

Práva cestujících – Odpovědnost leteckého dopravce za škodu

Předpoklady vzniku odpovědnosti

- V právní teorii dělíme odpovědnost podle určitých kritérií
 - odpovědnost za porušení dobrých mravů/ zákona/ smluvní povinnosti
 - odpovědnost za majetkovou újmu/jinou újmu
 - objektivní/subjektivní odpovědnost
- Smluvní / mimosmluvní odpovědnost

Prvky porušení právní povinnosti:

a) porušení právní povinnosti

b) vznik újmy

c) existence příčinné souvislosti mezi a) a b)

d) zavinění (jde-li o subjektivní odpovědnost) – nedbalost / úmysl

- objektivní stránka deliktu – protiprávní jednání
- objekt – právem chráněný zájem
- subjekt – deliktní způsobilost
- **subjektivní stránka – otázka zavinění**

- Smluvní odpovědnost
 - nevyžaduje se prokázání zavinění
- Mimosmluvní odpovědnost
 - v případě porušení zákona se zásadně prokazuje zavinění (zavinění je presumováno ve formě nedbalosti)

Vyloučení odpovědnosti

- **exkulpace** (vyvinění se v případě presumovaného zavinění – tj. prokázání, že nezavinil, nebo nezavinil v požadovaném stupni)
- **liberace** (- zproštění odpovědnosti; pachatel musí prokázat, že byl naplněn některý ze zákonem daných liberačních důvodů)

Národní rámec

- Odpovědnost leteckého dopravce za škodu je v českém právu upravena (jako jakákoli jiná odpovědnost za škodu) v občanském zákoníku – zákon č. 89/2012 Sb.
- přeprava osob a věcí -> Hlava II, díl 7 Závazky ze smluv o přepravě

Q: Jsem Češka a německý dopravce mi ztratil zavazadlo. Kterým právem se náš vztah bude řídit?

- soukromoprávní vztah s mezinárodním prvkem
- Kolizní metoda – pomocí kolizních norem se provádí výběr tzv. „rozhodného práva“
- Přímá metoda – přímá úprava vztahů bez odkazu na nějaký právní řád -> tj. případ evropského práva; v leteckém právu je vhodnější.

MEZIÁRODNĚ PRÁVNÍ RÁMEC
- VARŠAVSKÝ SYSTÉM
- MONTREALSKÁ ÚMLUVA

Varšavská úmluva

- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (1929; podpis)
- úprava odpovědnosti leteckého dopravce v mezinárodní přepravě cestujících, zavazadel a nákladu.
- ratifikována 152 státy
- Tato úmluva + její novelizace = *Varšavský systém*; velmi roztržštěný systém -> ne všechny smluvní strany ratifikovaly všechny dodatky a změny, které byly k VÚ dojednány

Působnost:

- mezinárodní přeprava
 - vzlet a přistání na území jiných států, nebo mezipřistání na území jiného státu
- osob, zavazadel nebo zboží
- vykonávaná letecky
- za odměnu, nebo bezplatně

Přepravní dokumenty

Přepravní dokumenty a jejich náležitosti:

- letenka
- zavazadlový lístek
- letecký nákladní list

- Odpovědnost za
 - Usmrcení / zranění
 - Ztrátu / poškození zavazadla
 - Zpoždění letu

Odpovědnost dopravce v případě usmrcení a zranění cestujících

- dopravce zásadně odpovídá, pokud se stala nehoda v letadle, nebo při nástupu nebo výstupu.
- odpovědnost za **zavinění**; dopravce může snížit míru své odpovědnosti (= zaplatit méně) pokud prokáže, že ke škodě přispělo zavinění poškozené osoby.
- VÚ má svou vlastní „měnovou jednotku“:
 - Čl. 22 frank Poincaré – měnová jednotka, která se svou hodnotou rovná 65,5 mg zlata o ryzosti 9/1000
- Dopravce si nesmí ujednat ustanovení, jimiž by se zprošťoval této odpovědnosti, případně ji zmenšoval. Pokud to udělá, jsou neplatná a nepřihlíží se k nim.
 - Neplatná jsou i ustanovení, která by určila rozhodné právo nebo změnila pravidla o soudní příslušnosti

Odpovědnost v případě ztráty, zničení a poškození zavazadla

- odpovídá po dobu, po kterou jsou zavazadla „**za letecké přepravy**“ = pod dozorem dopravce, bez ohledu na to, zda jsou na letišti, ve vozíku, který je přepravuje do letadla, nebo na palubě letadla.
- Rozlišují se **zapsaná a nezapsaná** zavazadla; výše náhrady se od toho odvozuje
 - Zapsaná 250 franků/kilogram zavazadla (odpovědnostní limit)
 - Když dojde ke ztrátě, poškození ... jen části zavazadel, přihlíží se k tomu
 - Nezapsaná – limit 5000 franků/osoba; není závislý na váze zavazadla

Odpovědnost v případě zpoždění

- pro vznik odpovědnosti je třeba, aby došlo ke zpoždění a v jeho souvislosti pak ke vzniku škody
- **škoda nevzniká přímo**, ale až jako důsledek navazující události, která má příčinu ve zpoždění

Jak se domoci práv podle VÚ?

- soudní řízení
- žalobu lze podat jen na území jedné ze smluvních stran, ve 2leté prekluzivní lhůtě. Buď
 - u soudu sídla dopravce
 - u soudu sídla jeho hlavního provozu
 - u soudu sídla, kde má dopravce provozovnu, v níž byla smlouva sjednána
 - elektronická letenka: ? kde je místo sjednání smlouvy?
 - Polanski v KLM -> místo, kde kupující obdržel prostřednictvím internetu potvrzení o nákupu letenky/její platby
 - u soudu místa určení
- Zahájené řízení se bude řídit právním řádem soudu – lex fori.

Nejdůležitější protokoly k VÚ

- *Haagský protokol 1955*
- *Guadalajarská úmluva 1961*
- *Montrealské ujednání 1966*
- *Guatemalská protokol 1971*
- *Montrealské protokoly 1975*

Haagský protokol

- účinnost až 1963
 - VÚ spolu s HP tvoří jediný dokument
 - **zvýšení finančního limitu při přepravě osob**
 - zjednodušení úpravy náležitostí dopravních listin
 - **dopravce se nemůže zprostit odpovědnosti v případě, že nastala technická chyba** – např. chyba v navigaci letadla (zrušení tzv. „nautické“ odpovědnosti dopravce)
- > tento protokol nepodepsaly všechny strany varšavské úmluvy, takže tento liberační důvod je stále používaný

Guadalajarská úmluva 1961

- ratifikována pouze 86 státy
- vymezení pojmu dopravce: **smluvní** (ten, který uzavírá smlouvu o přepravě) vs. **skutečný** (subjekt, který na základě zmocnění smluvního dopravce provádí přepravu)
- **rozšíření aplikovatelnosti VÚ na tzv. skutečného dopravce – tj. rozšíření aplikace na tzv. charterové lety**

(**charter** = nepravidelný letecký spoj, např. pronájem kapacity letadla, kterou si objednává cestovní kancelář pro své klienty, a který je organizován mimo běžné letové řády. Cestovní kancelář je pak v postavení smluvního dopravce a letecký dopravce, který poskytl letadlo, posádku atd. je v postavení dopravce skutečného.)

Montrealské ujednání 1966

USA si vynutily sjednání dohody s IATA:

- cestující může uzavřít dohodu o vyšším limitu odškodnění
- smluvní dopravce se nemůže zprostit odpovědnosti za škodu
- dopravci, kteří provozují linky s přistáním na území USA, mají povinnost přistoupit k montrealskému ujednání

Guatemalský protokol 1971

- zavedena absolutní odpovědnost dopravce + zvýšen limit odškodnění v případě zranění nebo usmrcení cestujícího
- nikdy nevstoupil v platnost

Montrealské protokoly 1975

- 1, 2, 3, 4 – ČR k žádnému z nich nepřistoupila
- přechod na novou měnovou jednotku: VÚ používá frank Poincaré, nová jednotka SDR (Special Drawing Rights – „zvláštní práva čerpání“) jako měnová a účetní jednotka, užívaná v rámci aktivit MMF
- Frank Poincaré je měnová jednotka definována zlatem, původně byla identická s frankem
- Protokoly 1 a 2 jsou platné (od 1996), 3 nenabyl účinnosti

Montrealská úmluva

- snaha překonat roztržitý Varšavský systém
- **1999 Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě**, vstoupila v platnost 2003, 115 smluvních stran
- modernizuje a konsoliduje varšavský systém, dodržuje strukturu i jazyk VÚ

Působnost:

- mezinárodní přeprava
 - území dvou států, nebo zastávka v druhém státě)
- osob, zavazadel, nebo nákladu
- vykonávaná letecky
 - vychází se z pojmu letadlo, jak jen definuje Příloha 7 k Chicagské úmluvě
- prováděná za úplatu, případně bezplatně, pokud se jedná o profesionální letecké společnosti

- **přepravovaná osoba** = cestující, který uzavřel přepravní smlouvu s dopravcem (tj. nikoli osoba, která se třeba účastí pilotního výcviku, nebo zkušebních letů, černí pasažéři, členové posádky letadla, osoby, které na palubě cestují z humanitárních důvodů...)
- nedefinuje pojem zavazadlo (stejně jako VÚ)
- nevylučuje se přeprava za nepeněžitou odměnu v případě profesionálních leteckých společností -> např. systém volných mílí, plnění jiných služeb atd.)

Přepravní dokumenty

- letenka,
- zavazadlový lístek,
- nákladní list

Letenka nemusí být vydána papírově; musí na ní být uvedeno místo odletu a určení (= destinace); a uvedení písemného upozornění o aplikaci Montrealské úmluvy

IATA v roce 2002 spustila projekt e-ticketingu. Od 1. června 2008 se používají pouze elektronické letenky.

Odpovědnost dopravce v případě usmrcení a zranění cestujících

- vychází z Montrealského protokolu č. 4;
- vznik nehody
 - (aby mohla být uplatněna odpovědnost dopravce podle čl. 17 MÚ, nehoda musí přímo souviset s riziky plynoucími z leteckého provozu)
- usmrcení nebo zranění cestujícího
- příčinná souvislost
- časová souvislost (od operací při nástupu do letadla po výstup z letadla)

Odpovědnost v případě ztráty, zničení a poškození zavazadla

- za zapsaná zavazadla se odpovídá objektivně
- vznik událostí → škoda na zavazadle → příčinná souvislost → časová souvislost
- škoda na zavazadle = ztráta, zničení nebo poškození;
 - ztráta nastává jejím uznáním ze strany dopravce, anebo uplynutím 21 dnů
 - poškození musí být natolik významné, že zavazadlo již nemůže být používáno
 - zničení = nenávratně zničena v celé své podstatě (např. pád zavazadla z výšky při nakládání)

- dopravce odpovídá v době, kdy je zavazadlo na palubě letadla – od předání zaměstnanci dopravce při odbavení
- odpovědnost dopravce končí ve chvíli, kdy si cestující převezme zavazadlo z pásu přepravníku
- **u nezapsaných (příručních, kabinových) zavazadel odpovídá dopravce subjektivně – tedy pouze pokud zaviní škodu (např. prostřednictvím svých zaměstnanců nebo agentů). Škodu dopravce musí prokázat cestující.**

Odpovědnost v případě zpoždění cestujících, zavazadel a nákladu

- existence zpoždění – vznik škody – příčinná souvislost
- zpoždění = „pozdní příchod do místa určení“ (*untimely time of arrival*)
- není rozhodující čas přistání, ale **čas, kdy mají cestující možnost vystoupit, popř. čas skutečného doručení** (u zavazadel a nákladu)

Při zrušení letu bez zajištění náhradní přepravy se nejedná o zpoždění podle čl. 19 MÚ, ale o porušení smlouvy o přepravě.

Dopravce neodpovídá, pokud prokáže, že učinil (nebo jeho zaměstnanci) všechna možná opatření pro odvrácení škody nebo pokud prokáže, že nebylo v jeho silách škodu odvrátit.

Dopravce nebude odpovídat za zpoždění v případě, že bylo způsobeno např. stávkou, špatnými povětrnostními podmínkami, ozbrojeným konfliktem apod... (*vis maior*)

Kde je možné podat žalobu?

- bydliště dopravce
- hlavní sídlo podnikání dopravce
- místo podnikání a zároveň místo uzavření přepravní smlouvy
- obvod místa určení

+ hlavní a trvané bydliště cestujícího, který byl poškozen zraněním nebo usmrcením (pokud tam dopravce vůbec létá)

- Jen za těchto okolností:
 - soud se nachází na území smluvní strany
 - jedná se o žalobu o náhradu škody v případě zranění nebo smrti
 - poškozený tam má své hlavní nebo trvalé bydliště
 - dopravce tam létá

- prekluzivní dvouletá lhůta ode dne, kdy mělo letadlo doletět
- základní podmínkou je využití reklamace – „včasné oznámení o nesrovnalostech“ (*timely notice of complaints*)
 - neprodleně nebo do 7 dnů u poškození zavazadla;
 - do 21 dnů ode dne předání zavazadla příjemci (u zpoždění)

PRÁVNÍ RÁMEC EU

Odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů

- [Nařízení Evropského parlamentu a Rady \(ES\) č. 261/2004](#) – stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů.

Odpovědnost leteckého dopravce v případě nehod

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

Společná pravidla pro provozování leteckých služeb v Evropském společenství

- [Nařízení Evropského parlamentu a Rady \(ES\) č. 1008/2008](#) ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění).

- 1. právní předpis EU týkající se odpovědnosti bylo **nařízení č. 295/1991** – hlavní účel: chránit práva cestujících stanovením minimálních náhrad při tzv. překnihování. (= dopravce počítá s tím, že se někdo nedostaví k letu a tak prodá víc letenek, než je míst v letadle)
- V takovém případě měli cestující právo na volbu mezi těmito plněními:
 - proplacení ceny letenky
 - dopravení do konečného místa určení při nejbližší příležitosti
 - pozdější dopravení podle potřeby cestujícího
- +
- minimální finanční odškodnění: 150 ECU (European currency unit 1979-1999) pro lety do 3500 Km; 300 ECU pro lety nad 3500 Km
- **Zrušeno a nahrazeno nařízením 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**

Nařízení č. 261/2004 se použije

- přepravu osob a zavazadel
- vykonávanou letecky
 - pouze letadla s pevnými křídly (užší pojetí letadla, než zná MÚ)
- z území EU nebo na území EU a dopravce je dopravcem Společenství
 - přímý let – pokud dojde k mezipřistání, při kterém cestující nevystupuje, mělo by se na něj pohlížet jako na cestujícího přímého letu
 - nepřímý let – možný problém: Q: jedná se o jeden let nebo více na sobě nezávislých letů? A: zaměření na rezervaci: pokud se jedná o jednu rezervaci, půjde o jeden let
 - zpáteční let = jedna operace letecké dopravy, která představuje jednotku této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje její trasu
- v případě
 - odepření nástupu na palubu je proti vůli cestujícího
 - zrušení letu
 - zpoždění letu
- prováděnou za úplaty (nebo v rámci věrnostních programů nebo jiných programů dopravce)

Práva cestujícího v případě

- odepření nástupu na palubu je proti vůli cestujícího
- zrušení letu
- zpoždění letu

-> právo na náhradu škody

-> právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování

-> právo na poskytnutí péče

- Jediný liberační důvod: „**mimořádné okolnosti**“ = okolnosti, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata veškerá přiměřená opatření.
- Např:
 - případy politické nestability
 - špatné povětrnostní podmínky
 - bezpečnostní rizika
 - neočekávané nedostatky letové bezpečnosti
 - stávky
- SDEU: technická závada může být mimořádnou okolností pouze tehdy, není-li vlastní běžnému výkonu činnosti dopravce a ze své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole
- Např:
 - skryté výrobní vady
 - sabotáž
 - terorismus

Odepření nástupu na palubu

V případě překnihování:

- dopravce musí nejprve vyzvat dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervace za náhradu podle smluvních podmínek
- až pokud nejsou dobrovolníci, může odepřít nástup na palubu cestujícím proti jejich vůli
- Pokud dopravce odmítne připustit všechny, bude se jednat o zrušení letu.
- V jiných případech (zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany, nedostatečné cestovní doklady)

Zrušení letu

- Dopravce je povinen nabídnout všem cestujícím možnost volby mezi těmito plněními:
 - a) náhrada pořizovací ceny letenky (vč. případného zpátečního letu od původního místa odletu)
 - b) přesměrování při nejbližší příležitosti (nebo později) podle přání cestujícího

ad a) Náhrada letenky

V případě, že nejsou cestující informováni alespoň 2 týdny předem, a při současném přesměrování budou mít zpoždění více než 2 hodiny **na příletu do místa určení**, má dopravce povinnost poskytnout **paušálně stanovenou náhradu škody**:

- 250 EUR (do 1500 km)
- 400 EUR (nad 1500 km v rámci EU nebo mezi 1500 a 3500 mimo EU)
- 600 EUR (všechny ostatní lety)

- Za určitých okolností mohou být tyto limity sníženy.

Při zrušení letu má dopravce zajistit cestujícím:

- stravu a občerstvení
- ubytování v hotelu (případě i dopravu do hotelu a zpět)
- dva telefonní hovory a dvě zprávy elektronickými komunikačními prostředky

Zpoždění letu

Významné zpoždění letu

- pojem není definován
- rozsudky SDEU

„aby mohl být let považován za zpožděný, musí zůstat všechny prvky letu zachovány, vyjma času odletu“

„na cestující letů zpožděných o více než 3 hodiny se pohlíží jako na cestující zrušených letů“

Odpořvednost leteckého dopravce v řpřipadě nehod

Nařizení 2027/1997 a 889/2002

- Varřavská ůmluva se vztahuje pouze na lety mezinárodní, nikoli na vnitrostátní.
 - EU řpřistoupila jako celek k Montrealské ůmluvě.
 - **Nařizení ř. 889/2002 (nehody) řpřislovně řpřovádí ustanovení MU**, včetně neomezené odpořvednosti dopravce a odpořvednostních limitů.
- + obsahuje lhůtu 15 dnů řpřo vyplacení zálohy v řpřipadě okamžitých potřeb oprávněných osob řpřo všechny řpřípady, řpři kterých vzniká povinnost dopravce k náhradě řpřkody
- + rozřšíření na vnitrostátní leteckou dopravu

- 2010: spotřebitelský průzkum, při kterém se zjistilo, že letecké společnosti často nepřiznávají cestujícím práva, na něž mají nárok v případě, kdy jim odepřen přístup na palubu
- Probíhá projednávání novelizace

- http://eur-lex.europa.eu/search.html?SUM_2_CODED=3205&SUM_3_CODED=320503&name=summary-eu-legislation%3Atransport&type=named&OBSOLETE_LEGISUM=false&qid=1447012762609&SUM_1_CODED=32&locale=cs