

Problematika medzinárodnej leteckej prepravy je mimoriadne rozsiahla, no zároveň mimoriadne zaujímavá téma. Vo svojej práci som sa preto zamerala len na niektoré jej aspekty, ktoré som sa pokúsila popísať a pokiaľ možno i zatriediť do širších súvislostí. Aj napriek tomu som však u niektorých otázok podala len základnú charakteristiku (napríklad v oblasti nariadení ES/EÚ týkajúcich sa leteckej dopravy), mnohým oblastiam som vzhľadom na obmedzený rozsah práce nevenovala vôbec. Ide napríklad o problematiku medzinárodných organizácií a združení v civilnom letectve, t.j. medzinárodné medzivládne a medzinárodné nevládne organizácie.²¹²

Po úvodnej kapitole som sa najprv pokúsila vymedziť kľúčové pojmy v oblasti leteckej dopravy, resp. prepravy. Okrem iného práve rozdiel medzi týmito dvoma termínmi, ktoré sú v bežnej reči často zamieňané. V ďalšej podkapitole som veľmi stručne vymedzila najčastejšie zmluvné typy prostredníctvom ktorých sa uskutočňujú vzťahy medzi leteckým dopravcom a ďalšími osobami. Vzhľadom na to, že vo štvrtej kapitole sa budem venovať aj priamej úprave prepravnej zmluvy, považovala som za vhodné spomenúť i kolíziu úpravu tejto problematiky a to ako existujúcu (ZMPS a Rímsky dohovor), tak i budúcu (nariadenie „Rím I“).

Tretiu kapitolu som venovala otázkam týkajúcim sa metód používaných pri úprave súkromnoprávných vzťahov s medzinárodným prvkom (medzi ktoré veľmi často patria i vzťahy vznikajúce v rámci leteckej dopravy), teda kolíznej a priamej metóde a tiež vymedzeniu ich vzájomných vzťahov. Pochopenie týchto teoretických otázok je nevyhnutné pre správnu praktickú aplikáciu konkrétnych noriem. V závere som spomenula aj prostriedky vytvorené praxou medzinárodného obchodu, ktoré síce nie sú právnymi normami, ale napriek tomu sú hojne využívané (predovšetkým pre svoju flexibilitu).

Letecká doprava je vzhľadom na svoje vlastnosti veľmi často dopravou medzinárodnou. Z toho dôvodu je ideálnym predmetom unifikácie prostredníctvom medzinárodných zmlúv. Vo štvrtej kapitole som sa venovala jednak Varšavskému a Montrealskému dohovoru, ktoré upravujú súkromnoprávne vzťahy medzi zmluvnými stranami pri medzinárodnej preprave a tiež Chicagskému dohovoru, ktorý upravuje

212 Bližšie napr. BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z. Letecká doprava II. Vysoká škola obchodní v Praze, Praha, 2007, str. 57 n.

vzťahy medzi suverénnymi štátmi. Varšavský dohovor, resp. Varšavský systém je tvorený väčším množstvom dokumentov, a keďže nie všetky štáty, ktoré sú stranami VD sú zároveň aj stranami každého z nich, došlo namiesto unifikácie k čoraz výraznejšiemu štiepeniu právnej úpravy. Napraviť tento stav je cieľom Montrealského dohovoru. Kým však nebude mať minimálne toľko zmluvných strán ako VD, bude naďalej existovať aj starý nejednotný Varšavský systém. Vo vzťahu k Varšavskému systému je nepochybne zaujímavá aj problematika súkromných iniciatív na jeho zlepšenie, tým sa však vzhľadom k rozsahu práce nevenujem. V poslednej časti som sa venovala chicagskej konferencii a Chicagskému dohovoru. Vtedajšia situácia (2. svetová vojna; obrovská prevaha USA v letectve) nedovolila presadiť liberalizáciu leteckej dopravy, takže v súčasnosti je regulovaná obrovským množstvom bilaterálnych leteckých dohôd, ktoré sú často veľmi reštriktívne pri udeľovaní tzv. „slobôd vzduchu“. (Ako som uviedla, nie je to však spôsobené samotným CHD.)

„Čerstvý vietor“ v tejto oblasti priniesla tzv. Dohoda o otvorenom nebi medzi USA a ES/EÚ, ktorá predstavuje významný pokrok v liberalizácii leteckej dopravy. Jedným z predpokladov pre jej uzatvorenie bola i séria tzv. „open skies“ rozhodnutí ESD, ktoré majú význam nielen pre leteckú dopravu, ale (možno ešte väčší) v oblasti tzv. implicitných právomocí ES/EÚ. Týmto rozsudkom predchádzal rozsudok AETR, ktorý zakotvil tzv. doktrínu AETR. Tá bola postupne precizovaná ďalšími posudkami, rozsudkami „open skies“ a posledným mimoriadne významným posudkom „Lugano II“, ktorý znamená ďalšie rozšírenie výlučných právomocí ES/EÚ „na úkor“ členských štátov. Bude iste zaujímavé sledovať, aký vývoj prinesie v tomto smere budúcnosť. Okrem zahraničnej politiky ES/EÚ som piatej kapitole naznačila i úpravu obsiahnutú v nariadeniach. V tejto oblasti som podala len základné delenie, pretože ide o problematiku mimoriadne rozsiahlu. Pokiaľ ide o spomínanú OS dohodou medzi USA a ES/EÚ podala som základný popis obsahu, dopadov a predpokladaného vývoja. Ako som spomenula, pre liberalizáciu leteckého trhu bude zásadné ne/prijatie druhého stupňa OS. Ak budú rokovania úspešné, je možné, že sa stane inšpiráciou i pre ďalšie regióny sveta.