloučením odpovědnosti z důvodu mimořádných okolností, a to z důvodu **diskriminačního charakteru čl. 7, nesplnění požadavku proporcionality nebo nedostatečného odůvodnění**. V žádné ze zásad nenalezl soud pochybení, finanční náhradu poskytovanou v případě pozdního informování o zrušeném letu považuje za přiměřenou, taktéž upozorňuje na existenci ustanovení o mimořádných okolnostech, kterého se dopravci smějí dovolávat a které vylučuje jejich odpovědnost v případě zrušeného letu.

Ze strany IATA bylo rozhodnutí přijato s pochopitelným zklamáním. Giovanni Bisignani jej okomentoval slovy: „*Je to smutný den pro Evropu, pro spotřebitele, pro mezinárodní právo i pro letecký průmysl.*“ Kromě toho, že IATA stále považuje nařízení č. 261/2004 za zcela nepovedený předpis, poukazuje také na to, že ignorováním exkluzivity MÚ ponechává Evropa otevřené dveře i jiným udělat to samé, a tím výrazně

narušuje teprve nedávno přijatou, avšak slibně se rozvíjející unifikovanou úpravu danou MÚ.¹⁵¹

4.4.2 Rozsudek ESD ve věci C-204/08 Rehder v. Air Baltic Corporation

Dne 9. července 2009 vynesl ESD rozsudek do značné části vycházející z diskutovaného rozhodnutí IATA and ELFAA v. Department for Transport (C-344/04), a opět tak rozvířil debaty o správnosti či nesprávnosti zvoleného trendu.

V rozsudku se Soudní dvůr zabýval otázkou, kde může cestující žalovat dopravce, pokud uplatňuje práva vzniklá zpožděním nebo zrušením letu na základě nařízení č. 261/2004. Soudnímu dvoru byly předloženy následující předběžné otázky:

- 1) *Musí být čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení (ES) č. 44/2001 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále jen „nařízení č. 44/2001“) vykládán tak, že i při letech z jednoho členského státu Společenství do jiného členského státu je nutno předpokládat jednotné místo plnění veškerých smluvních závazků v místě hlavního plnění určeném podle hospodářských kritérií?*
- 2) *Je-li třeba určit jednotné místo plnění: jaká kritéria jsou rozhodující pro jeho určení; bude jednotné místo plnění určováno zejména místem odletu, nebo místem příletu?*

Jelikož nařízení č. 261/2004 samo neupravuje otázky soudní příslušnosti, musel Soudní dvůr nejdříve určit, zda se příslušnost posuzuje výlučně podle nařízení č. 44/2001, anebo zda přichází v úvahu příslušnost podle MÚ. Soud navazuje na rozhodnutí ve věci IATA and ELFAA v. Department for Transport, podle něhož začaly být nároky cestujících v důsledku zpoždění letu rozlišovány na nároky paušální a nároky individuální povahy, přičemž každý z nich má jiný hmotněprávní základ. Jelikož v tomto případě uplatňoval Peter Rehder pouze nárok paušální povahy na základě nařízení č. 261/2004, soudní příslušnost měla být určena na základě nařízení č. 44/2001.

Dále se tedy ESD zabýval určením konkrétní soudní příslušnosti dle nařízení č. 44/2001. Podstatou je výklad slovního spojení „místo na území členského státu, kde

¹⁵¹ IATA Condemns Absurd European Court Ruling, IATA Press Releases, č. 1/2006.

služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytovány“, obsaženého v čl. 5 bodě 1 b) druhé odrážce nařízení č. 44/2001 v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do druhého členského státu. Soudní dvůr postupoval v souladu s rozhodnutím Color Druck ze dne 3. května 2007, kdy se soud zabýval výkladem obdobného ustanovení, první odrážky stejného bodu znějícím „místo na území členského státu, kam podle smlouvy zboží bylo nebo mělo být dodáno.“ Podobně jako v rozhodnutí Color Druck, i v případě Rehder Soudní dvůr určil, že je třeba najít místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi dotčenou smlouvou a příslušným soudem, zejména místo, kde podle této smlouvy musí docházet k hlavnímu poskytování služeb. Soud dále uvedl, že místo sídla a hlavní provozovny dotčené letecké společnosti nepředstavuje nezbytnou úzkou vazbu se smlouvou. Za služby cestujícím lze v tomto smyslu považovat registraci, nástup cestujících, přijetí na palubě, odlet letadla, přepravu cestujících a jejich zavazadel, zaopatření během letu a nakonec bezpečný výstup. Za jediná místa s přímou vazbou na uvedené služby tak lze v případě letecké dopravy považovat pouze místo odletu a místo příletu, a to ta, která byla sjednána ve smlouvě. Soud rozhodl, že čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 44/2001 má být vykládán v tom smyslu, že v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do jiného členského státu uskutečňované na základě smlouvy uzavřené s jedinou leteckou společností, která je skutečným dopravcem, je soudem příslušným k rozhodnutí o návrhu na náhradu škody - který se zakládá na této smlouvě o přepravě a nařízení č. 261/2004 – na základě volby žalobce soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo příletu letadla, která jsou sjednána v uvedené smlouvě.

Jak již bylo uvedeno výše, rozsudek Soudního dvora pokračuje v duchu rozhodnutí ve věci IATA and ELFAA v. Department for Transport. Soud v něm dovedl, že režim náhrad škod zavedený MÚ a nařízením č. 261/2004 jsou postaveny na rozdílném hmotněprávním základu. Z rozštěpení typů škod způsobených zpožděním na paušalizované dle nařízení č. 261/2004 a individualizované dle MÚ Soudní dvůr dovozuje, že nařízení č. 261/2004 nepopírá exkluzivitu MÚ. Přesně v tomtéž rozdělení typů škod však jiní popření exkluzivity MÚ spatřují. Čl. 19 MÚ výslovně upravuje povinnosti vznikající dopravci z důvodu zpoždění. Dalo by se tedy usuzovat, že pojmy asistence a péče dle nařízení č. 261/2004 spadají pod pojem škody ve smyslu čl. 19 MÚ. Proto má jistě své opodstatnění i názor, že rozdělení škod vznikajících zpožděním na škody dvou různých

povah je jednoduše špatné.¹⁵² Rozsudek ve věci Peter Rehder situaci komplikuje navíc tím, že se určením místní příslušnosti soudu rozchází s obecnými pravidly dle čl. 33 MÚ. Tím Soudní dvůr do značné míry vytěsňuje MÚ z vnitrostátní aplikace v členských státech Společenství.¹⁵³

Pro cestující je však rozhodnutí bezesporu přínosem. V případech, kdy je místem odletu letiště v EU, nebo kdy se letiště příletu nachází v EU a dopravce má zároveň své sídlo na území EU, rozhodnutí významně usnadní právní postavení cestujících při vymáhání nároků z mezistátní přepravy v rámci EU. Nezřídka totiž dochází k situacím, kdy se místo odletu a místo příletu nacházejí ve státech odlišných od státu, jehož příslušnost má letecký dopravce. Pokud by byl v podobných případech čl. 5 odst. 1 nařízení vyložen tak, že místem plnění je v tomto případě místo sídla poskytovatele služby, možnost žaloby na náhradu škody proti dopravci by se stala tak obtížnou, že by si pravděpodobně většina cestujících vznesení žaloby rozmyslela. Výklad, že místem plnění je v tomto případě dle volby žalobce jak místo odletu, tak místo příletu, lze však považovat vůči cestujícím za velice velkorysý.¹⁵⁴

Naznačený kurz je velmi těžké hodnotit. Záměrem přístupu EU je zajisté maximální možná ochrana cestujících. Letecké dopravce však zejména v této pro letecký průmysl velmi těžké době může trend čím dál vyšších a komplexnějších náhrad škody postavit do neřešitelné finanční situace. Hlavním důvodem, proč nepovažují názor ESD vyslovený ve sporech IATA/ELFAA a Rehder za příliš šťastný, je skutečnost, že se tímto přístupem velmi rychle začíná bortit sjednocená úprava dosažená MÚ. Bude-li tento trend takto pokračovat, budeme se moci časem potýkat s podobně roztržštěným režimem, jako tomu je u Varšavského systému.

4.4.3 Rozsudek ESD ve spojených věcech C-402/07 Sturgeon v. Condor a C-432/07 Böck a Lepuschitz v. Air France

Poměrně překvapivý způsob interpretace některých klíčových pojmů obsažených v nařízení č. 261/2004 přinesl rozsudek ve spojených věcech C-402/07 a C-

¹⁵² Wegter, J.: The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention, *Air & Space Law*, vol. XXXI/2, 2006, s. 146.

¹⁵³ Bobek, M.: Soudní dvůr Evropských společenství: Rehder, *Soudní rozhledy* 2/2010, s. 73.

¹⁵⁴ Tamtéž, s. 73.

432/07 ze dne 19. listopadu 2009, jejichž předmětem jsou žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě čl. 234 SES, podané německým a rakouským soudem.

První z otázek, kterou se soud zabýval, spočívala v **určení, zda je pro výklad pojmu „zrušení“ rozhodující, jestli bylo upuštěno od původně plánovaného letu, a za jakých okolností již nelze zpoždění plánovaného letu považovat za zpoždění, ale již za zrušení?** Soud uvedl, že nezávisle na délce zpoždění je let považován stále za zpožděný, pokud je proveden v souladu s původním letovým plánem. Pokud je však převeden na jiný plánovaný let, je ten původní již považován za zrušený. Přitom nezáleží na příčině zpoždění, zda je cestujícím vydána jiná palubní vstupenka ani na tom, zda cestující pozdějšího letu jsou totožní s cestujícími letu původně plánovaného.¹⁵⁵

Ve druhé otázce se soud vyjádřil k **nároku na náhradu škody v případě zpoždění**. Nařízení č. 261/2004 výslovně přiznává právo na finanční odškodnění cestujícím zrušených letů. ESD však, vycházející především z odůvodnění uvedeného nařízení, které si klade za cíl vysokou úroveň ochrany cestujících, tímto rozsudkem přiznává právo na finanční odškodnění i cestujícím zpožděných letů, pokud utrpí ztrátu času nejméně tři hodiny. Dokládá to tím, že situace cestujících zpožděných letů je srovnatelná se situací těch, jejichž let byl zrušen; všichni cestující utrpí újmu ve formě ztráty času. Pokud by tedy cestující zpožděných letů nezískali nárok na náhradu škody, bylo by s nimi zacházeno méně příznivým způsobem. Zároveň také soud tímto rozhodnutím přiznává dopravci právo zprostit se povinností poskytnout náhradu škody, pokud prokáže, že významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Umožňuje mu tedy zbavit se povinnosti nahradit škodu, což nařízení výslovně upravuje pouze v případě náhrady škody za zrušený let.

O správnosti tohoto rozhodnutí lze pochybovat. Soud zde s odvoláním na účel nařízení rozšiřuje práva cestujících. Otázkou však je, zda by se výkladu odkazujícího na účel sledovaný předpisem nemělo užívat pouze v případech, kdy je význam ustanovení nejasný. V případech, kdy úprava nebudí žádné pochybnosti, by však interpretací nemělo docházet ke změně dané úpravy. Navíc jak uvádí J. Balfour, soud v tomto případě jasně ignoroval záměr zákonodárce. Ve vysvětlujícím prohlášení Komise, připojeném k původnímu návrhu nařízení č. 261/2004, Komise dala najevo, že na rozdíl od odepření

¹⁵⁵ Balfour, J.: *Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004*, *Air & Space Law*, vol. XXXV/2010, s.71.

nástupu na palubu a zrušení letu, v případě zpoždění letu není často dopravce za tuto skutečnost odpovědný, a proto by neměl být povinen hradit finanční odškodnění.¹⁵⁶

Ve třetí otázce se ESD zabýval pojmem **mimořádných okolností** a zda se pod tento pojem řadí technická závada na letadle. Soud odkázal na rozsudek Wallentin-Hermann s tím, že technická závada nespadá pod pojem mimořádných okolností, s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Takový výklad se jeví jako správný a nepodněcuje k výraznějším diskuzím.

¹⁵⁶ COM (2001) 784, dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2001:0784:FIN:EN:PDF>

5 Závěr

Varšavská úmluva vytvořila již v raném období mezinárodní letecké přepravy základní standard, který se dal považovat za úspěch. Je přirozené, že postupně začínal být vnímán jako nedostačující, což se projevilo přijetím několika instrumentů, jejichž cílem bylo obsah Varšavské úmluvy revidovat. Následkem byl velice roztržitý systém, jehož jediným řešením se stalo přijetí nové mezinárodní úmluvy. Montrealská úmluva se snažila reagovat na požadavky vyjádřené v dodatkových protokolech k Varšavské úmluvě a mnoho jejich ustanovení přejala do svého textu. Její význam spatřuji především ve znovu nastolené unifikaci úpravy mezinárodní letecké přepravy. Kromě zásadního převratu v koncepci odpovědnosti byla cílem nové úmluvy změna ustanovení, které činily v textu své předchůdkyně problémy, projevující se rozsáhlou judikaturou. V tomto směru shledávám, že Montrealská úmluva spíše neobstála. Ač si kladla za cíl stanovit neomezenou odpovědnost dopravce v případě smrti a zranění cestujících, použitím nejasných termínů, které stejně jako Varšavská nedefinuje, zůstává prakticky odpovědnost do jisté míry omezená. Pojem „nehoda“ tak bude stále důvodem soudních rozepří stejně jako otázka finanční kompenzace psychické újmy cestujících. Bohužel nedošlo ani k určení, jaký časový posun mezi plánovanou dobou příletu do místa určení a dobou skutečnou lze již považovat za „zpoždění“. Za jednoznačný úspěch však považuji vložení ustanovení o pravidelném přezkoumávání odpovědnostních limitů.

Evropská unie se široce zaměřuje na ochranu spotřebitelů jako slabších smluvních stran. V jejím rámci přijala také několik právních předpisů, majících za cíl ochranu cestujících v mezinárodní letecké přepravě. Klíčovým se stalo nařízení č. 261/2004, přijaté poměrně krátce po Montrealské úmluvě. Ještě před nabytím jeho účinnosti bylo poukazováno na jeho neslučitelnost s Montrealskou úmluvou. Vztahem těchto dvou předpisů se již opakovaně zabýval Evropský soudní dvůr, který však neshledal tvrzený nesoulad. Zásah do výlučnosti Montrealské úmluvy považuji za poměrně zřetelný, proto se mi další judikatura k tomuto tématu jeví jako pravděpodobná. K nárůstu soudních sporů bude patrně přispívat také existence některých nejasných ustanovení v textu nařízení.

6 Seznam zkratk

Pařížská úmluva – Úmluva o úpravě letectví, sjednaná v Paříži dne 13. října 1919

Varšavská úmluva - Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929

Chicagská úmluva - Úmluva o mezinárodním civilním letectví , sjednána dne 7. prosince 1944

Haagský protokol – Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929, sjednaný v Haagu dne 28. září 1955

Guadalajarská úmluva - Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, sjednaná v Guadalajaře dne 18. září 1961

Guatemalský protokol – Protokol o změně Varšavské úmluvy jak byla doplněna v Haagu r. 1955, sjednaná 8. března 1971 v Guatemala City

Montrealský protokol I – Dodatkový protokol č. 1, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929, podepsaný v Montrealu dne 25. září 1975

Montrealský protokol II - Dodatkový protokol č. 2, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929, doplněná v Haagu protokolem podepsaným 28. září 1955, podepsaný v Montrealu dne 25. září 1975

Montrealský protokol III - Dodatkový protokol č. 3, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929, doplněná v Haagu protokolem podepsaným 28. září 1955 a v Guatemala City 8. března 1971, podepsaný v Montrealu dne 25. září 1975

Montrealský protokol IV - Dodatkový protokol č. 4, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929, doplněná v Haagu protokolem podepsaným 28. září 1955, podepsaný v Montrealu dne 25. září 1975

Montrealská úmluva - Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě podepsaná dne 28. května 1999 v Montrealu

Nařízení č. 295/91 – Nařízení Rady (EHS) č. 295/91, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké přepravě

Nařízení č. 44/2001 - Nařízení Rady (ES) č. 44/2001, o příslušnosti soudu a uznání a výkonu rozhodnutí v občanských a obchodních věcech

Nařízení č. 261/2004 - Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91

CITEJA - Comité Internationale Technique d'Experts Juridiques Aériens (Mezinárodní technický výbor právních znalců letectví)

IATA – International Air Transport Association

ICAO - Mezinárodní organizace pro civilní letectví

ELFAA – European Low Fares Airline Association

EU – Evropská unie

SES – Smlouva o Evropském společenství

SDR – Special Drawing Rights - Zvláštní práva čerpání

ESD – Evropský soudní dvůr

ECU – Evropská měnová jednotka

JALC – Journal of Air Law and Commerce

7 Seznam použitých pramenů

Literatura:

- Abeyratne, R.: E-Commerce and the Airline Passenger, JALC vol. 66, 2001
- Balfour, J.: Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004, Air & Space Law, vol. XXXV/2010
- Basch, J: Úmluva o mezinárodní dopravě letadlem, kterou provádí jiná osoba než smluvní dopravce, Časopis pro mezinárodní právo, 1965
- Bobek, M.: Soudní dvůr Evropských společenství: Tender, Soudní rozhledy 2/2010
- Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J.: Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis, 2005
- Diederiks-Verschoor, I. H. PH.: The Liability for Delay in Air Transport, Air & Space Law, vol. XXVI, 2001
- Goldhirsch, L.: Definition of „Accident“: Revisiting Air France v. Saks, Air & Space Law, vol. XXVI/2, 2001
- Goldhirsch, L.: The Warsaw Convention Annotated, Kluwer Law Int., 2000
- Hermida, J.: The New Montreal Convention: The International Passenger's Perspective, Air & Space Law, vol. XXVI/3, 2001
- Horník, J.: Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě, Právní rozhledy 15/2004
- Horník, J: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník, 2000
- Horník, J.: Výklad některých pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy, EMP 6/1999

- Koning, I.: Liability in Air Carriage. Carriage of Cargi under the Warsaw and Montreal Conventions, *Air & Space Law*, vol. XXXIII/4-5, 2008
- Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V.: Úvod do práva mezinárodního obchodu, Aleš Čeněk, 2003
- Matte, N. M.: International Air Transport, *International Encyclopedia of Comparative Law*, Vol. XII, Law of Transport, 1982
- Mendes de Leon, P., Eyskens, W.: The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, *JALC* vol. 66, 2001
- Mercer, A.: Liability of Air Carriers for Mental Injury under the Warsaw Convention, *Air & Space Law*, Vol. XXVIII/3, 2003
- Milde, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, *Studie z mezinárodního práva*, 1962
- Ortino, F., Jurgens, G.: The IATA Agreements and the European Regulation: The Latest Attempts in the Pursuit of a Fair and Uniform Liability Regime for International Air Transportation, *JALC* vol. 64/1999
- Pauknerová, M.: Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, *Právník*, 1981
- Pauknerová, M.: Právo EU a doprava, *Právní rozhledy* 8, 1998
- Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, *Academia*, Praha, 1985
- Pernica P., Novák R., Zelený L., Svoboda V., Kavalec K.: Doprava a zasílatelství, *ASPI Publishing*, 2001

- Pickelman, M. R.: Draft Convention for the Unification of Certain Rules for international Carriage by Air: The Warsaw Convention Revisited for the Last Time?, JALC vol. 64, 1998
- Tompkins Jr, G. N.: The Montreal Convention 1999, the Fifth Jurisdiction in the United States and the Doctrine of Forum Non Conveniens, Air & Space Law, vol. XXXIII/3, 2008
- Wegter, J.: The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention, Air & Space Law, vol. XXXI/2, 2006
- Záruba, P.: Nová Montrealská úmluva (1999) o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, Pojistné rozpravy 7
- Záruba, P.: Pojištění leteckých rizik „Den poté“, Pojistné rozpravy 11

Internetové zdroje:

- www.iata.org
- www.icao.int
- www.csa.cz
- www.europa.eu
- www.cleansky.eu

8 Seznam příloh

Příloha č. 1 – Přehled smluvních států Varšavské úmluvy a Haagského protokolu

Čerpáno z: <http://www.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.pdf>.

Příloha č. 2 – Přehled smluvních států Montrealské úmluvy

Čerpáno z: <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>.

9 Přílohy

1/

**CONTRACTING PARTIES TO THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF
CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR
SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929
AND THE PROTOCOL MODIFYING THE SAID CONVENTION
SIGNED AT THE HAGUE ON 28 SEPTEMBER 1955**

Convention	Entry into force	The Convention entered into force on 13 February 1933.
	Status:	152 Parties.
Protocol	Entry into force	The Protocol entered into force on 1 August 1963.
	Status:	137 Parties.
This list, including the footnotes and reservations, reproduces the information received from the depositary, the Government of the Republic of Poland.		

States	WARSAW CONVENTION			THE HAGUE PROTOCOL		
	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force
Afghanistan		20/2/69	21/5/69		20/2/69	21/5/69
Algeria		2/6/64	31/8/64		2/6/64	31/8/64
Angola		10/3/98	8/6/98		10/3/98	8/6/98
Argentina		21/3/52	19/6/52		12/6/69	10/9/69
Armenia		25/11/98	23/2/99			
Australia (1)	12/10/29	1/8/35	30/10/35	12/7/56	23/6/59	1/8/63
Austria	12/10/29	28/9/61	27/12/61		26/3/71	24/6/71
Azerbaijan		24/1/00	23/4/00		24/1/00	23/4/00
Bahamas (2)		23/5/75 (s)	10/7/73		23/5/75 (s)	10/7/73
Bahrain		12/3/98	10/6/98		12/3/98	10/6/98
Bangladesh (3)		1/3/79 (s)	26/3/71		1/3/79 (s)	26/3/71
Barbados (4)		29/1/70 (s)	30/11/66			
Belarus		26/9/59	25/12/59	9/4/60	17/1/61	1/8/63
Belgium	12/10/29	13/7/36	11/10/36	28/9/55	27/8/63	25/11/63
Benin (5)		27/1/62 (s)	1/8/60		27/1/62 (s)	1/8/63
Bolivia		29/12/98	29/3/99			
Bosnia and Herzegovina (6)		3/3/95 (s)	6/3/92		3/3/95 (s)	6/3/92
Botswana (7)		21/3/77(s)	30/9/66			
Brazil	12/10/29	2/5/31	13/2/33	28/9/55	16/6/64	14/9/64
Brunei Darussalam (8)		28/2/84 (s)	1/1/84			
Bulgaria		25/6/49	23/9/49		14/12/63	13/3/64
Burkina Faso		9/12/61	9/3/62			
Cambodia		12/12/96	12/3/97		12/12/96	12/3/97
Cameroon (9)		2/9/61 (s)	1/1/60		2/9/61 (s)	1/8/63
Canada		10/6/47r	8/9/47	16/8/56	18/4/64	17/7/64
Cape Verde		7/2/02	8/5/02		7/2/02	8/5/02
Chile		2/3/79r	31/5/79		2/3/79	31/5/79
China (10)		20/7/58	18/10/58		20/8/75	18/11/75
Colombia		15/8/66	13/11/66		15/8/66	13/11/66
Comoros		11/6/91	9/9/91			
Congo (11)		19/1/62r (s)	15/8/60		19/1/62r (s)	1/8/63
Costa Rica		10/5/84	8/8/84		10/5/84	8/8/84
Côte d'Ivoire (12)		22/2/62 (s)	7/8/60		22/2/62 (s)	1/8/63
Croatia (13)		14/7/93 (s)	8/10/91		14/7/93 (s)	8/10/91
Cuba		21/7/64r	19/10/64		30/8/65	28/11/65
Cyprus (14)		8/5/63 (s)	16/8/60		23/7/70	21/10/70

States	WARSAW CONVENTION			THE HAGUE PROTOCOL		
	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force
Czech Republic (15)		29/11/94 (s)	1/1/93		29/11/94 (s)	1/1/93
Democratic People's Republic of Korea		1/3/61	30/5/61		4/11/80	2/2/81
Democratic Republic of the Congo (16)		1/12/62 (s)	30/6/60			
Denmark	12/10/29	3/7/37	1/10/37	16/3/57	3/5/63	1/8/63
Dominican Republic		25/2/72	25/5/72		25/2/72	25/5/72
Ecuador		1/12/69	1/3/70		1/12/69	1/3/70
Egypt (17)		6/9/55	5/12/55	28/9/55	26/4/56	1/8/63
El Salvador				28/9/55	17/9/56	1/8/63
Equatorial Guinea		20/12/88	19/3/89			
Estonia		16/3/98	14/6/98		16/3/98	14/6/98
Ethiopia		14/8/50r	12/11/50			
Fiji (18)		15/3/72 (s)	10/10/70		15/3/72 (s)	10/10/70
Finland		3/7/37	1/10/37		25/5/77	23/8/77
France	12/10/29	15/11/32	13/2/33	28/9/55	19/5/59	1/8/63
Gabon		15/2/69	16/5/69		15/2/69	16/5/69
Germany (19)	12/10/29	30/9/33	29/12/33	28/9/55	27/10/60	1/8/63
Ghana		11/8/97	9/11/97		11/8/97	9/11/97
Greece	12/10/29	11/1/38	11/4/38	28/9/55	23/6/65	21/9/65
Grenada					15/8/85	13/11/85
Guatemala (20)		3/2/97	4/5/97		28/7/71	26/10/71
Guinea		11/9/61	10/12/61		9/10/90	7/1/91
Honduras		27/6/94	25/9/94			
Hungary		29/5/36	27/8/36	28/9/55	4/10/57	1/8/63
Iceland		21/8/48	19/11/48	3/5/63	3/5/63	1/8/63
India (21)		9/2/70 (s)	15/8/47		14/2/73	15/5/73
Indonesia (22)		21/2/52 (s)	17/8/45			
Iran (Islamic Republic of)		8/7/75	6/10/75		8/7/75	6/10/75
Iraq (23)		28/6/72	26/9/72		28/6/72	26/9/72
Ireland		20/9/35	19/12/35	28/9/55	12/10/59	1/8/63
Israel		8/10/49	6/1/50	28/9/55	5/8/64	3/11/64
Italy	12/10/29	14/2/33	15/5/33	28/9/55	4/5/63	2/8/63
Japan	12/10/29	20/5/53	18/8/53	2/5/56	10/8/67	8/11/67
Jordan (24)		8/12/69 (s)	25/5/46		15/11/73	13/2/74
Kazakhstan					30/8/02	28/11/02
Kenya (25)		7/10/64 (s)	12/12/63		6/7/99	4/10/99
Kuwait		11/8/75	9/11/75		11/8/75	9/11/75
Kyrgyzstan		9/2/00	9/5/00		9/2/00	9/5/00
Lao People's Democratic Republic (26)		9/5/56 (s)	19/7/49	28/9/55	9/5/56	1/8/63
Latvia	12/10/29	15/11/32	13/2/33		2/10/98	31/12/98
Lebanon (27)		20/4/62 (s)	22/11/43		10/5/78	8/8/78
Lesotho (28)		12/5/75 (s)	4/10/66		17/10/75	15/1/76
Liberia		2/5/42	31/7/42			
Libyan Arab Jamahiriya		16/5/69	14/8/69		16/5/69	14/8/69

States	WARSAW CONVENTION			THE HAGUE PROTOCOL		
	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force
Liechtenstein		9/5/34	7/8/34	28/9/55	3/1/66	3/4/66
Lithuania					21/11/96	19/2/97
Luxembourg	12/10/29	7/10/49	5/1/50	28/9/55	13/2/57	1/8/63
Madagascar (29)		27/8/62 (s)	26/6/60		27/8/62 (s)	1/8/63
Malawi		27/10/77	25/1/78		9/6/71	7/9/71
Malaysia (30)		16/12/70 (s)	16/9/63		20/9/74r	19/12/74
Maldives		13/10/95	11/1/96		13/10/95	11/1/96
Mali		26/1/61	26/4/61	16/8/62	30/12/63	29/3/64
Malta (31)		19/2/86 (s)	21/9/64			
Mauritania		6/8/62	4/11/62			
Mauritius		17/10/89	15/1/90		17/10/89	15/1/90
Mexico		14/2/33	15/5/33	28/9/55	24/5/57	1/8/63
Monaco					9/4/79	8/7/79
Mongolia		30/4/62	29/7/62			
Montenegro (57)		1/4/08 (s)	3/6/06		1/4/08 (s)	3/6/06
Morocco		5/1/58	5/4/58	31/5/63	17/11/75	15/2/76
Myanmar (32)		2/1/52 (s)	4/1/48			
Nauru (33)		16/11/70 (s)	31/1/68		16/11/70 (s)	31/1/68
Nepal		12/2/66	13/5/66		12/2/66	13/5/66
Netherlands (34)	12/10/29	1/7/33	29/9/33	28/9/55	21/9/60	1/8/63
New Zealand (35)		6/4/37	5/7/37	19/3/58	16/3/67	14/6/67
Niger (36)		8/3/62 (s)	3/8/60		8/3/62 (s)	1/8/63
Nigeria (37)		15/10/63 (s)	1/10/60		1/7/69	29/9/69
Norway	12/10/29	3/7/37	1/10/37		3/5/63	1/8/63
Oman		6/8/76	4/11/76		4/8/87	2/11/87
Pakistan (38)		30/12/69 (s)	14/8/47	8/8/60	16/1/61	1/8/63
Panama		12/11/96	10/2/97		12/11/96	10/2/97
Papua New Guinea (39)		12/12/75 (s)	16/9/75		12/12/75	16/9/75
Paraguay		28/8/69	26/11/69		28/8/69	26/11/69
Peru		5/7/88	3/10/88		5/7/88	3/10/88
Philippines		9/11/50r	7/2/51	28/9/55	30/11/66	28/2/67
Poland	12/10/29	15/11/32	13/2/33	28/9/55	23/4/56	1/8/63
Portugal (40)		20/3/47	18/6/47	28/9/55	16/9/63	15/12/63
Qatar		22/12/86	22/3/87		22/12/86	22/3/87
Republic of Korea					13/7/67	11/10/67
Republic of Moldova		20/3/97	19/6/97		20/3/97	19/6/97
Romania	12/10/29	8/7/31	13/2/33	28/9/55	3/12/58	1/8/63
Russian Federation (41)	12/10/29	20/8/34	18/11/34	28/9/55	25/3/57	1/8/63
Rwanda (42)		16/12/64 (s)	1/7/62		27/12/90	27/3/91
Saint Vincent and the Grenadines		3/12/01 (s)	27/10/79		3/12/01	3/3/02
Samoa (43)		20/1/64 (s)	1/1/62		16/10/72	14/1/73
Saudi Arabia		27/1/69	27/4/69		27/1/69	27/4/69
Senegal		19/6/64	17/9/64		19/6/64	17/9/64
Serbia (44)		18/7/01 (s)	27/4/92		18/7/01 (s)	27/4/92
Seychelles		24/6/80	22/9/80		24/6/80	22/9/80
Sierra Leone (45)		2/4/68 (s)	27/4/61			
Singapore		4/9/71	3/12/71		6/11/67	4/2/68

States	WARSAW CONVENTION			THE HAGUE PROTOCOL		
	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force
Slovakia (46)		24/3/95 (s)	1/1/93		24/3/95 (s)	1/1/93
Slovenia (47)		7/8/98 (s)	25/6/91		7/8/98 (s)	25/6/91
Solomon Islands (48)		9/9/81 (s)	7/7/78		9/9/81 (s)	7/7/78
South Africa	12/10/29	22/12/54	22/3/55		18/9/67	17/12/67
Spain	12/10/29	31/3/30	13/2/33		6/12/65	6/3/66
Sri Lanka (49)		2/5/51 (s)	4/2/48		21/2/97	22/5/97
Sudan		11/2/75	12/5/75		11/2/75	12/5/75
Suriname		30/6/03	28/9/03		19/10/04	17/1/05
Swaziland					20/7/71	18/10/71
Sweden		3/7/37	1/10/37	28/9/55	3/5/63	1/8/63
Switzerland	12/10/29	9/5/34	7/8/34	28/9/55	19/10/62	1/8/63
Syrian Arab Republic (50)		3/6/64 (s)	2/3/59		3/6/64 (s)	1/8/63
The former Yugoslav Republic of Macedonia (51)		1/9/94 (s)	17/9/91		1/9/94 (s)	17/9/91
Togo		2/7/80	30/9/80		2/7/80	30/9/80
Tonga (52)		21/2/77 (s)	4/6/70		21/2/77	22/5/77
Trinidad and Tobago (53)		10/5/83 (s)	31/8/62		10/5/83	8/8/83
Tunisia		15/11/63	13/2/64		15/11/63	13/2/64
Turkey		25/3/78	23/6/78		25/3/78	23/6/78
Turkmenistan		21/12/94	20/3/95			
Uganda		24/7/63	22/10/63			
Ukraine		14/8/59	12/11/59	15/1/60	23/6/60	1/8/63
United Arab Emirates		4/4/86	3/7/86		18/10/93	16/1/94
United Kingdom (54)	12/10/29	14/2/33	15/5/33	23/3/56	3/3/67	1/6/67
United Kingdom for the following territories:		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67
- Bermuda						
- British Antarctic Territory						
- Cayman, Turks, and Caicos Islands						
- Akrotiri and Dhekelia						
- Falkland Islands and Dependencies						
- Hong Kong						
- Montserrat						
- St. Helena and Ascension						
United Republic of Tanzania		7/4/65	6/7/65			
United States		31/7/34r	29/10/34	28/6/56	15/9/03	14/12/03
Uruguay		4/7/79	2/10/79			
Uzbekistan		27/2/97	28/5/97		27/2/97	28/5/97
Vanuatu		26/10/81	24/1/82		26/10/81	24/1/82
Venezuela		15/6/55	13/9/55	28/9/55	26/8/60r	1/8/63
Viet Nam		11/10/82	9/1/83		11/10/82	9/1/83

States	WARSAW CONVENTION			THE HAGUE PROTOCOL		
	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force
Yemen		6/5/82	4/8/82		6/5/82	4/8/82
Zambia (55)		25/3/70 (s)	24/10/64		25/3/70	23/6/70
Zimbabwe (56)		27/10/80 (s)	18/4/80		27/10/80	25/1/81

r Reservation

**CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR
DONE AT MONTREAL ON 28 MAY 1999**

Entry into force:	The Convention entered into force on 4 November 2003*.
Status:	97 parties.

State	Date of signature	Date of deposit of instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA) or accession (a)	Date of entry into force
Albania		20/10/04 (a)	19/12/04
Argentina (22)		16/12/09 (a)	14/02/10
Armenia		16/04/10 (a)	15/06/10
Australia		25/11/08 (a)	24/01/09
Austria (10)		29/04/04 (a)	28/06/04
Bahamas	28/05/99		
Bahrain		02/02/01(a)	04/11/03
Bangladesh	28/05/99		
Barbados		02/01/02 (a)	04/11/03
Belgium (1)(15)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
Belize	28/05/99	24/08/99	04/11/03
Benin	28/05/99	30/03/04	29/05/04
Bolivia	28/05/99		
Bosnia and Herzegovina		09/03/07 (a)	08/05/07
Botswana		28/03/01 (a)	04/11/03
Brazil	03/08/99	19/05/06	18/07/06
Bulgaria		10/11/03 (a)	09/01/04
Burkina Faso	28/05/99		
Cambodia	28/05/99		
Cameroon	27/09/01	05/09/03	04/11/03
Canada (6)	01/10/01	19/11/02	04/11/03
Cape Verde		23/08/04 (a)	22/10/04
Central African Republic	25/09/01		
Chile (21)	28/05/99	19/03/09	19/05/09
China (18)	28/05/99	01/06/05	31/07/05
Colombia	15/12/99	28/03/03	04/11/03
Cook Islands		22/05/07 (a)	21/07/07
Costa Rica	20/12/99		
Côte d'Ivoire	28/05/99		
Croatia		23/01/08 (a)	23/03/08
Cuba	28/05/99	14/10/05	13/12/05
Cyprus		20/11/02 (a)	04/11/03
Czech Republic (3)	28/05/99	16/11/00	04/11/03
Denmark (1)(11)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
Dominican Republic	28/05/99	21/09/07	20/11/07
Ecuador		27/06/06 (a)	26/08/06
Egypt		24/02/05 (A)	25/04/05
El Salvador		07/11/07 (a)	06/01/08
Estonia	04/02/02	10/04/03	04/11/03
Finland (4)	09/12/99	29/04/04	28/06/04
France (1)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
Gabon	28/05/99		
Gambia		10/03/04	09/05/04
Germany (1)(12)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
Ghana	28/05/99		
Greece (1)	28/05/99	22/07/02	04/11/03
Hungary		08/11/04 (a)	07/01/05
Iceland	28/05/99	17/06/04	16/08/04

State	Date of signature	Date of deposit of instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA) or accession (a)	Date of entry into force
India		01/05/09 (a)	30/06/09
Ireland (1)	16/08/00	29/04/04	28/06/04
Italy (1)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
Jamaica	28/05/99	07/07/09	05/09/09
Japan (8)		20/06/00 (A)	04/11/03
Jordan	05/10/00	12/04/02	04/11/03
Kenya	28/05/99	07/01/02	04/11/03
Kuwait	28/05/99	11/06/02	04/11/03
Latvia		17/12/04 (A)	15/02/05
Lebanon		15/03/05 (a)	14/05/05
Lithuania (17)	28/05/99	30/11/04	29/01/05
Luxembourg (2)	29/02/00	29/04/04	28/06/04
Madagascar	28/05/99	28/12/06	26/02/07
Malaysia (20)		31/12/07 (a)	29/02/08
Maldives		31/10/05 (a)	30/12/05
Mali		16/01/08 (a)	16/03/08
Malta	28/05/99	05/05/04	04/07/04
Mauritius	28/05/99		
Mexico	28/05/99	20/11/00	04/11/03
Monaco	28/05/99	18/08/04	17/10/04
Mongolia		05/10/04 (a)	04/12/04
Montenegro (23)		15/01/10 (a)	16/03/10
Morocco		15/04/10 (a)	14/06/10
Mozambique	28/05/99		
Namibia	28/05/99	27/09/01	04/11/03
Netherlands (14)	30/12/99	29/04/04	28/06/04
New Zealand (5)	13/07/01	18/11/02	04/11/03
Niger	28/05/99		
Nigeria	28/05/99	10/05/02	04/11/03
Norway		29/04/04 (a)	28/06/04
Oman		28/05/07 (a)	27/07/07
Pakistan	28/05/99	19/12/06	17/02/07
Panama	28/05/99	13/09/02	04/11/03
Paraguay	17/03/00	29/03/01	04/11/03
Peru	07/09/99	11/04/02	04/11/03
Poland	28/05/99	17/01/06	18/03/06
Portugal (1)	28/05/99	28/02/03	04/11/03
Qatar (16)		15/11/04 (a)	14/01/05
Republic of Korea		30/10/07 (a)	29/12/07
Republic of Moldova		17/03/09 (a)	17/05/09
Romania	18/11/99	20/03/01	04/11/03
Saint Vincent and the Grenadines		29/03/04 (a)	28/05/04
Saudi Arabia	28/05/99	15/10/03	14/12/03
Senegal	28/05/99		
Serbia		03/02/10 (a)	04/04/10
Singapore (19)		17/09/07 (a)	16/11/07
Slovakia	28/05/99	11/10/00	04/11/03
Slovenia	28/05/99	27/03/02	04/11/03
South Africa	28/05/99	22/11/06	21/01/07
Spain (13)	14/01/00	29/04/04	28/06/04
Sudan	28/05/99		
Swaziland	28/05/99		

State	Date of signature	Date of deposit of instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA) or accession (a)	Date of entry into force
Sweden (1)	27/08/99	29/04/04	28/06/04
Switzerland	28/05/99	07/07/05	05/09/05
Syrian Arab Republic		18/07/02 (a)	04/11/03
The former Yugoslav Republic of Macedonia		15/05/00 (a)	04/11/03
Togo	28/05/99		
Tonga		20/11/03 (a)	19/01/04
Turkey	28/05/99		
Ukraine		06/03/09 (a)	06/05/09
United Arab Emirates		07/07/00 (a)	04/11/03
United Kingdom (1)	28/05/99	29/04/04	28/06/04
United Republic of Tanzania		11/02/03 (a)	04/11/03
United States (7)	28/05/99	05/09/03	04/11/03
Uruguay	09/06/99	04/02/08	04/04/08
Vanuatu		09/11/05 (a)	08/01/06
Zambia	28/05/99		

Recent Issues of Regulation of International Carriage by Air

Crucial words:

- Carriage (*přeprava*)
- Aviation (*letectví*)
- International (*mezinárodní*)

Summary

The purpose of my thesis is the analysis of regulation of international carriage by air where currently co-exist two regimes based on different international conventions. The Warsaw Convention was the first instrument that unified body of rules governing the international carriage by air, especially the most important areas: the arrangement of documents of carriage and the carrier's liability. Its most significant feature is the limited liability for sustained damages in case of death, wounding or any other bodily injury of passengers, in addition based on fault. It has been considered as deeply protective to air carriers. The only character in favor of passengers is the shifted burden of proof so that the airlines are presumed liable unless they can meet the necessary measures standards. Huge discontent with this regulation led to entering into arrangements that modified the Warsaw Convention. Non-uniformity of this regime has been the cause of adoption of new Montreal Convention which incorporates most of relevant norms contained in arrangements which modified the Warsaw Convention. Thus the Montreal convention contains some provisions of the Guatemala Protocol, the Guadalajara Convention and Montreal Protocols III and IV. The new convention substantially changes the liability regime imposing two-tiered liability system – the liability without proof of fault up to 100.000 SDRs and fault liability regime to unlimited amount. However, the Montreal Convention did not retrieve any insufficiency of the previous convention. Neither the Warsaw Convention nor the Montreal Convention defines terms “accident”, “bodily injury” or “delay”.

The European Union accepted some regulations in order to ensure rights of passengers. The most significant one, the Regulation No. 261/2004, has been claimed to be ignoring the exclusivity of the Montreal Convention. The European Court of Justice ruled on that there is consistency with the Montreal Convention nevertheless.