

Univerzita Karlova
Právnická fakulta

Katedra obchodního práva

Téma diplomové práce:

Aktuální otázky v letecké dopravě

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

Ing. Ondřej Popelka
Stavařská 739
Uherské Hradiště 686 05

Prohlášení:

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



.....

Obsah:

1. Úvod	5
2. Letecká doprava	7
2.1 Obecný nástin	7
2.1.1 Osobní doprava	7
2.1.2 Nákladní doprava	7
2.2 Aliance leteckých dopravců	10
2.3 Současný stav a budoucí vývoj letecké dopravy	11
3. Organizace v letectví	13
3.1 ICAO - Mezinárodní organizace pro civilní letectví.....	13
3.1.1 Organizace ICAO	13
3.1.2 Úmluva o mezinárodním civilním letectví	14
3.2 IATA - Mezinárodní asociace letecké dopravy	17
3.2.1 Založení a členství	17
3.2.2 Organizace IATA	18
3.2.3 Aktivity IATA	19
3.3 WACO - Světová organizace leteckého zboží.....	22
3.4 AEA - Sdružení evropských leteckých společností.....	22
3.5 ECAC - Evropská konference civilního letectví	23
3.6 Eurocontrol.....	23
4. Právní úprava letecké dopravy	24
4.1 Obecný nástin	24
4.1.1 Mezinárodní smlouvy jako pramen práva mezinárodního obchodu	24
4.1.2 Vnitrostátní předpisy jako pramen práva mezinárodního obchodu	25
4.1.3 Vztah mezinárodních smluv a vnitrostátních předpisů	25
4.1.4 Evropské mezinárodní právo soukromé	26
4.2 Varšavská úmluva.....	27
4.3 Montrealská úmluva.....	29
4.3.1 Práva a povinnosti stran.....	31
4.3.2 Odpovědnost dopravce	32
4.3.3 Spory a jejich řešení	35
4.3.4 Spory při postupné přepravě	35
4.3.5 Smluvní a skutečný dopravce	36
4.3.6 Platnost a účinnost	37
4.3.7 Shrnutí změn	38
4.4 Evropská regulace letecké dopravy	40
4.4.1 Evropské právo obecně	40
4.4.2 Odpovědnost leteckého dopravce	42
5. Právní vztahy v přepravě.....	45
5.1 Vztah vnitrostátní a mezinárodní úpravy vztahů při přepravě	45
5.2 Smlouva zasílatelská	46
5.3 Smlouva o přepravě věci.....	47
5.3.1 Náležitosti a vznik smlouvy	47
5.3.2 Povinnosti a práva stran.....	48
5.3.3 Postavení příjemce	50

5.3.4	Odpovědnost za škodu.....	51
5.3.5	Zástavní právo k zásilce	51
5.4	Smlouva o provozu dopravního prostředku.....	52
5.5	Smlouva o nájmu dopravního prostředku	53
5.6	Právní úprava osobní letecké dopravy	53
6.	<u>Závěr</u>	54
	<u>Použitá literatura</u>	56
	<u>Seznam příloh</u>	58

1 Úvod

Letadla a letecká technika prošla od svých počátků řadou změn, z nichž většina byla zásadního charakteru. Od prvních létajících strojů, které ani vzdáleně nepřipomínaly to, co dnes nazýváme letadlem, přes první plátěné a později dřevěné konstrukce, až ke strojům současným. Od letadel, která ve svých počátcích stěží unesla svého pilota, přes ta, která byla schopna přepravit několik cestujících až po dnešní velkokapacitní obry. Až by se laik možná divil, jak je možné, že stroj o váze několika stovek tun je schopen se odlepit od země a letět ve výškách až dvanácti kilometrů na vzdálenosti několika tisíc kilometrů.

Počet letadel se od dob bratrů Wrightových také výrazně změnil. Přestože v počátcích letectví letadlům věřilo jenom pramálo šilenců, které vedla spíše touha se vznést než záměr přesunout se vzduchem na jiné místo, postupem doby získávaly létající stroje důvěru stále rostoucího počtu lidí. V dnešní době si jen málokdo dovede představit svět bez letadel. Téměř každý používá leteckou dopravu, i když v různé míře. Ta nesmírně zkrátila dobu cestování a tím výrazně zmenšila vzdálenosti mezi lidmi.

Letadel, malých či velkých, ať už soukromých či v majetku leteckých společností, je skutečně mnoho. Počet přepravených osob, tedy přepravní výkon, je také vysoký a dále výrazně roste. Tyto skutečnosti vyžadují určitý řád a to nejenom pohybu letadel ve vzduchu, ale také veškerého dění na zemi, které je s létáním a přepravou spojeno. Toto si pionýři letectví uvědomovali již v počátcích rozvoje letecké dopravy, a proto snahy o sjednocení různých postupů, technologií a předpisů jsou patrné už v jejich době.

Vzhledem k tomu, že letecká doprava je používána na střední a velké vzdálenosti, dochází během ní často k pomyslnému přechodu státních hranic, je tedy dopravou zpravidla mezinárodní. Lidé, kteří tento způsob přepravy používají jsou také různých národností. V různých státech jsou navíc rozdílné právní řády, což dohromady vytváří komplikované mezinárodní vztahy, a proto harmonizace v letecké dopravě je základem pro určitou jistotu v této oblasti. Unifikace v rámci sjednocení pravidel a zajištění zmiňované jistoty, se projevila v přijetí několika mezinárodních bilaterálních i multilaterálních smluv a dohod. Ty nejdůležitější jsou jedním z hlavních témat mé diplomové práce.

Nejdříve bych v úvodní kapitole chtěl nastínit obecné principy a technologie v letecké dopravě. Další část této kapitoly se věnuje současné situaci a prognózám budoucího vývoje na trhu letecké přepravy.

Následující kapitola přibližuje nejdůležitější mezinárodní organizace působící v letectví, především Mezinárodní organizace civilního letectví - ICAO a Mezinárodní asociace letecké

dopravy - IATA. Ty jsou právě tím důležitým základem pro úspěšnou harmonizaci a sjednocení pravidel a postupů.

Hlavní část mé práce, tedy čtvrtá kapitola se věnuje právní úpravě letecké přepravy z pohledu mezinárodního obchodu. Zaměřuji se především na stránku právní úpravy v této oblasti a to z několika hledisek. Nejdříve z mezinárodních dokumentů zmiňuji nejdůležitější mezinárodní úmluvy tedy tzv. Varšavskou a Montrealskou. Podrobněji rozebírám jejich jednotlivé části a zvláštní pozornost věnuji ustanovením o odpovědnosti dopravce za škodu. V závěru kapitoly je zařazena pasáž věnovaná právu Evropských společenství týkající se některých aspektů letecké přepravy - opět především směrnice a nařízení týkající se odpovědnosti dopravce.

V poslední kapitole uvádím úpravu vztahů vznikajících při letecké přepravě osob či zboží tak, jak ji zná náš právní řád.

Při hledání literatury související s tématem mé práce jsem narazil na určitý problém. Není jí mnoho. Pokud existují odborné publikace, většinou stručně popisují ty nejzákladnější fakta z tohoto oboru letectví. Mimo to si letecké společnosti čas od času nechávají od odborných agentur a ústavů zpracovávat zprávy o předpokládaném vývoji v letecké dopravě, které používají pro strategické rozhodování. Problémem je, že takové zprávy mohou být základem pro krátko- možná i střednědobé rozhodování. Nemohou totiž počítat s určitými okolnostmi, které nelze předvídat. Takové okolnosti či události, jako byly např. ty ze září 2001 v U.S.A., ovšem rozhodně vždy pohnou s trhem letecké dopravy i s celkovou situací v letectví jako takovém.

Úkolem mé práce by mělo být popsat problematiku fungování letecké dopravy a letectví z mezinárodního hlediska a právní úpravu těchto oblastí. Alespoň stručně bych chtěl naznačit problematiku kompetentních orgánů a způsobů regulace v letectví. V České republice přísluší regulace Ministerstvu dopravy a spojů ČR (MDS), které uděluje povolení pro vstup do vzdušného prostoru našeho státu. Obecně totiž platí, že letadla se musí bezvýhradně řídit pokyny země nad níž se nachází. Další institucí je Úřad civilního letectví, který má poněkud jiné kompetence. Uděluje licence leteckým společnostem a také soukromým pilotům. V praxi a reálném čase všechna letadla na a nad naším územím podléhají pokynům řídicího letového provozu, který je zaměstnancem podniku Řízení letového provozu ČR (ŘLP).

Dále bych chtěl přiblížit obchodní a právní aspekty letecké přepravy. Popsat vztahy mezi dopravcem a odesílatelem, případně cestujícím, a jejich odpovědnost za škodu. Hlavní část mé práce, jak jsem již uvedl, je věnována právní úpravě letecké přepravy a to ze tří různých hledisek mezinárodního, evropského a českého a vzájemnému vztahu a srovnání jednotlivých úprav.

2 Letecká doprava

2.1 Obecný nástin

Letecká doprava se začala rozvíjet už na počátku minulého století. Další etapa nastala po druhé světové válce, kdy se vývoj letectví podstatně zrychlil. K tomu napomohla pravděpodobně samotná válka, která díky vojenskému taktizování přinesla spoustu nových objevů a technologií. V tomto období se objevuje i nákladní doprava, která zaznamenává velký rozmach především v 60. letech.

Letecká doprava, stejně jako všechny jiné druhy dopravy, má jak podobu osobní, tak nákladní. V určitých případech se však toto rozdělení částečně stírá, jak uvedu dále.

2.1.1 Osobní doprava

Osobní letecká doprava má nezastupitelnou úlohu při dopravě osob jednak mezi jednotlivými kontinenty, kde nahradila kdysi používanou námořní dopravu, a jednak v rámci světadílů samotných.

Její výhody jsou četné. Jedná se především o rychlost a schopnost přepravy na velké vzdálenosti. Další výhodou, kterou už ovšem cestující tolik nevnímají, je bezpečnost letecké dopravy. Podle některých statistik je až 14krát bezpečnější než cestování autem. Podle informací Mezinárodní organizace civilního letectví - ICAO, byl např. v roce 2002 počet úmrtí v poměru 0.04 osob na každých 100 milionů přepravených.

Nevýhodou může být relativně větší vzdálenost oproti jiným druhům osobní dopravy, kterou musí cestující překonat, než se vůbec dostane k letadlu. K překonání tohoto problému už však byly realizovány některé projekty a jiné jsou ve fázi implementace. Takovými projekty jsou např. expresní železniční spojení center velkých měst s letišti na jejich okraji.

2.1.2 Nákladní doprava

Jak jsem již uvedl, nákladní doprava - cargo, jak se běžně nazývá, se začala rozvíjet intenzivněji o necelé dvě dekády později než osobní, tedy až počátkem 60. let. V 90. letech potom nabývá tento druh přepravy na významu zejména s ohledem na globalizaci světového obchodu, hlubokou dělbu práce, přesun výroby do oblastí s levnou pracovní silou atd. Letecká přeprava zboží se tak stala nedílnou součástí mezinárodního obchodu a její výkonnost a kvalita podmínkou uplatnění zboží na světových trzích.

Nákladní doprava má pochopitelně svá pro a proti, i když zde není rozlišení tak jednoduché jako u osobní. Převážce (odesílatel - jak jej nazývá český právní řád, viz. kap. 5) musí zvažovat několik faktorů, když se rozhoduje, který způsob dopravy by měl využít. K těmto faktorům patří zejména: rychlost, bezpečnost, výše přepravného, výše nákladů na manipulaci se zbožím, dispoziční možnosti, pravidelnost, přesnost, možnosti dispozice se zásilkou, vzdálenost místa dodání, apod.

Obecně se dá říci, že pro nákladní leteckou dopravu platí stejné výhody a nevýhody jako pro osobní, tedy její rychlost, spolehlivost a přeprava na velké vzdálenosti. K nevýhodám se naopak řadí ještě poměrně vysoká finanční náročnost, jak co do výše přepravného, tak co do potřebných manipulačních prostředků.

Nákladní letecká doprava se používá výhradně pro přepravu kusových zásilek a je realizována dvěma různými způsoby, jako liniová a jako charterová.

Liniová je nazývána taková doprava, která je založená na pravidelných linkách mezi dvěma nebo více určitými místy. Její pravidelnost je zakotvena v tzv. letovém řádu každého jednotlivého dopravce. To je kniha, která obsahuje všechny relace, jež daný dopravce zajišťuje. U každé relace jsou v letovém řádu identifikována jak letiště odeslání, tak letiště určení. Dále zde odesílatel najde informace o tarifech pro ten který druh zboží, jenž chce přepravovat. Právní vztah pro tento druh přepravy se řídí zejména ustanoveními smlouvy o přepravě věci podle Obchodního zákoníku (viz. níže).

Naproti tomu charterová doprava je charakteristická svou nepravidelností. Dopravce tedy podniká cestu až podle konkrétního požadavku odesílatele. Při „charterech“ se zpravidla pronajímá celé letadlo. Proto se na tento vztah použijí převážně ustanovení smlouvy o provozu dopravního prostředku, výjimečně smlouvy o nájmu dopravního prostředku. To je ovšem značně nákladná varianta přepravy. Nicméně v dnešní době se stále častěji objevuje tzv. sběrná služba, konsolidace, která je prováděna především operátory jako je DHL, UPS, či FedEx, tedy operátory v oblasti expresní přepravy zásilek. Tito operátoři vlastní svá letadla a konsolidují zásilky od jednotlivých odesílatelů, kteří by jinak zdaleka neměli tolik zboží k přepravě, aby naplnili celé letadlo.

V podmínkách České republiky existuje zajímavý paradox. Žádný z českých leteckých dopravců neprovozuje leteckou přepravu na liniové bázi. Dokonce ani náš vlajkový dopravce, kterým jsou České aerolinie - ČSA, neprovozuje jedinou pravidelnou relaci přepravy zboží. Naproti tomu ve světě je přeprava zboží pravidelnou linkovou dopravou využívána v daleko větší míře než charterová. Charter letadel se provádí pouze ve zvláštních případech, např. přeprava těžkých nadrozměrných kusů, či přeprava velkých partií do oblastí, které nejsou běžně obsluhovány.

Existuje několik příčin výše zmíněného stavu u nás. Jednou z nich je nedostatek tzv. „leteckých“ komodit, tedy zboží, které by bylo přepravováno letadlem. V České republice totiž

nejdou větší výrobci, kteří by garantovali, že letadlo bude v provozu určitý dostatečný počet hodin za měsíc.

Jiným problémem jsou administrativní překážky. Každý liniový spoj musí být povolen Ministerstvem dopravy a spojů ČR - MDS. Charterové lety sice musí mít také povolení, ale procedura k jeho dosažení je nepoměrně snazší, než je tomu u pravidelné dopravy. Tento problém se ale dá částečně obejít tzv. pravidelnou charterovou dopravou, která fakticky vzniká na přepravním trhu. Zní to možná nelogicky až protichůdně, ale prakticky to možné je. Např. již zmíněný expresní operátor DHL provozuje pravidelně šest dnů v týdnu dopravu kusových zásilek, přičemž jeho lety mají přesto statut charteru. Expresní letecká služba se používá velmi často v rámci logistického systému Just-In-Time (JIT), obzvláště jako pojistka v případech, kdy selže jiný druh dopravy (např. kamion uvízne v dopravní zácpě, apod.).

Dalším rozdílným aspektem dvou zmíněných způsobů nákladní letecké dopravy je přístupnost letišť. Zatímco charterové lety mohou přistávat v podstatě na jakémkoli technicky dostačujícím letišti, pravidelné linky mohou využívat pouze takových letišť, která mají mezinárodní statut. A ty jsou v ČR pouze čtyři: Praha – Ruzyně, Brno – Tuřany, Karlovy Vary – Olšová Vrata a Ostrava – Mošnov.

Většina charterových letů z ČR směřuje na východ (Ukrajina, Rusko, atd.). Zajímavá je i komoditní struktura charterové přepravy. Téměř 70% z celkového množství tvoří zbraně a střelivo, dále (nikoli už tak překvapivě) jsou to komponenty pro výrobu automobilů, chemikálie, elektronika, humanitární pomoc, živá zvířata, léky a zdravotnický materiál, alkohol - zejména do oblastí jako je Rusko, kam přeprava tohoto zboží kamionem je vysoce riziková.¹

Dalším rozdílným faktorem mezi liniovou a charterovou dopravou je odlišný právní vztah dopravce a odesílatelem (k tomu podrobněji viz. kap. 5).

V letecké dopravě se používají tři technologické systémy. Jsou to osobní letadla a nákladní letadla, tzv. freightery, jak se běžně nazývají. Konečně třetím, nejzajímavějším systémem je tzv. kombi-verze, kdy část letadla je vybavena sedadly pro cestující a část (na spodní palubě nebo v zadní části trupu) je vyhrazena pro náklad. Taková kombinace se provádí především z důvodu v maximálního využití kapacity letounu. A zde se právě stírá ono rozlišení mezi nákladní a osobní dopravou, o kterém jsem mluvil v úvodu kapitoly.

V dokládkové přepravě se jednotlivé zásilky odesílají ve stejném pořadí, v jakém jsou odesílateli podávány k přepravě. To je ovšem základem nevýhody tohoto systému. Jelikož dopravce nedokáže předvídat vytíženost jednotlivých letů, nemůže odesílateli zaručit lhůtu, ve které bude zásilka dopravena do místa určení. To je na druhou stranu kompenzováno

¹ Pramen: Interní statistika komoditní a geografické struktury letecké přepravy MDS ČR

nižším přepravným. Odesílatel má tedy dvě možnosti. Buď si pronajme celé letadlo, ale to je velmi nákladná varianta, nebo využije doklázky ovšem s tím, že neví, kdy zásilka dorazí na určené místo. I to se dá ale vyřešit přepravní smlouvou s časovým dodáním do místa určení, případně projeví ve smlouvě tzv. „zvláštní zájem na dodání“ (viz. kap. 4.2). Potom je na dopravci, aby se postaral o dodání zásilky řádně a především včas.

Dopravce může i bez souhlasu odesílatele použít jiný dopravní prostředek. To lze využít zpravidla na kratší až střední vzdálenosti, např. na relaci Praha - Frankfurt. Na této relaci dopravce použije zpravidla kamion. Ovšem i v tomto případě bude doprava probíhat jako by šlo o leteckou (zboží nebude podléhat celní kontrole na hraničním přechodu, na odpovědnost dopravce se použijí ustanovení Varšavské smlouvy, atd. - viz. kap. 4.2, 4.3).

Dokládka se tedy používá z důvodu maximálního využití kapacity letadel a tím vlastně k jeho efektivnímu provozu a snížení nákladů.

2.2 Aliance leteckých dopravců

Snaha o maximální efektivnost využití stávajících kapacit letadlové i letecké techniky vedla letecké dopravce k vytváření aliancí (seskupení). Snahou těchto aliancí je také dosažení optimálního, a přitom lukrativního rozdělení stávajícího trhu letecké přepravy. Nástrojem k tomuto má být především vzájemná koordinace při směřování jednotlivých linek.

Pro letecké dopravce nabízí aliance také možnost určité konsolidace jednotlivých aktivit, ovšem bez nutnosti vytvoření přímé fúze, která by byla jednak značně nákladná a navíc ve většině států zatím není povolována antimonopolními či kartelovými úřady.

Bylo by jistě velmi zajímavé zabývat se konkrétními právními vztahy uvnitř aliancí, bohužel takové údaje si aliance přísně střeží a nepodařilo se mi proto žádné podrobné informace získat.

V současnosti existují ve světě čtyři aliance leteckých dopravců:

Star Alliance - United Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines System (SAS), Air Canada, Varig, Thai Airways International, Air New Zealand, Ansett Australia, All Nippon Airways, Singapore Airlines, Mexicana, Austrian Airlines, Lauda Air, Tyrolean Airways, BMA.

Oneworld - American Airlines, British Airways, Qantas, Cathay Pacific Airways, Iberia, Finnair, LanChile, Aer Lingus.

SkyTeam - Air France, Delta Air Lines, Aeromexico, Korean Air, Alitalia, ČSA.

Qualiflyer - Swissair, Crossair, Sabena, TAP - Air Portugal, Turkish Airlines, AOM, Air Europe, LOT.

Mimo tyto alianční seskupení uzavírají letecké společnosti různé dvoustranné dohody. Tak je vytvořen vzájemně provázaný systém pravidel o partnerství a společném marketingu.

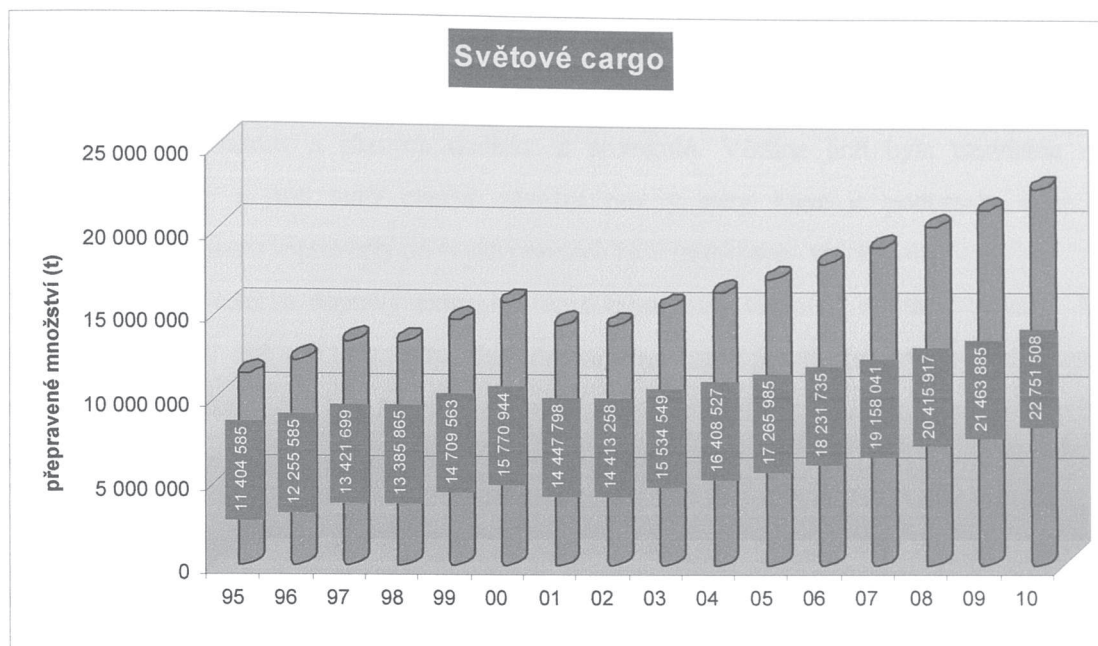
2.3 Současný stav a budoucí vývoj letecké dopravy

Situace na poli letecké dopravy je stejně jako u jiných odvětví výroby či služeb těsně spjata s celkovou ekonomikou. Dalo by se možná říct, že zatímco průmysl a výroba je primárním motorem světového hospodářství, jsou služby, obzvláště služby dopravní, odkázány na to, aby kopírovaly nastartovaný růst, případně pokles celosvětové ekonomiky. Pro leteckou dopravu to platí zřejmě dvojnásob, patrně vzhledem k její vysoké nákladové náročnosti. Jestliže bude tedy průmysl a s ním následně i obchod prosperovat a vykazovat velké obraty, bude třeba toto rostoucí množství zboží přepravit od výrobce ke spotřebiteli, od prodávajícího ke kupujícímu. Bude tedy zapotřebí zvýšit i kapacitu přepravy. Analogicky to bude platit i opačně.

Jelikož je doprava, a letecká obzvláště, pevně spjata se světovou ekonomikou, letecké dopravce proto velmi zajímá, jaký je současný stav a jaké jsou předpokládané trendy do budoucnosti.

Graf na Obr.1, představující celkové roční světové přepravní výkony (dosažené a předpokládané) leteckých cargo dopravců názorně dokazuje, že letecká nákladní doprava se v současné době nachází na počátku období růstu.

Obr. 1 – Vývoj přepraveného množství carga ve světě v období 1995-2010



Pokud se podíváme na celé zkoumané období je patrné, že letecké přepravní výkony se stále zlepšují. V absolutních hodnotách dojde za uvedených patnáct let ke zdvojnásobení výkonu z 11.5 milionů tun za rok 1995 na 22.75 mil. t za rok 2010.

Z uvedeného vyplývá, že světová letecká doprava rozhodně není na ústupu. I když jsem podrobněji nezmiňoval osobní dopravu, platí pro ni v zásadě stejné trendy, jako pro nákladní, jen konkrétní hodnoty temp jejího růstu či poklesu jsou řádově o 1-1.5 procentního bodu nižší než srovnatelná tempa u nákladní dopravy.

Růst obchodního letectví je dobrou zprávou pro operátory a dopravce, ale také pro celou ekonomiku, jelikož je letecká doprava pevně svázána se světovým hospodářstvím.

3 Organizace v letectví

Od počátku unifikačních snah v letecké dopravě až do současnosti bylo přijato velké množství smluv, úmluv a různých dodatků a protokolů. Většina jich byla uzavírána mezi jednotlivými státy a jsou tudíž obecně závazná pro ty státy, které je podepsaly a určitým stanoveným způsobem je převedly do svých právních řádů (ratifikace - viz. kap 4.3.6).

V oblasti letecké dopravy existují i různé organizace vládní či nevládní povahy. Mezi nejdůležitější patří dvě - ICAO, tedy Mezinárodní organizace pro civilní letectví a zástupkyně nevládních organizací - IATA, Mezinárodní asociace letecké přepravy. Mimo tyto ještě existuje mnoho dalších, operujících na celosvětové či regionální bázi. Některé z nich uvádím níže.

3.1 ICAO - Mezinárodní organizace pro civilní letectví

(International Civil Air Organization)

ICAO je samostatnou vládní organizací OSN, členy jsou tedy jednotlivé státy. Ve své činnosti se věnuje sjednocování pravidel v letecké dopravě, především v oblasti bezpečnosti letectví, letecké techniky a jejího využívání a rozvoje. Zabývá se také zdokonalováním a rozvojem letových tratí, letišť a podporuje plánování a rozvoj mezinárodní letecké dopravy obecně. Stanovuje mezinárodně uznávaná pravidla a normy jejich užívání, navíc zajišťuje práva všech členských států a zabráňuje jejich diskriminaci. Byla založena Úmluvou o mezinárodním civilním letectví, přijatou v roce 1944 v Chicagu a jejím sídlem je kanadský Montreal.

3.1.1 Organizace ICAO

ICAO má podle svého statutu, tedy Úmluvy z Chicaga, dva stálé orgány. Jsou jimi **Shromáždění** a **Rada**. Shromáždění se schází minimálně jednou do roka a svolává jej Rada v příhodnou dobu na příhodném místě. Kromě toho lze svolat Shromáždění kdykoliv opět na výzvu Rady nebo deseti smluvních států. Každý smluvní stát má při hlasování ve Shromáždění jeden hlas. Aby se Shromáždění bylo schopno usnášet, je potřeba, aby byla přítomna většina států, přičemž pro schválení ustanovení nebo rozhodnutí je nutná nadpoloviční většina hlasů, tedy pokud Úmluva nestanoví pro některé otázky většinu kvalifikovanou. Takovými otázkami jsou jednak jakékoliv změny Úmluvy samotné a jednak připuštění států, které nejsou členy OSN, k přistoupení k Úmluvě. V prvním případě je třeba k přijetí takové změny dvoutřetinové většiny a při hlasování o druhé zmíněné otázce dokonce většiny čtyřpětinové.

Do kompetence Shromáždění mimo jiné patří:

- volit smluvní státy, které mají být zastoupeny v Radě;
- zkoumat zprávy Rady a přijímat na jejich základě rozhodnutí;
- schvalovat roční rozpočet organizace;
- zabývat se otázkami patřícími do okruhu působnosti organizace, pokud nejsou výslovně v kompetenci Rady.

Druhým stálým orgánem je tedy Rada. Ta se skládá z 21 smluvních států volených Shromážděním. Tato volba probíhá každé tři roky, přičemž Shromáždění při volbě Rady poskytne přiměřené zastoupení státům v letecké dopravě nejvýznamnějším. Těm, které nejvíce přispívají k získání pomocných zařízení pro mezinárodní civilní létání a těm, jejichž volbou se zajistí, že všechny hlavní okrsky světa, jak je Úmluva nazývá, budou v Radě zastoupeny. Zástupci jednotlivých států v Radě se nesmí aktivně účastnit provozu mezinárodní letecké dopravní služby ani na ní být jakkoliv osobně zainteresováni. To je, samozřejmě, požadavek na jejich nestrannost.

Rada je povinna:

- předkládat Shromáždění výroční zprávy,
- provádět směrnice Shromáždění,
- jmenovat letecko-dopravní výbor,
- nebo hlásit smluvním státům každé porušení Úmluvy.

Poradním orgánem v rámci Mezinárodní organizace civilního letectví ICAO je letecká komise, kterou zřizuje Rada. Letecká komise má uvažovat a posuzovat změny a přílohy Úmluvy, ustanovovat různé podkomise a podávat Radě posudky k otázkám, které sama uzná za vhodné.

Předseda Rady, generální tajemník, jakož i všichni ostatní zaměstnanci organizace jsou zcela nezávislí na svých státech a nemohou také přijímat žádné pokyny ani doporučení od jakéhokoliv úřadu stojícího mimo organizaci.

3.1.2 Úmluva o mezinárodním civilním letectví

Tuto subkapitulu věnuji úmluvě, která svým charakterem spadá do oboru mezinárodního práva veřejného. To sice vybočuje z tématického zaměření mé práce, nicméně tuto úmluvu považuji za natolik důležitý dokument v oblasti letecké dopravy a přepravy, že ji nelze opomenout.

V souvislosti s ICAO bych se chtěl alespoň ve stručnosti věnovat úmluvě uzavřené v Chicagu v roce 1944. Úmluvou o civilním letectví - její oficiální název, jak jsem již uvedl výše, byla mimo jiné zřízena ICAO. Tato Úmluva je určitou mezinárodní „ústavou“ civilního letectví. Kromě definování základních pojmů, jakými jsou například území státu, civilní a státní letadla, zneužití civilního letectví, kabotáž a další, je většina norem postavena tak, že ukládají jednotlivým státům povinnost přijmout ve svém právním řádu to či ono opatření.

Text Chicagské úmluvy reflektuje její postavení v oblasti mezinárodního práva veřejného, obzvláště co se týká mezinárodních prostorů a naopak prostorů státních, případně oblastí pro let daným státem zakázaných.

Úmluva se vztahuje pouze na civilní letadla nikoli na letadla státní. Za státní letadla se považují letadla ve službách vojenských, policejních nebo celních, a ty bez povolení jiného státu nesmí létat nad územím tohoto státu, ani na jeho území přistávat. Letadla, která nejsou používána pro pravidelnou mezinárodní leteckou dopravu (myšleno samozřejmě pouze letadla civilní) jsou oprávněna území jiného státu přelétávat nebo zde i přistát z nikoli obchodních důvodů, a to i bez předem obdrženého svolení. Pravidelná mezinárodní letecká dopravní služba naopak musí mít pro provoz nad územím jiného státu odpovídající povolení. Každý stát ale může z důvodů bezpečnosti jednotně omezit nebo zakázat létání nad svým územím, přičemž nesmí činit rozdíly mezi letadly svými a těmi z jiných států. Z podobných důvodů může stát, prostřednictvím svého řízení letového provozu, letadlu, které se nachází nad jeho územím, dát příkaz k okamžitému přistání.

Každé letiště ve smluvním státě, přístupné veřejnému užívání domácími letadly, musí být přístupné za stejných podmínek i letadlům z jiných smluvních států. To se také týká leteckých pomocných zařízení, která budou poskytována za stejné poplatky jako domácím letadlům. Smluvní stát nesmí vybírat žádné daně nebo jiné poplatky postihující výhradně právo vstupu, tranzitu a výstupu ze země. Toto se vztahuje pouze na letadla, čímž není vyloučena možnost stanovit cla na dovoz zboží, či poplatky za navigaci nad územím státu.

Právě v otázkách přeletů nad členskými státy, přistáváním pro obchodní, či neobchodní účely nebo zajišťování přepravy dopravci z třetích zemí, vyvinula Úmluva systém devíti stupňů svobod využití státního prostoru, ať už ve vzduchu či na zemi, které jsou uspořádány vzestupně právě podle míry možného využití.

1. Tranzitní přelet bez mezipřistání.
2. Tranzitní přelet s přistáním pro neobchodní účely.
3. Právo vysadit na území cizího státu osoby, zboží, které bylo naloženo(o) ve státě příslušnosti letadla.
4. Právo naložit na území cizího státu osoby, zboží a dovézt je do státu příslušnosti letadla.

5. Právo nakládky a vykládky zboží či osob v jiných státech, než je příslušnost letadla.
6. Přeprava z cizí do cizí země, ale přes stát příslušnosti letadla.
7. Přeprava osob či zboží pro cizí země s tím, že let nezačíná v zemi příslušnosti letadla.
8. Právo kabotáže - přeprava uvnitř cizího státu dopravcem z jiné země.
9. Kabotáž bez omezení.

Pokud se mluví o státu příslušnosti letadla, má Úmluva na mysli stát, ve kterém je letadlo zaregistrováno, tedy kde má provedenu tzv. imatrikulaci.

Tento systém svobod funguje na principu povolení od příslušných orgánů státu. U nás je v tomto směru odpovědným orgánem ministerstvo dopravy a spojů ČR - MDS. V případě linkové dopravy (pravidelné - viz. kap. 2.1.2) se povolení mezi státy udělují na základě reciprocity. U přeletů a technických mezipřistání (pro neobchodní účely) jsou povolení udělována na základě vícestranných mezinárodních smluv.

Další část Úmluvy se věnuje označení a registraci letadel a dalším opatřením usnadňující letectví. K těmto patří také celní formality. Od cla jsou podle Úmluvy dočasně osvobozena letadla, která se podrobí celním předpisům daného státu. Od cla jsou zcela osvobozeny pohonné hmoty, mazací oleje, náhradní součástky, pravidelná výstroj a letadlové zásoby, zůstanou-li po celou dobu pobytu letadla na území jiného státu na palubě, aniž ji opustí.

Pokud dojde na nebo nad územím určitého státu k nehodě letadla jiného státu, provede stát, v němž k nehodě došlo, šetření o této nehodě. Přičemž státu, ve kterém je letadlo zapsáno, se umožní jmenovat pozorovatele pro sledování tohoto šetření.

Následující hlava se věnuje podmínkám, kterým musí letadla i jejich posádka vyhovovat. Týká se to především dokladů, které musí být na palubě letadla během letu, doporučených mezinárodních norem a předpisů o technických parametrech letadel a přístrojů.

Další velkou oblastí, kterou Úmluva upravuje, je již zmíněná Mezinárodní organizace civilního letectví. Její cíl vymezuje článek 44 Úmluvy jako rozvíjení zásad a techniky mezinárodního létání a podpora plánování a rozvoje mezinárodní letecké dopravy. Tato část se dále zabývá strukturou organizace ICAO, kterou jsem již popsal.

Úmluva nezakazuje jednotlivým státům mezi sebou uzavírat další dvou- a vícestranné dohody o vytvoření společných organizací pro leteckou dopravu, pokud ovšem neporušují ustanovení Úmluvy. Veškeré tyto dohody musí být registrovány Radou organizace ICAO.

Státy, které Úmluvu podepsaly, ji musí ještě ratifikovat. Účinnou se Chicagská úmluva stala třicet dnů po uložení šestadvacáté ratifikační listiny. Tyto se ukládají v archívu vlády Spojených států amerických.

Za Československou republiku byla Úmluva podepsána 18. dubna 1945 a ratifikační listina byla uložena u státního departementu Spojených států amerických ve Washingtonu 1. března 1947. Jelikož šestadvacátá listina byla uložena až 5. března 1947, stala se Úmluva účinnou 4. dubna toho roku a to i pro Československou republiku.

3.2 IATA - Mezinárodní asociace letecké dopravy **(International Air Transport Association)**

IATA je nejvýznamnější nevládní mezinárodní organizací v civilním letectví vůbec. Jde o sdružení leteckých dopravců z celého světa, tedy dobrovolnou organizaci, jejíž prostřednictvím se členové snaží upravit síť civilního letectví tak, aby na každém úseku byla zákazníkovi nabízena stejná nebo nanejvýš podobná úroveň služeb, ať už se jedná o stejný standart bezpečnosti nebo podobné ceny pro cestující či tarify pro odesílatele.

3.2.1 Založení a členství

Spolupráce leteckých společností se začala vyvíjet už v roce 1919, kdy šest tehdy začínajících leteckých dopravních společností, založilo na setkání v Paříži předchůdkyni dnešní organizace, tzv. International Air Traffic Association. Pro srovnání - rok po svém založení, tedy v roce 1920, přepravilo těchto šest společností 3 500 cestujících oproti více než 1.3 miliardy cestujících přepravených o 75 let později, tedy v roce 1995.²

Během 2. světové války Asociace nefungovala, až v roce 1945 byla v Havaně znovu ustavena IATA, jako nevládní forma organizace ICAO, přičemž její stanovy byly navrženy už v roce 1944 na konferenci v Chicagu, kde došlo k založení zmiňované vládní organizace ICAO.

Zajímavým faktem v této souvislosti je skutečnost, že společnost České aerolinie, vlajkový letecký dopravce ČR, byla jedním ze zakládajících členů poválečné IATA.

Členem IATA se může stát každý letecký dopravce, který provozuje pravidelnou leteckou přepravu cestujících, zboží anebo pošty, a létá pod vlajkou členského státu organizace ICAO. Existují dvě varianty členství - aktivní a přidružené. Aby mohl být letecký dopravce aktivním členem, musí provádět pravidelnou mezinárodní dopravu cestujících, zboží či pošty mezi dvěma nebo více státy. Aktivní člen má hlasovací právo v orgánech Asociace. Naproti tomu u přidruženého člena stačí, aby uvedená doprava byla pouze vnitrostátní. Na druhou stranu nemá hlasovací práva,

² Pramen: Výroční zpráva IATA 1996

ovšem platí nižší příspěvky než aktivní členové. Těm se výše příspěvků vypočítává podle objemu jejich výkonu. Pro zajímavost uvádím, že současné roční členské příspěvky ČSA činí asi 2.5 mil. Kč.

K hlavním cílům organizace IATA podle jejího statutu patří:

- zajišťovat bezpečnou, pravidelnou a hospodárnou leteckou dopravu, která má u všech členů stejný standard a je prováděna za stejné ceny;
- podporovat všechny akce, směřující ke zlepšení hospodářských výsledků letecké dopravy;
- studovat problémy letecké dopravy a aplikovat výsledky v obchodně přepravním a ekonomickém zájmu členů;
- zajišťovat spolupráci mezi leteckými společnostmi;
- zajišťovat spolupráci s organizací ICAO.³

Jinými slovy, organizace IATA umožňuje leteckým společnostem, aby se sdružovaly a navzájem konzultovaly své individuální zkušenosti a poznatky, a aby používaly organizaci jako svého mluvčího či prostředníka při jednáních s ostatními světovými organizacemi, vládami a dalšími partnery.

3.2.2 Organizace IATA

Nejvyšším orgánem Asociace je **Výroční valné shromáždění**, které, jak ostatně vyplývá z jeho názvu, zasedá jednou ročně. Na těchto zasedáních jsou určovány základní směry činnosti celé organizace. Každý aktivní člen IATA má na tomto shromáždění jeden hlas. Dále shromáždění volí prezidenta a členy jednotlivých výborů, určuje výše členských poplatků a konečně schvaluje strategie na příští období.

Dalším orgánem je **Výkonný výbor**. Ten je pověřen vedením běžné činnosti organizace. Jeho členy jsou: prezident IATA, generální ředitel IATA, stálý předseda výboru a 20 generálních, případně výkonných ředitelů, zvolených leteckých společností.

Podle statutu je zřízeno pět stálých výborů, zabývajících se záležitostmi v oblasti obchodně provozní, finanční, právní, technické a zdravotní. Například zdravotní výbor se v současnosti zabývá příčinami a řešením problému tzv. trombózy cév, která vzniká v důsledku dlouhodobého sezení cestujících v letadle ve vysokých výškách a tím při nízkém atmosférickém tlaku.⁴

³ Pramen: Novák, R., „Mezinárodní doprava a zasilatelství I“ VŠE Praha 1996

⁴ Pramen: Výroční zpráva IATA 1999

Sekretariát IATA sídlí na dvou hlavních místech, v Ženevě a Montrealu. Mimo to, existuje řada regionálních pracovišť v různých oblastech světa. Jedno z těchto pracovišť je i v České republice a sice v Praze 6 na Vítězném náměstí, č.p. 2.

3.2.3 Aktivity IATA

Vzhledem k rozdílnosti potřeb na jednotlivých světadílech byly ustaveny tři hlavní tzv. dopravní konferenční oblasti. Konferenční oblasti, které jsou do jisté míry autonomní, projednávají (opět se systémem jednoho hlasu pro každého člena) otázky obchodního provozu, od tarifní problematiky až po přepravní podmínky.

Těmito konferencemi jsou:

- oblast 1: Severní a Jižní Amerika, Grónsko, Bermudy, ostrovy v Karibském moři a Havajské souostroví
- oblast 2: Evropa, Island, Afrika, Blízký Východ a Irán
- oblast 3: Asie (kromě Blízkého Východu a Iránu), Austrálie, Nový Zéland a Oceánie

Oblasti se dále dělí do několika podoblastí. Navíc se k výše uvedeným základním oblastem řadí ještě čtyři speciální, tzv. spojené oblasti zahrnující:

provoz mezi oblastmi 1 a 2 - přes Atlantik

provoz mezi oblastmi 2 a 3 - mezi Evropou (Afrikou) a Asií (Austrálií)

provoz mezi oblastmi 1 a 3 - přes Pacifik (Tichý oceán)

provoz mezi všemi konferenčními oblastmi - kolem světa, (tzv. Composite Conference)

V rámci těchto konferenčních oblastí jsou mimo jiné stanovovány mezinárodní letecké tarify. Dopravce, který se stane členem IATA se může rozhodnout, zda bude součástí této tarifní koordinace. Účast na tarifech je tedy dobrovolná a některé společnosti omezují svou účast jen na dopravu nákladů nebo naopak jen osob. Na druhou stranu tarifně aktivní člen, může navrhopvat výši tarifů a účastnit se diskuzí při jejich schvalování.

Tarify jsou vydávány ve formě knih, tzv. **Tact Rates**, které obsahují tarify mezi konkrétními destinacemi. Kniha je vydávána vždy dvakrát ročně a starší verze po vydání nové automaticky pozbývá platnosti. Tyto tarify jsou sice platné pro členy, kteří k nim přistoupili, nicméně v praxi se považují za horní hranici skutečných tarifů. Konkrétní hodnoty tarifů potom ve skutečnosti dosahují výše asi 70% těch oficiálně stanovených.

Podobně jako Tact Rates jsou vydávány i tzv. **Tact Rules**, což jsou pravidla vydávaná IATA a závazná pro její členy co do podoby Air Waybillu - leteckého nákladního listu, ohledně odpovědnosti odesílatele, závazků dopravce, přijetí zboží k dopravě, stanovení tarifů, apod. Pravidla jsou vydávána také dvakrát ročně.

Velmi důležitou samostatnou činností organizace je **Zúčtovací ústředna IATA (IATA Clearing House - ICH)**, která byla zřízena členskými společnostmi v roce 1947. Jejím prostřednictvím provádějí letecké společnosti v celosvětovém měřítku měsíční vyúčtování prodeje letecké dopravy i dalších vzájemně si poskytovaných služeb (prodej paliva, odbavování cestujících, zboží, obsluha letadel - tzv. handling, atd.). Tak jsou tedy vyrovnávány vzájemné závazky a pohledávky. Faktury prošlé ICH jsou propláceny všem společnostem v jednotných termínech, závazných pro všechny členy, a společnosti musí platit jen finanční přebytek takového započtení za příslušné období. Používáním tohoto systému odpadá jednotlivým společnostem většina problémů spojených se sledováním pohledávek a závazků, jejich splatnosti a proplácení, tedy solventnosti partnera, případné vymáhání závazků a v neposlední řadě šetří běžné náklady a starosti při styku s bankou. S tím souvisí i skutečnost, že společnosti tak mohou mimo mnoha pracovních sil šetřit i provozní úvěr, jinak nutný k překlenutí dalších, mnohem déle trvajících finančních transakcí.

Tento systém poskytuje značné výhody i na straně cestujících, resp. odesílatelů. Tito totiž mohou bookovat složité trasy, využívat služeb různých aerolinií a přitom platit na jednom místě a v jedné měně.

Další důležitou aktivitou IATA v oblasti finančně-prodejní je **BSP - Bank Settlement Plan**. Tento Agenturní program, jak se také jinak nazývá, zajišťuje jednotné postupy při prodeji přepravy cestujícím a odesílatelům, a to jak v prodejní síti určitého dopravce, tak mimo ni prostřednictvím cestovních kanceláří (agentur). Díky BSP prodávají jednotlivé schválené agentury (jichž je dneska přes 32 000 v osobní a 3 000 v nákladní dopravě) standardní doklady pro všechny letecké společnosti, které jsou členy systému. Navíc jsou povinny dodržovat i jednotné zúčtovací a platební podmínky. Výhodou pro letecké společnosti je především zvýšení finanční spolehlivosti prodeje přes cestovní kanceláře a možnost využití celosvětových marketingových schopností. Programy odborné výchovy pro personál agentur probíhají ve spolupráci s Federací cestovních kanceláří a v nákladní dopravě s FIATA (Světovou zasílatelskou federací).

Obdobným systémem jako je BSP, leč používaným pro organizaci prodeje přepravy zboží je tzv. **Cargo Account Settlement System - CASS**.

V rámci celosvětového letectví byla vytvořena celistvá síť, která spojuje kolem 200 zemí pomocí více než 16 000 letišť. Základem této složité sítě jsou komerční normy z různých oblastí přímo či nepřímo spjatých s leteckou dopravou. Jsou to především multilaterální dohody, tzv. mezilinkové přepravní dohody IATA, které zajišťují vzájemné uznávání normalizovaných dokladů a jednotný systém odbavování a transferu.

Pro zvýšení efektivity jsou to potom systémy automatizace a elektronického zpracování dat při odbavování cestujících a zpracování dokladů, rovněž v oblasti zboží i zavazadel. Jedná se o experty navržené normalizované postupy pro kódy, formáty zpráv a procedury automatizovaných prací. Např. systém BAGITRAC, sloužící pro vyhledávání chybně nasměrovaných zavazadel.

Na základě mnohostranné dohody členských dopravců funguje dále počítačový systém sledování leteckých přepravních jednotek, (např. kontejnerů, leteckých palet) vlastněných dopravcem, který umožňuje dávat tyto jednotky k dispozici i jiným aeroliniím.

Konečně jsou to normy, které upravují přepravu nebezpečného zboží ve vzduchu. Takové předpisy ještě před 25 lety neexistovaly, nebylo tedy vůbec možné nebezpečné zboží letecky přepravovat. Totéž platilo pro přepravu živých zvířat.

Činnost IATA se zaměřuje také na oblast letišť. Předmětem zájmu je zlepšení jejich účinnosti a pozemních postupů, proto jsou společně vytvářeny nové designy letišť jako takových. Experti IATA se zabývají i problémem hladkého a plynulého pohybu cestujících a zboží na letišti, celních a pasových kontrol, zajištění bezpečnosti a kontroly cestujících. V neposlední řadě IATA spolupracuje na vývoji a zdokonalování norem pro řízení letadel po letišti a řízení letového provozu (ŘLP) obecně.

V technické oblasti se zabývá dvěma hlavními činnostmi. Jednak jde o zastoupení individuálních dopravců organizací IATA při vyjednávání s vládami jiných států, případně mezinárodními vládními organizacemi na téma technické normy. (Příkladem může být letecká navigace, kde intenzivní spolupráce IATA a ICAO vedla k podstatnému zkrácení letových koridorů a časů a tím i finančních prostředků.) Druhou činností je propojení nezávislých expertů při zdokonalování konkrétních technických norem, požadavků a poznatků. (Např. již zmíněné ŘLP.)

Další z oblastí aktivit Asociace je sběr a analýza dat. Tyto informace jsou předávány aeroliniím, aby jim pomohly přizpůsobit svoje plánování a marketing trendům na trhu s leteckou dopravou. K takovým analýzám, na kterých spolupracují experti IATA (statistickí i ekonomové), patří vše od přepravních a finančních statistik, přes scénáře o dopadech vývoje světového hospodářství až po předpovědi osobní a nákladní dopravy či studie letecké ekonomiky jako takové.

Ke komerčně nejvýznamnějším činnostem IATA patří, mimo již zmíněné aktivity, také koordinace činností a spolupráce se zasílatelskými (spedičními) společnostmi.

K měsíci květnu 2005 čítá členská základna IATA celkem 267 leteckých společností, z nichž je 255 aktivních a 12 přidružených členů.⁵

3.3 WACO - Světová organizace leteckého zboží

World Air Cargo Organization

Zasílatelství je stěžejním oborem další z mezinárodních organizací, Mezinárodní organizace leteckého zboží WACO. Byla ustavena ve Švýcarsku v roce 1972 jako nezávislá asociace speditérů leteckého zboží. Jejím základním dokumentem jsou tzv. Články o asociaci, které formulují všechny aspekty spolupráce. Členem může být pouze jediný zasílatel z určité země a dohromady vytváří celý systém, poskytující komplexní distribuční službu zahrnující veškeré aspekty exportu a importu leteckého zboží.

Komplexnost služeb, oficiálně se používá termín „**Servis dům-dům**“, byla hlavním důvodem vzniku organizace. Poskytování služeb tohoto charakteru moderní zákazníci - odesílatelé požadují čím dál častěji. Jde o služby zahrnující kompletní péči o zboží včetně jeho nakládky v místě odeslání a, což je mnohem důležitější, také vykládky v místě určení. Protože takové služby by po celém světě bylo schopno nabídnout jen několik málo společností, objevila se tedy potřeba všeobecné mezinárodní spolupráce.

3.4 AEA - Sdružení evropských leteckých společností

(Association of European Airlines)

Sdružení leteckých dopravců v rámci Evropské Unie, se sídlem ústředí v Bruselu. Statut AEA definuje toto sdružení jako nevýdělečné, sloužící všeobecným zájmům svých členských leteckých společností a zastupující je též u organizace ECAC (European Civil Aviation Conference), i jiných mezinárodních organizací. Jeho úkolem je především podpora zdravého rozvoje členských společností i jejich vzájemné spolupráce. Řeší tedy v evropském regionu obdobné úkoly jako IATA v celosvětovém měřítku. S organizací IATA též velmi úzce spolupracuje.

Hlavními aktivitami AEA je sběr, analýza a výklad dat, příprava studií dle příslušných zadání; v případě potřeby zájmu členských dopravců styk se sdruženími, organizacemi, vládami,

⁵ Pramen: Výroční zpráva IATA 2005

atp. V současné době mezi hlavní aktivity patří také spolupráce s příslušnými orgány EU v oblasti zavádění liberalizace evropské letecké politiky vůči mimoevropským zemím a jejich dopravcům.

3.5 ECAC - Evropská konference civilního letectví

(European Civil Aviation Conference)

Tato organizace je regionální obdobou ICAO v Evropě. Jejími členy jsou vlády většiny evropských zemí včetně ČR, jedná se tedy opět o vládní organizaci. ECAC řeší v evropském regionu obdobné úkoly jako ICAO v celosvětovém měřítku. Hlavními úkoly ECACu je aplikování celosvětově platných předpisů, zásad a doporučení na podmínky Evropy, a následná harmonizace rozvoje letecké infrastruktury (evropské letové cesty a letiště).

3.6 Eurocontrol

Eurocontrol je evropská vládní organizace, která byla založena v roce 1960 a má sídlo v Bruselu. Jejím hlavním cílem je harmonizace rozvoje, zefektivnění a především zvýšení bezpečnosti řízení letového provozu. Dále se snaží o rozšíření kapacit letových cest – koridorů. V současné době organizace pracuje na projektu s příznačným názvem „Single Sky“ – Jednotná obloha.

4 Právní úprava letecké dopravy

4.1 Obecný nástin

Abych se ve své diplomové práci mohl věnovat problematice právní úpravy letecké dopravy, musím se alespoň ve stručnosti zmínit o principech právní úpravy, také o právních pramenech v oblasti českého mezinárodního práva soukromého a konkrétněji českého práva mezinárodního obchodu.

Vztahy, které vznikají při uskutečňování mezinárodní obchodní a hospodářské spolupráce bývají regulovány jak mezinárodně právními normami tak normami soukromoprávními. Zatímco první způsob regulace je typický pro vztahy mezi subjekty mezinárodního práva, tedy mezi státy, případně mezinárodními vládními organizacemi, soukromoprávní normy bývají použity ve vztazích mezi soukromoprávními subjekty z různých států.

Prameny českého práva mezinárodního obchodu, kam mezinárodní přeprava obecně spadá, lze rozdělit do tří základních kategorií. Jsou to mezinárodní smlouvy, vnitrostátní právní předpisy a prameny či spíše prostředky vytvořené praxí mezinárodního obchodu.⁶

4.1.1 **Mezinárodní smlouvy jako pramen práva mezinárodního obchodu**

Mezi nejdůležitější prameny v oblasti mezinárodní letecké přepravy patří především první ze zmíněných kategorií, tedy mezinárodní smlouvy. Odborná literatura používá pro mezinárodní smlouvy několik různých členění. Jako příklad lze uvést dělení mezinárodních smluv z teoretického hlediska na **mezinárodní smlouvy regulující mezinárodní obchodní a hospodářské styky**, smlouvy **unifikující hmotněprávní normy** a smlouvy **unifikující procesně právní normy**.⁷ Jiné dělení typické spíše pro obecné mezinárodní právo soukromé, je z hlediska předmětu úpravy na:

- a) Smlouvy o právních stycích a o výkonu soudních rozhodnutí.
- b) Smlouvy unifikující kolizní normy.
- c) Smlouvy unifikující hmotněprávní přímé normy.
- d) Smlouvy v oboru rozhodčích řízení.
- e) Smlouvy v oblasti obchodů a hospodářských styků.
- f) Smlouvy upravující soukromoprávní vztahy ze smluv o přepravě v oblasti mezinárodní přepravy.

⁶ Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V., „Úvod do práva mezinárodního obchodu“; Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Dobrá Voda 2003

⁷ tamtéž

- g) Smlouvy v oblasti ochrany práv autorských a průmyslových.
- h) Úmluvy o diplomatických a konzulárních stycích.⁸

Uvedená dělení jsou jen příkladem systematiky smluv mezinárodního práva soukromého. Mezinárodní smlouvy týkající se mezinárodní letecké přepravy patří podle prvního dělení mezi ty, jež unifikují hmotněprávní normy.

4.1.2 Vnitrostátní předpisy jako pramen práva mezinárodního obchodu.

Jak vyplývá z názvu, jedná se o prameny práva, jež si vytváří každý stát samostatně pro uskutečňování obchodních a hospodářských vztahů vnitrostátních, i směrem do zahraničí. Tuto skupinu pramenů práva je opět možno rozdělit do několika kategorií. Jsou to **právní normy regulující v zájmu státu obchodní a hospodářské styky, normy upravující soukromoprávní vztahy a samozřejmě také normy procesní.**⁹ Mezi normy soukromoprávní patří především Obchodní zákoník a Zákon o mezinárodním právu soukromém a procesním. Poslední jmenovaný obsahuje kolizní úpravu právních vztahů s mezinárodním prvkem, mezi něž vztahy vznikající při mezinárodní obchodní a hospodářské spolupráci a tím spíše mezinárodní přepravě patří.

4.1.3 Vztah mezinárodních smluv a vnitrostátních předpisů

V případě, že je určitá otázka upravena jak v mezinárodní smlouvě tak ve vnitrostátním právním předpisu, dochází k tzv. kolizi mezinárodní a vnitrostátní právní úpravy. Jde o jakýsi aplikační střet mezi uvedenými normami. Nicméně tento střet, tato kolize je pouze zdánlivá. Otázku řeší již zmiňovaný Zákon o mezinárodním právu soukromém (ZMPS), který ve svém §2 říká, že tohoto zákona (myšleno ZMPS) se použije jen pokud mezinárodní smlouva, kterou je Česká republika vázána, nestanoví jinak. Ustanovení §2 ZMPS tedy zajišťuje přednostní použití právních norem obsažených v mezinárodních smlouvách před právními normami obsaženými v zákonech, pochopitelně za předpokladu, že norma mezinárodní smlouvy upravuje danou otázku odchylně. Pokud by totiž bylo ustanovení v obou normách stejné, není prakticky důvod pro přednostní použití mezinárodní smlouvy.

⁸ Kučera, Z., „Mezinárodní právo soukromé“; Doplněk, Brno 2004

⁹ Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V., „Úvod do práva mezinárodního obchodu“; Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Dobrá Voda 2003

V oblasti mezinárodní, a tedy i letecké přepravy, existuje rozsáhlá unifikovaná právní úprava přepravní smlouvy, která je obsažena právě v mezinárodních smlouvách. Co do závaznosti budou tedy prvořadě právě normy v těchto smlouvách obsažené. Pokud by ovšem některá část vztahů vznikajících při mezinárodní přepravě nebyla některou z mezinárodních smluv upravena, je třeba postupovat podle obvyklých pravidel mezinárodního práva soukromého pro oblast závazkových vztahů, tedy takzvanou kolizní metodou. V daném případě je nutno nejdříve nalézt kolizní normu, jež nám určí rozhodný právní řád, z něhož je potom vybrán příslušný právní předpis, který tuto oblast upravuje.

Základní kolizní norma pro smlouvy o dopravě je obsažena v §10 odst. 2 c) ZMPS. Podle ní se smlouvy řídí zpravidla právem místa, kde má dopravce nebo zasílatel sídlo nebo bydliště v době uzavření smlouvy. Pro smlouvu o provozu dopravního prostředku, což je smlouva, která se používá jak v osobní, tak nákladní letecké dopravě, se použije práva místa sídla poskytovatele provozu, neboť jeho plnění je pro tuto smlouvu charakteristické. Obdobně je tomu v případě smlouvy o nájmu dopravního prostředku, která ovšem nebude v letectví příliš častá.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat i tzv. Římské úmluvě z roku 1980. Tato úmluva obsahuje jakési sekundární kolizní normy pro případ, že nedojde k určení použitelného práva podle jiných kritérií. Smlouva ve svém článku 3 stanoví obecné **kritérium nejužšího vztahu**. Je tedy použito práva státu, ke kterému má smlouva nejužší vztah. Smlouvy o přepravě mají však ještě jednu zvláštnost. Jestliže je ve státě, ve kterém má v době uzavření smlouvy o přepravě věci dopravce své hlavní místo podnikání, také místo naložení nebo vyložení nebo hlavní místo podnikání odesílatele, má se za to, že smlouva je v nejužším vztahu s tímto státem. Použije se tedy její právní řád.

4.1.4 Evropské mezinárodní právo soukromé

Dnem 1. května 2004 vstoupila v platnost Smlouva mezi členskými státy Evropské unie a Českou republikou o přistoupení k Evropské unii. Pro Českou republiku se tak tímto dnem stal závazný také tzv. evropský právní řád, tedy právní režim Evropských společenství. Kromě jiného se stal závazným pochopitelně i článek 249 Smlouvy o založení Evropského společenství. Podle něj jsou nařízení vydaná na základě tohoto článku obecně závazná ve všech svých částech a směrnice vydané podle tohoto ustanovení závazné pro členský stát, jemuž jsou určeny co do výsledku, jehož má být dosaženo. „Podle článku 53 Aktu o

podmínkách přistoupení se ode dne 1. 5. 2004 považují směrnice za určené také České republice, pokud byly tyto směrnice určeny všem stávajícím členským státům.“¹⁰

Kromě primárního práva, tedy zakládajících smluv Evropských společenství (ES), a uvedenými zástupci sekundárního práva, existují ještě další prameny evropského práva. S různou mírou závaznosti jsou jimi například doporučení a stanoviska orgánů ES, ale také rozhodnutí Evropského soudního dvora. Pro mezinárodní leteckou přepravu bude mít z hlediska formy pramenů evropského práva zásadní význam především směrnice a také nařízení, jak vyplývá z příslušných kapitol.

4.2 Varšavská úmluva

Základní a pravděpodobně nejdůležitější mezinárodní úmluvou upravující civilní letectví je **Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě** přijatá 12. října 1929 ve Varšavě. Na jejím základě jsou postaveny principy vztahů mezi cestujícím, případně odesílatelem a dopravcem, jejich vzájemná práva a povinnosti, odpovědnost a další skutečnosti týkající se toho vztahu. Varšavská úmluva byla ovšem nedávno novelizována, pokud můžeme u mezinárodních smluv tento termín použít, Úmluvou schválenou v Montrealu v roce 1999. Niž se touto úmluvou, která byť novelou, je v řadě věcí shodná s Varšavskou předchůdkyní, budu podrobněji zabývat. Na tomto místě bych proto chtěl v rámci pojednání o Varšavské úmluvě zmínit především ty prvky, které se v mezinárodní úpravě letecké dopravy objevují poprvé, které Varšavská úmluva prakticky zavádí.

Úmluva se podle úvodního článku vztahuje na veškerou mezinárodní dopravu osob, zavazadel nebo zboží provozovanou za úplatu, ale i bezplatně, kterou provádí letecký dopravce, stát nebo jiná právnická osoba státem zřízená. Důležitou a nutnou podmínkou použitelnosti Úmluvy je prvek „mezinárodnosti“ dopravy. To znamená, že doprava se musí uskutečňovat mezi dvěma místy, tedy místem odletu a určení, ležících v různých zemích. Mohou případně ležet i v jedné zemi, ale za předpokladu, že musí být stanovena alespoň jedna plánovaná zastávka v jiné zemi než jsou místo odletu a určení.

Varšavská úmluva je prvním z mezinárodních dokumentů, který v nákladní dopravě zavádí letecký **nákladní list - air waybill**. Tento dokument je stejně jako letenka dokladem o uzavření přepravní smlouvy. Je vyhotovován ve třech prvopisech, z nichž jeden je označen slovy „pro dopravce“ a je podepsán odesílatelem, druhý „pro příjemce“ a potvrzuje jej jak dopravce tak odesílatel a jde spolu s nákladem až do místa určení. Poslední, třetí prvopis, podepíše dopravce

¹⁰ cit: Kučera, Z., „Mezinárodní právo soukromé“; Doplněk, Brno 2004; str. 53

a odevzdá ho odesílateli při převzetí zásilky. Odsud tedy vyplývá, že air waybill je také dokladem o převzetí zboží k přepravě. Letecký nákladní list může být vydán také jako převoditelný, čímž se vzdáleně blíží náložnému listu, který je klasickým cenným papírem, tzn. že kromě převoditelnosti je pro něj charakteristickým znakem i cennost. Ta se projevuje v tom, že náložný list představuje vlastně samotné zboží, což umožňuje obchodováním s tímto zbožím, ačkoli se ještě přepravuje.

Co do obsahových náležitostí musí nákladní list obsahovat:

- a) označení místa odletu a určení,
- b) označení alespoň jedné ze zastávek mimo území státu, pokud se jedná o dopravu mezi dvěma místy v téže zemi,
- c) oznámení, že pro dopravu platí Varšavská úmluva a navíc ještě důležité informace o zboží, za přesnost všech údajů odpovídá odesílatel.

V oblasti odpovědnosti dopravce stanovuje Varšavská úmluva určitá pravidla a podmínky odpovědnosti jak pro osobní, tak nákladní dopravu. Jsou upraveny také limity, do kterých dopravce odpovídá za škodu způsobenou zpožděním, zraněním či usmrcením osob nebo poškozením, případně zničením nákladu. Ale jak stanovit tyto limity, jakou měnu k tomu použít? Úmluva zavádí tzv. **Zlatý frank**. To je zvláštní měna, jejíž jednotka se svou hodnotou rovná 65.5 miligramu zlata o ryzosti devítiset tisícin. Důvodem takového vyjádření limitů, tedy vlastně pomocí hodnoty zlata, byla skutečnost, že ve třicátých letech, kdy byla Úmluva přijata, byly všechny měny přímo navázány na zlato. Neexistovala tudíž jednotka, která se pro výpočet limitů používá dnes a sice SDR - special drawing rights (ZPČ - zvláštní práva čerpání).

Další institut, který zavádí Varšavská úmluva je zájem na dodání, tzv. **zvláštní zájem**. Ten musí odesílatel vyjádřit při odevzdání nákladu dopravci a tak je založena odpovědnost dopravce do vyšší částky, než jsou stanoveny limity v Úmluvě. Odesílatel musí ovšem zaplatit příslušný poplatek nad rámec běžného přepravného. Potom bude dopravce ručit až do částky uvedené ve zvláštním zájmu, ledaže by prokázal, že tato částka je vyšší než skutečný zájem odesílatele na dodání do místa určení. V praxi si lze ale jen těžko představit situaci, kdy by se to dopravci prokázat podařilo.

Tohoto instrumentu se může použít i v osobní dopravě pro zavazadla. V nákladní letecké dopravě se zvláštní zájem využívá při použití tzv. dokládky, což je jeden z technologických způsobů přepravy (viz. výše).

Varšavská úmluva zmiňuje i problematiku kombinované dopravy, což je vzhledem k době, ve které Úmluva vznikla, velmi pokrokový prvek. Při kombinované dopravě, jak je uvedeno v článku 31, se Úmluva použije jen pro dopravu letadlem, pokud zároveň vyhovuje obecným podmínkám prvního článku, tedy jedná-li se o dopravu mezinárodní. Tím se liší například od

úmluvy CMR z oblasti mezinárodní kamionové dopravy. Ta stanoví, že platí-li pro nějaký úsek dopravy úmluva CMR, použije se tato na všechny úseky dopravy, bez ohledu na to, zda jsou zajišťovány po silnici, vzduchem nebo po vodě. Tím by ale teoreticky mohla vzniknout kolize ustanovení, pokud by část byla provozována mezinárodním leteckým dopravcem. Ovšem Varšavská úmluva ve druhém odstavci článku 31 stanoví, že nic nebrání tomu, aby smluvní strany při kombinované dopravě zapsaly do letecké dopravní listiny (letenka, průvodka, nákladní list) podmínky pro jiné druhy dopravy, za předpokladu, že ustanovení Úmluvy budou zachována pokud jde o leteckou dopravu.

To jsou tedy jedny z hlavních prvků, které Varšavská úmluva přinesla do oblasti letecké dopravy. Upravuje pochopitelně celou materii letecké dopravy, tedy pokud se jedná o obchodní vztahy dopravce a odesílatele, případně cestujícího, ale jak jsem již naznačil, podrobněji se celé oblasti budu věnovat až v následující části rozebírající Montrealskou úmluvě, která je její novelizací.

Varšavská úmluva je platná od jejího podpisu tedy 12. října 1929. Ovšem účinnosti nabyla až po ratifikaci jednotlivými státy, konkrétně devadesátý den po uložení páté ratifikace.

Za Československou republiku ji podepsali prezident T. G. Masaryk a ministr zahraničních věcí E. Beneš dne 26. srpna 1932. Československá ratifikační listina byla uložena 17. listopadu 1934 a tudíž se pro nás stala Úmluva účinnou 15. února 1935.

4.3 Montrealská úmluva

Varšavská úmluva byla za svoji dosavadní historii mnohokrát doplňována a měněna. Není se zřejmě co divit, protože od jejího přijetí uběhlo více než sedmdesát let a za takovou dobu se zásadně změnilly podmínky pro leteckou dopravu i létání všeobecně. Stačí si jenom uvědomit, jakými letadly se létalo v třicátých letech a jaká se používají dnes.

Bylo tedy přijato několik protokolů, které Úmluvu pozměňovaly nebo doplňovaly, vzpomeňme například již zmíněný Haagský protokol z roku 1955, který částečně měnil limity odpovědnosti dopravce, nebo čtyři dodatkové protokoly podepsané v Montrealu v roce 1975. Ovšem nejvýznamnější a zatím nejrozsáhlejší změnou Varšavské úmluvy je Montrealská úmluva, podepsaná 28. května 1999. Je nazývána úmluvou a nikoli protokolem, protože „Varšavu“ novelizuje celou a nikoliv jen pozměňuje nebo doplňuje.

Jde tedy o kompletní text, který zásadně vychází z Varšavské úmluvy. Má stejnou strukturu, dokonce i čísla a řazení článků je velmi podobné. V tom prvním stejně jako u svého předchůdce, je vymezeno, na jakou dopravu se Úmluva vztahuje. Zde nedošlo k žádným výrazným změnám. Jedná se o dopravu, u které se vyskytuje prvek mezinárodnosti. Je nutné, aby byla uskutečňována mezi

dvěma místy ležícími v jiné zemi, a pokud se tak neděje, musí být na cestě plánována alespoň jedna zastávka, která leží mimo danou zemi. V opačném případě se na dopravu Montrealská úmluva nepoužije. Může se jednat jak o dopravu úplatnou, tak bezúplatnou nehledě na to, zda je uskutečňována soukromým dopravcem či státem nebo jinou právnickou osobou státem zřízenou. Malé změny dostala doprava pošty. Zde se objevuje ustanovení, které zakládá odpovědnost dopravce pouze vůči příslušné poštovní správě, která se řídí pravidly platnými pro vzájemné vztahy dopravců a poštovních správ. Naproti tomu Varšavská úmluva se na dopravu listovních zásilek a pošty vůbec nevztahuje, jak vyplývá z jejího druhého článku.

U vydávaných dokladů došlo také k určité změně. Kromě letenky, která má stejné povinné obsahové náležitosti, tedy vyznačení místa odletu a určení a nejméně jedné plánované zastávky, je možné vydat jakýkoliv jiný prostředek, v němž budou uvedeny stejné informace předepsané pro letenku. To může být například elektronický záznam v databázi, záznam na technickém nosiči dat, případně dokument poslaný přes internet. Pokud je ovšem vydán tento jiný prostředek, je dopravce povinen cestujícímu vydat také písemné potvrzení o informacích v něm obsažených. Neexistence letenky nebo jiného dokladu nemá za následek neplatnost přepravní smlouvy.

V povinných náležitostech leteckého nákladního listu se nově objevuje i údaj o druhu a hmotnosti nákladu. Odesílatel může být požádán, aby splnil požadavky celních, policejních nebo jiných státních orgánů a předložil dokument, v němž je popsána povaha nákladu, což je také jednou z drobných změn. Podle Varšavské úmluvy byl totiž odesílatel povinen poslat se zásilkou dokumenty pro příjemce, aby tento mohl celní a jiné formality vyřídit. (Důvody této změny uvádím na jiném místě kapitoly.) Dopravci z tohoto požadavku nevyplývají žádné povinnosti ani odpovědnost.

Nákladní list se vyhotovuje ve třech prvopisech, které mají stejné označení a obdrží je stejné osoby, jak bylo stanoveno ve Varšavské úmluvě. Jeden obdrží dopravce, jeden odesílatel a jeden jde se zásilkou a je spolu s ní vydán příjemci. Jestliže se zásilka sestává z více kusů, může dopravce požadovat, aby odesílatel vystavil pro každý kus samostatný nákladní list. Odesílatel je naopak oprávněn požadovat od dopravce potvrzení převzetí každého kusu zásilky, pokud se použije jiný prostředek dokumentace, což je možné za stejných předpokladů jako u letenky. A stejně jako u letenky, nemá nesplnění požadavků na náležitosti nákladního listu vliv na existenci a platnost přepravní smlouvy, která se i tak bude řídit Montrealskou úmluvou. Ovšem na druhou stranu je letecký nákladní list přímým důkazem o uzavření přepravní smlouvy a převzetí zásilky dopravcem.

Za správnost údajů, jež uvedl v nákladním listě, případně v jiném dokladu, odpovídá odesílatel. Stejnou odpovědnost má i za údaje, které sdělil ať už osobně nebo v zastoupení dopravci, aby je tento v nákladním listu uvedl. Zajímavá je varianta údajů sdělených v zastoupení. Jako příklad je možno si představit situaci, kdy odesílatel využije služeb zaslátelce, který pro něj někdy

vykonává i tzv. doplňkové služby spojené s jeho hlavní činností (balení, kontrola zboží, zpracování potřebných dokladů). Podle smluvního vztahu mezi zasílatelem a odesílatelem, který se v tomto případě nazývá příkazce, ovšem zasílatel odpovídá odesílateli za takto zpracované doklady a údaje o zboží. Nicméně ve vztahu odesílatel - dopravce, tedy alespoň v letecké dopravě podle Montrealské úmluvy, je uvedená odpovědnost na odesílateli. Je zde tedy vidět určitá nekonzistence ustanovení. Odesílatel podle Úmluvy odpovídá dopravci, ale také všem osobám, kterým odpovídá dopravce za škodu, která vznikla z důvodu nesprávnosti, nepřesnosti a nebo neúplnosti takových údajů.

Letecký nákladní list nebo potvrzení o převzetí nákladu je přímým důkazem o uzavření přepravní smlouvy, převzetí nákladu k přepravě a podmínkách přepravy, které jsou v něm uvedeny. Údaje týkající se hmotnosti, rozměrů a obalu nákladu a počtu kusů jsou přímým důkazem o uvedených skutečnostech. Na druhé straně údaje o množství, objemu a stavu nákladu nelze použít jako důkaz proti dopravci, pokud nejsou ověřeny za přítomnosti odesílatele. Přičemž toto musí být zapsáno v leteckém nákladním listě. Nicméně tyto údaje, tedy množství, objem a stav, lze i bez ověření odesílatele použít jako přímý důkaz, pokud se týkají zjevného stavu nákladu.

4.3.1 Práva a povinnosti stran

Práva a povinnosti stran jsou upravena také velmi podobně jako ve Varšavské úmluvě. Odesílatel může disponovat se zásilkou po celou dobu přepravy, ovšem nesmí svého dispozičního práva využívat tak, aby to způsobilo újmu dopravce nebo jiných odesílatelů. Musí samozřejmě uhradit veškeré náklady s tím spojené. Není-li možno vyhovět pokynům odesílatele, musí jej o tom dopravce neprodleně informovat. Jestliže dopravce uposlechne pokynů odesílatele, aniž si vyžádal předložení kopie leteckého nákladního listu, jež byla odesílatelovi vydána, bude dopravce odpovídat za každou škodu způsobenou jakékoli osobě, která je řádným držitelem této kopie. Tím ale není dotčeno jeho právo postihu vůči odesílateli.

Dispoziční právo odesílatele k zásilce zaniká v okamžiku, kdy vznikne toto právo příjemci, viz. níže. V případě, že příjemce odmítne náklad převzít nebo jej nelze zastihnout, získá odesílatel opět své právo s nákladem disponovat.

Odesílatel také musí poskytnout takové informace a dokumenty, které jsou potřebné pro vyřízení celních a jiných úředních formalit dříve, než bude náklad vydán příjemci. Odpovídá dopravci za jejich úplnost a přesnost, přičemž dopravce není povinen zkoumat je ani po obsahové stránce ani co do správnosti údajů.

Příjemce je oprávněn po příchodu nákladu na místo určení požadovat na dopravci, aby mu náklad po zaplacení všech pohledávek a splnění podmínek přepravy vydal. Pokud nebylo ujednáno jinak, je dopravce povinen uvědomit příjemce o příchodu zásilky. Přízná-li dopravce ztrátu nebo

má-li zásilka zpoždění více než sedm dnů, je odesílatel nebo příjemce oprávněn uplatnit vůči dopravci svá práva vyplývající z přepravní smlouvy. Tímto je stanovena určitá maximální doba prakticky povoleného zpoždění. Tzn. že do těchto sedmi dnů, příjemce nemůže uplatnit svá práva z přepravní smlouvy a musí de facto strpět sedmidenní zpoždění. V případě zpoždění zásilky se potom odpovědnost dopravce vyčísluje za celkovou dobu zpoždění, ovšem pouze v případě, že tato doba je delší než uvedených sedm dnů.

Úprava dispozičního práva, práva příjemce na vydání zásilky v místě určení a tomu odpovídající povinnosti dopravce jej o příchodu informovat, je provedena dispoziitivními ustanoveními. Je tudíž možno tato ustanovení ujednáním stran změnit. Tato ujednání musí být ovšem výslovně uvedena v leteckém nákladním listě nebo v potvrzení o převzetí nákladu k přepravě.

4.3.2 Odpovědnost dopravce

Nejzásadnější změnou prošla, jak jinak, oblast odpovědnosti dopravce a rozsahu náhrady škody.

Dopravce odpovídá za vzniklou škodu, která vznikla tím, že došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoli operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něj. Podobně to platí i pro zapsaná zavazadla, tedy jejich poškození, ztrátu nebo zničení, a to kdykoliv po dobu, co bylo zapsané zavazadlo pod kontrolou dopravce. Dopravce ovšem neodpovídá pokud škoda vznikla v důsledku vlastní vady, kvality nebo nedokonalosti zavazadla. Co se týká nezapsaných zavazadel, tady odpovídá dopravce jen v případě, že škody vznikly přímo jeho vinou nebo vinou jeho zaměstnanců. U zavazadel je tato lhůta maximálního zpoždění delší než u nákladu, a sice 21 dnů. Pokud zavazadlo nedoručí do této doby nebo dopravce přizná jeho ztrátu, je cestující oprávněn uplatnit vůči dopravci všechna práva, jež vyplývají z přepravní smlouvy.

Odpovědnost za poškození, zničení nebo ztrátu nákladu je v Montrealské úmluvě definována a upravena odlišně. Dopravce je za takovou škodu odpovědný pouze, pokud se stala v průběhu letecké přepravy, což je podle úmluvy doba po kterou je náklad v péči dopravce. Dopravce neodpovídá za škodu vůbec nebo jen v omezené míře, pokud prokáže, že byla způsobena:

- a) vlastní vadou nákladu,
- b) vadným nebo nevhodným balením nákladu, jestliže balení prováděla jiná osoba než dopravce,
- c) válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu a nebo,

- d) zásahem úředního orgánu provedeným v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu.

Ustanovení o odpovědnosti dopravce se tedy nevztahují na přepravu pozemní, námořní nebo vnitrozemskou vodní prováděnou mimo letiště, ledaže by k ní došlo během nakládání, překládání nebo vykládání v rámci přepravní smlouvy v letecké přepravě. Ovšem nebude-li prokázán opak. Nový prvek se týká použití jiného dopravního prostředku dopravcem. Pokud dopravce bez souhlasu odesílatele použije jiný způsob přepravy pro celou nebo i jen část přepravy, která měla podle smlouvy být provedena letecky, považuje se taková přeprava jiným způsobem za přepravu leteckou. Tedy dopravce bude i během takové přepravy odpovídat stejně, jako by odpovídal při letecké.

To, co je v této oblasti Montrealskou úmluvou upraveno zcela nově, jsou limity odpovědnosti dopravce.

Oproti Varšavské úmluvě jednak došlo ke zvýšení limitů a jednak se pro jejich vyjádření nepoužívá jednotek odvozených od zlata, tedy Zlatých franků, ale jednotek vskutku mezinárodních SDR (viz. výše). Za škody vzniklé usmrcením nebo zraněním cestujícího je stanoven limit, do kterého se dopravce nemůže zbavit odpovědnosti, 100 000 jednotek SDR, což je tedy minimální částka jeho odpovědnosti. Jestliže ke škodě došlo

a) výlučně nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců, případně agentů nebo

b) výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany; potom bude dopravce odpovídat do celkové výše škody. Zavinění se předpokládá, jde tedy o jakousi zásadu presumpce zavinění ze strany dopravce. Pokud se mu ovšem podaří prokázat opak, bude ručit pouze do částky 100 000 SDR. Důkazní břemeno tedy leží na dopravci.

V případě škody způsobené zpožděním, je odpovědnost dopravce za každého cestujícího omezena částkou 4 150 jednotek zvláštních prav čerpání (SDR).

Při přepravě zavazadel činí limit v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění 1000 SDR pro každého cestujícího. To neplatí v případě, pokud cestující učiní v době předání zavazadla dopravci zvláštní prohlášení o zájmu na dodání a zaplatí příslušný poplatek. Potom bude dopravce odpovídat až do výše sjednané částky, ledaže by prokázal, že tato částka převyšuje skutečný zájem cestujícího na dodání do místa určení.

U přepravy zavazadel a nákladu je limit stanoven opět vzhledem k jednomu kilogramu nákladu a činí 17 jednotek SDR za jeden kilogram. Odesílatel opět podobně jako cestující může vyjádřit zvláštní zájem na dodání a tím limit dopravcovy odpovědnosti posunout. Podobná ustanovení, jako jsou ve Varšavské úmluvě platí i zde, pokud jde o zničení, poškození nebo ztrátu

části zásilky. Primárně se přihlíží pouze ke zničené, poškozené nebo ztracené části, pokud tato část nemá vliv na hodnotu zásilky jako celku.

Zde se také objevuje institut **bezlimitního ručení** dopravce, pokud se prokáže, že škoda byla dopravcem způsobena úmyslně nebo opomenutím, s tím, že ke škodě pravděpodobně dojde. Na rozdíl od zranění či usmrcení osob ale nejde o institut presumpce zavinění. Naopak zavinění dopravce se musí v tomto případě prokazovat.

Jakákoliv ujednání, jejichž účelem by bylo zbavit dopravce odpovědnosti nebo alespoň snížit limity této odpovědnosti jsou neplatná a neúčinná. Platí za tzv. nenapsaná, tudíž jejich neplatnost a neúčinnost nemá vliv na existenci a platnost celé smlouvy.

Jak jsem již uvedl, ke stanovení limitů odpovědnosti se používají jednotky **Special Drawing Rights - SDR** tak, jak je definuje Mezinárodní měnový fond. Směrodatná je hodnota této jednotky v den vnesení rozsudku ve sporné záležitosti. Přepočítání na jednotky národní měny, což je nevyhnutelné, vzhledem k tomu, že SDR je fiktivní měnovou jednotkou, se provádí různě v závislosti na tom, zda je daný stát členem MMF nebo ne. Pokud je členem, je řešení jednoduché, přepočítání se provede podle metodiky, kterou provádí MMF v den vnesení rozsudku. Jestliže daný stát není členem Mezinárodního měnového fondu, provede se přepočítání podle metodiky, kterou určí tento stát. Pakliže stát jednak není členem MMF a jednak jeho právní řád nedovoluje použití ustanovení o jednotkách SDR, je zde poslední možnost a sice, že budou i nadále použity jednotky odvozené od hodnoty zlata, tedy Zlaté franky. V tomto případě jsou limity stanoveny následovně: za usmrcení či zranění osoby jde o částku 1 500 000 Zlatých franků na cestujícího, za zpoždění 62 500 Zl. franků, za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění zavazadel 15 000 Zlatých franků na osobu a konečně 250 těchto jednotek za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění nákladu. Jedná se o jednotku, která se rovná 66,5 miligramů zlata o ryzosti devětset tisícin.

Montrealská úmluva zakotvuje také přezkum limitů. Ten má provádět depozitář v pravidelných pětiletých intervalech, přičemž první má proběhnout na konci pátého roku následujícího po vstupu Úmluvy v platnost. Přezkum probíhá srovnáním s kumulovanou mírou inflace za období od posledního přezkumu, případně od vstoupení Úmluvy v platnost. Přičemž základem pro toto srovnání je vážený průměr roční míry inflace v zemích, jejichž měnové jednotky tvoří jednotky zvláštních práv čerpání. Jestliže se ukáže, že míra inflace překročí 10 procent, uvědomí depozitář smluvní strany o tom, že bude provedena revize limitů odpovědnosti.

Dalším novým institutem v Montrealské úmluvě je vyplácení záloh za škodu. V případě leteckých nehod, při nichž došlo k usmrcení nebo zranění cestujících, vyplatí dopravce, jestliže to požaduje vnitrostátní právo, neprodleně zálohu fyzické osobě nebo osobám, které mají nárok na odškodnění tak, aby byly uspokojeny jejich okamžité ekonomické potřeby. Tato záloha ovšem není

uznáním odpovědnosti a může se odečíst od veškerých částek, které bude dopravce těmto osobám povinen vyplatit jako náhradu škody.

4.3.3 Spory a jejich řešení

Pro uplatnění žaloby o náhradu škody je nutnou podmínkou včasné oznámení reklamace. V případě poškození musí příjemce uvědomit dopravce o poškození neprodleně, jakmile jej zjistí, nejpozději však do sedmi dnů ode dne převzetí v případě zapsaného zavazadla a v případě nákladu je lhůta dvojnásobná, tedy čtrnáct dnů. Při zpoždění musí být reklamace učiněna do jednadvaceti dnů od předání zavazadla cestujícímu nebo nákladu příjemci. Každá taková reklamace musí být v písemné podobě a do uvedených lhůt. Tyto lhůty jsou prekluzivní, jejich uplynutím, aniž se poškozený ohradil reklamací, právo na žalobu proti dopravci zaniká, ledaže by se dopravce dopustil podvodu.

V obou případech lhůt se jedná o dny kalendářní, nikoli o dny pracovní.

Soudní příslušnost je také stanovena stejně jako ve Varšavské úmluvě. Žalobu je možno podat u soudu, kde má dopravce bydliště, hlavní sídlo, tam, kde má sídlo pobočka, která sjednala danou smlouvu, případně v místě určení podle přepravní smlouvy. Volba žalobního místa je na žalobci. V případě žaloby o náhradu škody způsobené usmrcením nebo zraněním cestujícího, je možné podat žalobu na území smluvní strany, kde měl cestující hlavní a trvalé bydliště. To je trvalé bydliště cestujícího v době nehody, přičemž není rozhodující jeho státní příslušnost.

Strany se mohou dohodnout na tom, že případný spor bude řešen arbitráží, za předpokladu, že budou zachována ustanovení o soudní příslušnosti. Tato dohoda stran musí být písemná a je možná pouze v případě nákladní přepravy, přičemž arbitr nebo jiný arbitrážní orgán se musí řídit ustanoveními Montrealské úmluvy.

Právo na každou žalobu, resp. návrh na zahájení arbitrážního řízení o náhradu škody se promlčuje po dvou letech ode dne příletu na místo určení a nebo ode dne, kdy letadlo mělo doletět, a nebo ode dne zastavení dopravy. Způsob výpočtu této lhůty se určuje podle právního řádu příslušného soudu.

4.3.4 Spory při postupné přepravě

Při postupné přepravě může postižený obecně žalovat pouze dopravce, který prováděl přepravu, během které došlo ke škodné události. Výjimkou jsou případy, kdy první dopravce převezme odpovědnost za celou přepravu výslovným ujednáním, vstupuje tedy do pozice tzv. smluvního dopravce (viz. kap. 4.3.5). U přepravy zavazadel a nákladu může cestující resp. odesílatel žalovat také dopravce prvního úseku přepravy, a cestující nebo příjemce zboží dopravce

posledního úseku. Oba potom, samozřejmě, mohou žalovat také dopravce, který prováděl přepravu na tom úseku, na kterém došlo ke zničení, ztrátě, poškození nebo zpoždění zavazadel nebo nákladu. Tento sekundární spor, tedy spor mezi dopravci navzájem, stojí zcela mimo původní, primární spor, ve kterém se dopravce domáhá náhrady škody.

V této souvislosti zmíním ještě úpravu v rámci kombinované dopravy. Zde není oproti Varšavské úmluvě vůbec žádný rozdíl, Montrealská úmluva se bude vztahovat pouze na ten úsek přepravy, který je zajišťován mezinárodním leteckým dopravcem, jak je uvedeno v úvodním článku.

4.3.5 Smluvní a skutečný dopravce

Montrealská úmluva ovšem zcela nově zavádí rozlišení smluvního a skutečného dopravce. Úmluva doslova stanoví: „...Osoba označovaná ‘smluvní dopravce‘ jako podnikatel uzavře přepravní smlouvu podle této Úmluvy s cestujícím nebo odesílatelem a nebo s osobou, která jedná v zastoupení cestujícího nebo zasílatele, a jiná osoba, nadále označovaná jako skutečný dopravce, provede na základě zmocnění smluvního dopravce celou nebo část přepravy, avšak není pro tuto část přepravy postupným dopravcem ve smyslu definice v této Úmluvě. Existence takového zmocnění se předpokládá, pokud není prokázán opak.“

Zjednodušíme-li tento odstavec, je smluvním dopravcem osoba, která uzavře smlouvu, a skutečným dopravcem osoba, která ve skutečnosti provede přepravu. Skutečný dopravce by měl sice vždy jednat ve zmocnění smluvním dopravcem, ale pro zlepšení postavení cestujícího resp. odesílatele v přepravní smlouvě se obecně takové zmocnění předpokládá. Opak musí prokazovat dopravce.

Vztah odesílatel - smluvní dopravce - skutečný dopravce vzniká i v jiném případě. Řekněme, že odesílatel uzavřel smlouvu s určitým dopravcem na přepravu zboží na určité relaci. Tento smluvní dopravce může pro část nebo celý úsek přepravy využít služeb jiného dopravce. Důvody pro to mohou být různé, např. smluvní dopravce neoperuje na celém úseku přepravy, další dopravce má levnější služby, atd.

Nicméně původní dopravce, který uzavřel smlouvu s odesílatelem na celý úsek, je z tohoto vztahu plně odpovědný, protože skutečný dopravce vůbec nevystupuje vůči odesílateli jako smluvní strana.

Pro určení odpovědnosti smluvního a skutečného dopravce je tedy zásadně důležitý fakt, že se předpokládá existence zmocnění. Pokud skutečný dopravce provede celou nebo část dopravy, budou se ustanovení Montrealské úmluvy vztahovat jak na smluvního tak na skutečného dopravce.

Na smluvního dopravce se budou ustanovení Úmluvy vztahovat pro celou dobu přepravy a na skutečného jenom pro úsek přepravy, který sám provedl.

Jednání a opomenutí skutečného dopravce se pro přepravu jím prováděnou považují také za jednání resp. opomenutí smluvního dopravce. To platí pochopitelně i naopak, jednání a opomenutí smluvního dopravce pro přepravu jím prováděnou je jednáním či opomenutím skutečného dopravce. Pokud by se ovšem smluvní dopravce zavázal nad rámec, který stanoví Úmluva, a nebo by převzal závazky zvláštního prohlášení o zájmu na dodání, je toto vůči skutečnému dopravci závazné jenom v případě, že s tím výslovně souhlasil.

Jakékoli reklamace, které musí cestující nebo odesílatel, resp. příjemce vznést proti dopravci, jsou účinné bez ohledu na to, zda byly uplatněny u dopravce smluvního nebo skutečného. Ovšem pokyny, které dává odesílatel v rámci svého práva dispozice se zásilkou, jsou platné jen v případě, že byly podány smluvnímu dopravci.

Žaloba, která by byla možná v souvislosti s takto prováděnou přepravou, může být vznesena proti oběma dopravcům zároveň, ale také proti každému jednotlivě. Pokud je vznesena jenom proti jednomu z nich, může tento dopravce žádat, aby byl částečně souzen také druhý dopravce. Celkový úhrn náhrady škody uplatňovaný na obou dopravcích přitom nemůže překročit limity stanovené touto Úmluvou.

Jakékoli ujednání v přepravní smlouvě nebo jakýchkoli jiných smlouvách v rámci této Úmluvy, v nichž by se strany záměrně zavázaly nedodržovat pravidla stanovené Montrealskou úmluvou, jsou neplatná a neúčinná. Neúčinná budou tedy pouze tato ujednání, ale smlouva jako celek zůstane platnou.

Smluvní strany (myšleno smluvní strany Montrealské úmluvy, tedy státy) ale mohou požadovat na svých dopravcích, aby uzavřeli vhodné pojištění na krytí své odpovědnosti za škodu v rámci Úmluvy. Stát, kde dopravce působí, může požadovat, aby dopravce uzavření takového pojištění prokázal, chce-li na trhu tohoto státu působit.

4.3.6 Platnost a účinnost

Montrealská úmluva byla uzavřena 28. května 1999. Počínaje tímto dnem byla takzvaně otevřena k podpisům jednotlivých stran. Přičemž stranami mohou být jak jednotlivé státy tak regionální organizace pro ekonomickou integraci. Podle Montrealské úmluvy jsou to takové, které byly založeny suverénními státy v příslušném regionu, a které mají pravomoc v záležitostech, které jsou Úmluvou upraveny.

Regionální organizace i jednotlivé státy musí Úmluvu ratifikovat, aby se pro ně stala právně závaznou a účinnou. Aby byla Montrealská úmluva obecně platná, je potřeba, aby ji ratifikovalo třicet států. Obecně platnou se stala přesně 60 dnů po uložení 30. ratifikační listiny u Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO, která je v Úmluvě označována jako depozitář, a to k datu 4. listopadu 2003.

Ratifikační dokumenty uložené regionálními organizacemi se do tohoto nezapočítávají. Důvod je jednoznačný. Jelikož podle definice pro účely této Úmluvy jsou členové regionální organizace suverénní státy, mohlo by tudíž dojít ke dvojímu započítání jednoho státu, což by zkreslovalo přijatelnost Montrealské úmluvy jako pramenu mezinárodního práva.

Aby došlo k urychlení ratifikací, přijaly orgány ES v květnu roku 2002 usnesení, jež mělo přimět státy, aby Úmluvu ratifikovaly nejpozději do konce roku 2002. V současnosti je uloženo již 68 ratifikačních listin. Mezi nimi je i ta česká, protože ČR byla jednou z prvních zemí, které Úmluvu ratifikovaly. Konkrétně se tak stalo v listopadu 2000.

Každý stát může k Úmluvě jak kdykoli přistoupit, tak ji vypovědět. Výpověď je účinnou stoosmdesátý den po dni, kdy byla oznámena depozitáři.

Při přijetí, přistoupení k Úmluvě, nesmí stát připojovat žádné výhrady k textu. Výjimkou je prohlášení státu, že tato Úmluva neplatí pro mezinárodní leteckou přepravu prováděnou a provozovanou členským státem pro nekomerční účely v souvislosti s výkonem jeho funkcí a povinností jako suverénního státu. Další výjimkou je přeprava osob, nákladu a zavazadel pro jeho vojenské orgány v letadlech registrovaných nebo pronajatých tímto státem, kde celá kapacita letadla byla vyhrazena pro tyto orgány.

Úmluva byla vyhlášena ve Sbírce mezinárodních smluv až poté, co se stala obecně platnou, tedy 4. listopadu 2003. Je vyhlášena pod číslem 123/2003.

4.3.7 Shrnutí změn

Na závěr této části věnované Varšavské a Montrealské úmluvě bych chtěl shrnout jejich vzájemné odlišnosti a nastínit důvody těchto odlišností a příčiny onoho vývoje mezi jednotlivými úmluvami, podobně jak je obsahuje důvodová zpráva Ministerstva dopravy a spojů České republiky vypracovaná pro vládu v souvislosti s ratifikací Montrealské úmluvy.

Především jde o nově stanovené limity odpovědnosti. Odpovědnost dopravce pro případ usmrcení nebo zranění cestujících byla z původních 125 000 Zlatých franků (což je asi 10 000 USD) Haagským protokolem zdvojnásobena na 250 000. Montrealská úmluva v článku 21 stanovila tento limit jako dvoustupňový. V prvním stupni dopravce odpovídá bez ohledu na

zavinění až do výše 100 000 SDR, což je v přepočtu asi 135 000 USD na osobu. V případě zavinění ze strany dopravce není pro jeho odpovědnost stanoven žádný limit v této kategorii odpovědnosti. Navíc je zaveden institut presumpce zavinění, předpokládá se tedy zavinění dopravce, ledaže se mu podaří prokázat opak. Odpovědnost dopravce za zpoždění je stanoven na 4 150 SDR na cestujícího. Pro případ ztráty, zničení, poškození nebo zpoždění zavazadel nebo nákladu je stanoven limit 17 SDR za jeden kilogram zboží oproti původním 250 Zlatých franků.

Změny v této oblasti nejsou ničím překvapivým. Princip odpovědnosti se až na předpokládané zavinění dopravce zachoval ve stejné podobě. Pouze u limitů této odpovědnosti došlo ke změnám a to zcela logicky směrem nahoru. Kromě toho se místo Zlatého franku jako jednotky pro vyjádření limitů používá nová jednotka SDR (ZPČ). Tato změna také vyplývá z již dávného odklonu světové ekonomiky od měn navázaných na zlato.

V části o nákladním listu Montrealská úmluva zakotvuje povinnost odesílatele splnit požadavky celních, policejních nebo jiných státních orgánů. Podle Varšavské úmluvy musel dokumenty, které měly k vyřízení těchto požadavků sloužit, poslat se zásilkou a splnění povinnosti bylo na příjemci.

To se ovšem postupem doby ukázalo jako ne příliš praktické, protože příjemce často neznal detailně charakter a vlastnosti zboží v zásilce. Tento problém se také úměrně zesiluje s rostoucím množstvím regulačních opatření, ať už celních, bezpečnostních, nebo také hygienických či v souvislosti s přepravou nebezpečného zboží. Především z bezpečnostních důvodů je třeba znát povahu zboží ještě před tím, než se dostane do letadla. Proto se musely tyto kontroly a jiné procedury posunout z konce na začátek přepravní trasy jako takové a tedy na bedra odesílatele.

Důsledkem této změny je posun ve vztahu prodávající - kupující na zahraničně obchodním trhu. Ve většině případů, kdy se tito dva rozhodnou použít leteckou přepravu, musí v rámci svého kontraktu použít jednu z tzv. vyplacených dopravních parit.¹¹ To znamená, že prodávající zařizuje a platí dopravu. Zajišťuje tedy veškeré potřebné formality spojené s odesláním zboží. Prodávající vystupuje jako odesílatel ve vztahu s dopravcem, a tím se dostáváme zpět k ustanovení Montrealské úmluvy.

Článek 28 zavádí nový institut, a sice poskytování záloh za odškodnění na pokrytí okamžitých ekonomických potřeb obětem nehod resp. osobám oprávněným pro tyto zálohy. Tato záloha je ovšem prvek, který v českém právním řádu chybí. Důležitým důvodem zavedení tohoto prvku do našeho právního řádu je skutečnost, že to vyplývá také z jednoho z nařízení Rady ES, konkrétně Nařízení Rady ES 2027/97 z 9. října 1997. Tato změna je také zcela logická, vyplývající především z dlouhé doby vyřizování škodných událostí.

¹¹ INCOTERMS 2000

Kromě dalšího došlo také ke zjednodušení a modernizaci požadovaných přepravních dokumentů. V nákladní dopravě se používá tzv. Air Waybill (viz. příloha 4), který je vlastně produktem činnosti mezinárodní organizace IATA. Jde o harmonizovaný dokument v letecké nákladní dopravě. Kromě náležitostí v něm uvedených má stejnou grafickou podobu a také barevné provedení. Jednotlivé letecké společnosti mají sice v hlavičce svoje logo, ale jinak je AWB u všech dopravců stejný.

Co je ale důvodem této harmonizace, která se samozřejmě neprojevuje pouze v podobě a náležitostech leteckého nákladního listu? Jak bylo uvedeno v kap. 3.2.3, činnosti IATA směřují k harmonizaci různých oblastí letecké dopravy, ať už osobní či nákladní. Příčinou těchto harmonizačních aktivit je bezpochyby změna na trhu letecké dopravy. Za celou historii komerčního využívání letectví vzniklo mnoho nových leteckých společností. Dokladem tohoto tvrzení může být například pouhý seznam členů IATA. Počet dopravců navíc není konečný a dále se rozrůstá, což je patrné z faktu, že se každoročně rozšiřuje členská základna této organizace o několik nových členů. Například v roce 2003 se novými členy stalo 16 leteckých společností. Konkrétně jsou to: Air Astana, Armavia Aviacompany, Armenian International Airways, Cargojet Airways, China Cardo Airlines, DHL Air Ltd., East African Safari Air, Etihad Airways, Hellas Jet, Israir Airlines and Tourism, Kish Air, JSC Vladivostok Air, LanEcuador, Nationwide Airlines, Olympic Airlines, Rwandair Express.¹²

Proto se postupem doby vyrovnala nabídková a poptávková strana trhu letecké dopravy, dokonce by se mohlo říct, že nabídka se dostala do převisu nad poptávkou. Navíc zákazníci požadují čím dál komplexnější servis, zahrnující mnohé dodatkové služby. Tato situace následně vyžaduje velmi ostrou konkurenci nebo naopak spolupráci, aby mohli dopravci vůbec přežít. Spojování společností je nutné právě proto, aby mohlo být zákazníkovi nabídnuto přesně to, co požaduje, a to za přijatelných nákladů pro dopravce. Důsledkem je potom vytváření tzv. aliancí. Činnost IATA jasně ukazuje, že byla zvolena druhá varianta - tedy cesta koordinace a spolupráce, včetně harmonizace veškerých možných systémů (viz. kap. 3.2.3).

4.4 Evropská regulace letecké dopravy

4.4.1 Evropské právo obecně

Základním kamenem evropského práva jsou tzv. zakládající smlouvy, jak Pařížská a obě smlouvy římské, tak všechny další, které tyto novelizovaly a upravovaly, jako např.

¹² Pramen: Výroční zpráva IATA 2004

Maastrichtská nebo Amsterodamská. Uvedené smlouvy se nazývají primárními prameny evropského práva, toto označení má původ v principech mezinárodního práva veřejného. Jde totiž o smlouvy, které uzavírají státy jako subjekty mezinárodního práva, tedy subjekty, které se komukoli podřizují pouze dobrovolně. Nejedná se tedy o akty a smlouvy sjednané orgány ES.

Na základě těchto primárních pramenů jsou potom institucemi ES přijímány a schvalovány sekundární prameny. Tyto mají podobu nařízení, směrnic, rozhodnutí, doporučení a stanovisek. Jednotlivé druhy pramenů se liší podle závaznosti. Nařízení je obecně závazné v celém svém rozsahu, a to jak na úrovni Společenství, tak na úrovni členských států. Může přímo zavazovat členské státy i vnitrostátní subjekty. Směrnice naproti tomu nemá obecnou závaznost. Zavazuje jen subjekty, kterým je určena, adresována, a to mohou být pouze členské státy. Rozhodnutí je individuálním aktem zavazujícím pouze subjekty, kterým je adresováno, ale na rozdíl od směrnic jsou to jak státy, tak jejich vnitřní subjekty. Doporučení a stanoviska nejsou právními akty a nejsou tedy ani právně závazná.¹³

V oblasti letecké dopravy je platných mnoho nařízení a směrnic přijatých převážně Evropským parlamentem spolu s Radou ES. Většina těchto sekundárních pramenů se týká osobní letecké dopravy, proto v této kapitole používám tento termín namísto termínu „přeprava“.

Důvodů, proč se evropské právo koncentruje spíše na osobní dopravu, je několik. Především je to ale obecná koncentrace na spotřebitele, kterým cestující bezpochyby je, a jeho ochranu. Dalším důvodem je také skutečnost, že nákladní přepravou se v poměrně vyčerpávající míře věnují četné mnohostranné mezinárodní úmluvy a dohody, především v předchozích kapitolách rozebírané Varšavská a Montrealská, jejichž smluvními stranami jsou prakticky všechny státy Evropy a členská základna je totožná s tou u Evropských společenství. Bylo by tedy zbytečné, aby evropské prameny práva kopírovaly ty mezinárodní. Příkladem vzájemné provázanosti evropského a mezinárodního práva v této oblasti může být například nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel. Pojistné krytí a jeho limity, které toto nařízení stanoví, jsou uvedeny nikoli v měně euro, nýbrž v jednotkách Zvláštních Práv Čerpání, tedy Special Drawing Rights (SDR), což je mezinárodní měnová jednotka, kterou běžně používají jiné mezinárodní úmluvy.

¹³ Týč, V., „Základy práva Evropských společenství pro ekonomy“, Linde, Praha 2000

4.4.2 Odpovědnost leteckého dopravce

V oblasti letectví orgány ES přijaly již mnoho právních předpisů, především nařízení a směrnic. Jejich komplexní přehled uvádím v příloze č. 2. Tento seznam čítá několik desítek položek a jejich text obsahuje více než pět set stran, proto věnovat se detailně všem, by přesahovalo rozsah mé práce.

Jak jsem již naznačil, evropské právo se na poli letecké dopravy věnuje především ochraně spotřebitele. Většina pramenů tedy upravuje odpovědnost leteckých dopravců. Nejaktuálnějším pramenem v této oblasti je nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 *kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů*. Toto nařízení bylo přijato 11. února 2004, ale v platnosti je teprve od 17. února 2005. Závazné je v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech ES. To ostatně vyplývá již z faktu, že se jedná o nařízení.

Tento dokument představuje určitý zlom v právní úpravě odpovědnosti leteckých přepravců. Doposud byl letecký dopravce odpovědný pouze za škodu vzniklou usmrcením nebo zraněním cestujícího, zničením, ztrátou nebo poškozením zavazadla a odpovědnost byla omezena pevnými částkami. Nařízení č. 261/2004 ovšem zavádí nové instituty, jakými jsou náhrada škody a pomoc v případech tzv. odepření nástupu na palubu, zrušení či významného zpoždění letů.

Důvody, které orgány ES vedly k přijetí takového dokumentu jsou uvedeny přímo v jeho textu. Jako první, a tedy nejdůležitější, je uveden požadavek vysoké úrovně ochrany cestujících v oblasti letecké dopravy, neboť odepření nástupu na palubu nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.¹⁴ Přestože systém náhrad v uvedených případech byl již obsažen v nařízení 295 z roku 1991, vztahoval se pouze na pravidelnou leteckou dopravu. Nové nařízení již postihuje leteckou dopravu jako celek.

Dalším průlomem je také prostorová působnost ochrany cestujících. Nařízení se již nevztahuje pouze na lety z letišť uvnitř členských zemí, ale také na lety z letišť ve třetích zemích směřujících na letiště umístěné ve členském státě, ovšem za předpokladu, že let provozuje tzv. dopravce Společenství. Tak nařízení označuje leteckého dopravce, který má platné povolení udělené členským státem ES.

Jak jsem již uvedl, nařízení rozlišuje tři různé situace, za nichž náleží cestujícím určitý druh náhrady nebo pomoci. První je **odepření nástupu na palubu**. Tím se rozumí: „odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu ...

¹⁴ Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství, www.mdcr.cz

s výjimkou případů, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady.¹⁵ Jestliže tedy dopravce důvodně očekává, že dojde k odepření nástupu na palubu, vyzve nejprve dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací, pochopitelně za příslušnou náhradu. Pokud se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků, může letecký dopravce odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli. V tomto případě však cestujícím přísluší nárok na odškodnění. Jeho výše je závislá na délce letu a je buď 250, 400 nebo 600 eur. První výše náhrady se použije pro lety na vzdálenost menší než 1500 km. Druhá výše náhrady se týká všech letů ve Společenství delších než 1500 km a ostatních letů v délce od 1500 do 3500 km. Poslední, tedy nevyšší náhrada, je příslušná pro lety delší než 3500 km mimo Společenství. Výši náhrady může dopravce snížit o 50% pokud nabídne cestujícím přesměrování, tedy jinou trasu do cílového místa určení za předpokladu, že přesměrovaný let nepřesahuje plánovaný čas příletu původního rezervovaného letu o více než dvě, tři, resp. čtyři hodiny. Opět závisí na délce letu.

Mimo tuto náhradu je v případě odepření nástupu na palubu dopravce povinen cestujícím nabídnout proplacení výdajů náhradou pořizovací ceny letenky nebo jiným způsobem. V neposlední řadě musí dopravce cestujícím zdarma nabídnout stravu a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době, ubytování v hotelu, vyžaduje-li to doba čekání a přepravu mezi letištěm a místem ubytování.

Další výjimečnou situací je **zrušení letu**. V tomto případě je dopravce povinen poskytnout pomoc v souladu s článkem 8 nařízení 261/2004, tedy možnost proplacení výdajů nebo přesměrování letů obdobně jako tomu bylo v předchozím případě. Cestující mají při zrušení letů nárok také na náhradu škody v limitech výše uvedených, pokud nejsou o zrušení letu informováni s dostatečným časovým předstihem. Délka časového předstihu je dva, resp. jeden týden, ale i méně v závislosti na možnosti přesměrování letu a na době, kdy se cestující dostane do plánovaného cílového místa. Dopravce se může povinnosti platit náhradu zprostit, pokud může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možno zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Důkazní břemeno leží tedy na provozujícím leteckém dopravci.

Cestujícím musí být samozřejmě nabídnuta také strava a občerstvení, případně ubytování, jestliže to odpovídá čekací době.

Poslední situace, které se toto nařízení věnuje, je **zpoždění letu**. Podmínkou nároků cestujících je významnost zpoždění letu. Významné je dvě, tři, resp. čtyři hodiny dlouhé zpoždění, opět v závislosti na délce letu. (Rozdělení skupin délky letů je stejné jako v prvním

¹⁵ tamtéž: čl. 2, písm. j)

případě.) Jestliže tedy dojde ke zpoždění letu, je letecký dopravce povinen poskytnout cestujícím podobně jako v předchozích případech stravu, případně ubytování a dopravu mezi ubytovacím místem a letištěm, pokud zpoždění trvá alespoň jeden den. Jestliže zpoždění trvá alespoň pět hodin, je dopravce navíc povinen nabídnout cestujícím možnost náhrady pořizovací ceny letenky.

Další ustanovení nařízení se věnuje přesouvání cestujících z vyšší třídy do nižší a naopak. Jestliže provozující dopravce umístí cestující do třídy vyšší, než pro kterou byla zakoupena letenka, nesmí požadovat žádnou dodatečnou platbu. V opačném případě, tedy pokud umístí cestující do třídy nižší, než pro kterou byla zakoupena letenka, musí dopravce do sedmi dnů nahradit 30%, 50%, resp. 75% ceny letenky. Tři různé výše náhrady korespondují opět se třemi skupinami vzdáleností letů.

Za zmínku stojí také čl. 11 nařízení, které se věnuje osobám s omezenou pohyblivostí nebo zvláštními potřebami, kterým je letecký přepravce při přepravě povinen dát přednost. Totéž se týká i dětí bez doprovodu.

Podle nařízení je každý členský stát povinen určit subjekt, který bude odpovědný za prosazování tohoto nařízení ve vztahu k letům z letišť nacházejícím se na jeho území a letů z třetí země na tato letiště. Tento subjekt je potom povinen přijmout nezbytná opatření, aby byla dodržována práva cestujících. Naopak cestující si mohou u příslušných subjektů stěžovat na porušení nařízení. „Sankce za porušení tohoto nařízení musí být účinné, přiměřené a odrazující.“¹⁶

¹⁶ Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství, www.mdcr.cz

5 Právní vztahy v přepravě

Existují dva druhy dopravy, dvě možnosti vztahu, ve kterém vystupuje letecký dopravce. Na straně takového vztahu je buď cestující nebo odesílatel. První zmíněný se objevuje v osobní letecké dopravě, kdežto o odesílateli mluvíme v případě nákladní dopravy, v letectví obvykle nazývané cargo. Jak z pohledu mezinárodního obchodu, tak z pohledu obchodního práva se jeví důležitější a především používanější letecká doprava nákladní. Osobní leteckou dopravu poměrně obsáhle upravují předpisy ES, jimž jsem se věnoval v minulé kapitole. Proto bych se v této kapitole chtěl zabývat zejména vztahem, který vzniká mezi dopravcem a odesílatelem.

Obecně jde o vztah smluvní, přičemž český právní řád, konkrétně zákon 513/1991 Sb. v novelizovaném znění - obchodní zákoník - zná několik smluv týkajících se dopravy. Jsou to smlouvy: zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o nájmu dopravního prostředku a konečně smlouva o provozu dopravního prostředku.

Občanský zákoník také obsahuje některé smlouvy týkající se dopravy, ale těmi se v této práci nebudu zabývat, jelikož jde o vztahy mezi fyzickou osobou a podnikatelem, které nejsou v nákladní letecké dopravě častým jevem.

5.1 Vztah vnitrostátní a mezinárodní úpravy vztahů při přepravě

Jak jsem již uvedl na jiném místě mé práce, určitá otázka může upravena jak v mezinárodní smlouvě tak ve vnitrostátním právním předpisu. Tím dochází k tzv. kolizi mezinárodní a vnitrostátní právní úpravy. Jde o jakýsi aplikační střet mezi uvedenými normami, který řeší již zmiňovaný Zákon o mezinárodním právu soukromém (ZMPS), který říká, že tohoto zákona (myšleno ZMPS) se použije jen pokud mezinárodní smlouva, kterou je Česká republika vázána, nestanoví jinak. Ustanovení §2 ZMPS tedy zajišťuje přednostní použití právních norem obsažených v mezinárodních smlouvách před právními normami obsaženými v zákonech v případě, že norma mezinárodní smlouvy upravuje danou otázku odchylně.

V oblasti mezinárodní letecké přepravy existuje rozsáhlá unifikovaná právní úprava přepravní smlouvy, která je obsažena právě v mezinárodních smlouvách. Co do závaznosti budou tedy prvořadě právě normy v těchto smlouvách obsažené. Pokud by taková úprava chyběla, je třeba postupovat podle obvyklých pravidel mezinárodního práva soukromého pro

oblast závazkových vztahů, tedy tzv. kolizní metodou. Nejdříve je nutno nalézt kolizní normu, jež nám určí rozhodný právní řád, z něhož potom vybereme příslušný právní předpis, který tuto oblast upravuje.

Základní kolizní norma pro smlouvy o dopravě je obsažena v §10 odst. 2 c) ZMPS. Podle ní se smlouvy řídí zpravidla právem místa, kde má dopravce nebo zasílatel sídlo nebo bydliště v době uzavření smlouvy. Pro smlouvu o provozu dopravního prostředku se použije práva místa sídla poskytovatele provozu, neboť jeho plnění je pro tuto smlouvu charakteristické. Obdobně je tomu v případě smlouvy o nájmu dopravního prostředku, která ovšem nebude v letectví příliš častá.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat i tzv. Římské úmluvě z roku 1980. Tato úmluva obsahuje jakési sekundární kolizní normy pro případ, že nedojde k určení použitelného práva podle jiných kritérií. Smlouva ve svém článku 3 stanoví obecné **kritérium nejužšího vztahu**. Je tedy použito práva státu, ke kterému má smlouva nejužší vztah vzhledem k předmětu smlouvy.

Jelikož za určitých podmínek může dojít i při mezinárodní přepravě k použití českých právních předpisů, chtěl bych se v následujících subkapitolách věnovat jednotlivým formám právních vztahů při přepravě vznikajících. Vzhledem k zaměření celé práce na oblast spíše obchodní, budu se věnovat pouze smluvním typům upravených právě v Obchodním zákoníku, jimiž jsou smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku a smlouva o nájmu dopravního prostředku. Na základě první jmenované sice nedochází přímo k přepravě zboží, ale vzhledem ke složitosti vztahů při přepravě je velmi důležitá. Naopak poslední jmenovaná, tedy smlouva o nájmu dopravního prostředku, se v letecké přepravě příliš neužívá, proto ji zde uvádím pouze pro úplnost.

5.2 Smlouva zasílatelská

Zasílatelská smlouva je vztah mezi příkazcem a zasílatelem. Hlavním předmětem činnosti zasílatele jsou však jiné aktivity než přeprava zboží, i když přeprava může být jednou z nich. Obecně se zasílatel zavazuje obstarat přepravu z místa odeslání do místa určení svým jménem na účet příkazce. Příkazce se zavazuje zaplatit mu za tuto službu úplatu. Samotnou přepravu může zasílatel provádět pokud má své vlastní nebo najímané dopravní kapacity a zároveň to smlouva nevylučuje. Potom mluvíme o zasílateli s právem vlastního vstupu, který nadále vystupuje jako dopravce a taky jako dopravce odpovídá. Smlouva zasílatelská tak do jisté míry přejde ve smlouvu o přepravě věci.

Jinak se ale zasílatelská smlouva blíží smlouvě komisionářské, což vyplývá jednak z označení jedné ze smluvních stran jako příkazce a jednak z §609 Obch. Z., který stanoví, že „na zasílatelskou smlouvu se použijí podpůrně ustanovení o smlouvě komisionářské.“¹⁷

5.3 Smlouva o přepravě věci

Jedná se o nejčastěji používanou smlouvu v nákladní dopravě vůbec. Je upravena v obchodním zákoníku v §§610 – 629.

V této smlouvě se zavazuje dopravce odesílateli, že mu přepraví věc, zboží (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do jiného určitého místa (místo určení). Odesílatel se naopak zavazuje zaplatit za tuto službu dopravci úplatu, tedy přepravné. Z uvedeného vyplývá, že jde o závazek synalagmatický, jinými slovy oboustranný a rovný. Závazku dopravce přepravit zásilku odpovídá povinnost odesílatele zaplatit přepravné.

Jak jsem již uvedl výše, smluvními stranami mohou být pouze podnikatelé. Jiné osoby mohou být smluvními stranami za podmínek stanovených v §261 odst. 2 a §262 Obch. Z., (ustanovení o tom, v jakých případech se smluvní vztahy řídí obchodním zákoníkem).

Předmětem smlouvy může být pouze přeprava věcí, nikoli osob. Ta je upravena v občanském zákoníku, konkrétně v §§760 - 764.

Před úpravou obchodního zákoníku budou mít přednost mezinárodní smlouvy, pokud jsou pro Českou republiku závazné. Takovou smlouvou je například Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, kterou jsem podrobně popsal ve třetí kapitole.

5.3.1 Náležitosti a vznik smlouvy

Podstatnými částmi smlouvy o přepravě věci jsou: označení zásilky, označení místa odeslání a určení, závazek dopravce provést dopravu a konečně závazek odesílatele zaplatit za provedení přepravy úplatu - přepravné. Ve smlouvě nemusí být dojednána výše úplaty ani lhůta k provedení přepravy, ale v praxi zpravidla tyto náležitosti ujednány budou.

Smlouva vzniká samotným ujednáním stran. K jejímu vzniku není nutné, aby dopravce převzal zásilku. Takovou smlouvu právní teorie nazývá jako smlouvu konsenzuální. Z toho vyplývá, že dopravcův závazek spočívá nejprve v povinnosti převzít na žádost odesílatele zásilku a povinnost přepravit zásilku má dopravce až za podmínky, že zásilku skutečně převzal, případně byl odesílatelem o převzetí zásilky požádán.

¹⁷ Zákon č. 513/1991 v novelizovaném znění – Obchodní zákoník

Podmínkou platného uzavření smlouvy není její písemná forma. Dopravce je ale oprávněn požadovat po odesílateli, aby mu potvrdil požadovanou přepravu v přepravním dokladu, a naopak odesílatel může požadovat po dopravci potvrzení o převzetí zásilky. Přepravní doklad potvrzený odesílatel a potvrzení dopravce plní funkci důkazního prostředku o sjednání smlouvy a o jejím obsahu, jakož i o převzetí zásilky k přepravě.

5.3.2 Povinnosti a práva stran

5.3.2.1 Dopravce

Dopravce je povinen provést dopravu ve lhůtě stanovené ve smlouvě, ale protože tato lhůta není podstatnou náležitostí smlouvy, nemusí být vždy sjednána. V tom případě má dopravce provést dopravu bez zbytečného odkladu. Prvním dnem lhůty je den následující po dni, kdy byla zásilka dopravcem převzata. Smlouva může toto opět upravit odlišně. Smlouva ovšem zanikne, pokud odesílatel v době stanovené ve smlouvě nepožádá dopravce o převzetí zásilky. Pokud taková lhůta ve smlouvě stanovena není, je zde zákonná, a sice šest měsíců od uzavření smlouvy. Toto ustanovení je důsledkem skutečnosti, že sjednáním smlouvy nevzniká podle zákona odesílateli povinnost požádat dopravce o převzetí zásilky nebo mu zásilku k přepravě předat.

Dopravce musí provádět přepravu způsobem odpovídajícím odborným znalostem, obvyklým profesionálnímu provádění dopravy, způsobem, který odpovídá povaze zásilky uvedené ve smlouvě nebo jinak známé dopravci (např. ze symbolů na obalu zásilky).

„Podle smlouvy může být dopravce povinen vydat odesílateli při převzetí zásilky k přepravě náložný list.“¹⁸ Povinnost vydat odesílateli náložný list, tedy cenný papír představující pro oprávněného majitele pohledávku na vydání zboží, může vyplývat nejen ze smlouvy, ale i z právního předpisu upravujícího určitý druh přepravy. Jinak dopravce takovou povinnost nemá. Ovšem v letecké dopravě, jak jsem již uvedl, se nepoužívá náložný ale nákladní list (viz. výše), proto se úpravou náložného listu zabývat nebudu.

Dopravce svůj závazek vyplývající ze smlouvy může splnit pomocí dalšího dopravce, ovšem pokud to smlouva nevyklučuje. Dopravce může takto provést dopravu buď v celém rozsahu nebo pouze její část. To je praktické především v kombinované dopravě, o které jsem se již také zmínil. V právním vztahu k odesílateli zůstává nadále odpovědným jen ten dopravce, který s odesílatel uzavřel smlouvu, tedy tzv. hlavní (smluvní) dopravce (viz. výše). Další dopravci jsou

¹⁸ Zákon č. 513/1991 v novelizovaném znění – Obchodní zákoník

potom v právním vztahu ke smluvnímu dopravci, kterému také odpovídají za nesplnění svých povinností.

Dopravci ze zákona přísluší za provedení přepravy úplata. Tato úplata může být buď stanovena ve smlouvě nebo, není-li smluvna, jde o úplatu obvyklou s přihlédnutím zejména k povaze zásilky či ke vzdálenosti mezi místem odeslání a určení. Ve smlouvě potom může být výše úplaty sjednána přímo, ale také odkazem na tarif příslušného dopravce.

Dopravcův nárok na úplatu vzniká okamžikem splnění jeho povinnosti vyplývající ze smlouvy, tedy přepravení zásilky do místa určení, přičemž jde opět o dispozitivní ustanovení a smlouva může stanovit jiný okamžik vzniku tohoto nároku. Příkladem jiného okamžiku může být např. okamžik převzetí, resp. odevzdání zásilky k přepravě. Tak je tomu u tzv. vyplacených přeprav (viz. výše).

Pokud nastaly skutečnosti, za které dopravce neodpovídá a které způsobily, že dopravce nemůže uskutečnit přepravu, má tento přesto náhradu na úplatu vyplývající ze smlouvy či zákona. Výše této úplaty je úměrná rozsahu provedené přepravy. Ovšem skutečnost, že nemožnost dokončení přepravy nastala z důvodů, za které dopravce neodpovídá, musí prokázat právě dopravce. Navíc se musí jednat o překážku trvalého charakteru, tzn. v případě, že odesílatel dá dopravci pokyn, aby ukončil přepravu v určitém místě. Dopravci by potom náležela úplata za přepravu až do tohoto místa.

5.3.2.2 Odesílatel

Jak jsem již uvedl, k nejdůležitějším povinnostem odesílatele patří především zaplatit přepravné dopravci za provedenou přepravu. Kromě toho má ale i jiné povinnosti.

Pokud je k řádnému provedení přepravy potřeba zvláštních dokumentů, má odesílatel povinnost tyto předat dopravci nejpozději při předání zásilky. V opačném případě se odesílatel dostává do prodlení a tím je také vyloučeno prodlení dopravce. (Tato prodlení se řídí obecnou úpravou prodlení dlužníka a věřitele v §365 a §370.)

Stejně důsledky má i včasné předání potřebných listin, pokud jsou tyto listiny nesprávné, vadné. Nárok na náhradu škody z porušení této povinnosti je upraven opět v obecné části závazkového práva obchodního zákoníku, nicméně použijí se ustanovení Varšavské, resp. Montrealské úmluvy.

„Odesílatel je povinen poskytnout dopravci správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze a odpovídá za škodu způsobenou dopravci porušením této povinnosti.“¹⁹ Obdobné ustanovení je také v Montrealské úmluvě, která navíc požadavky této informační povinnosti odesílatele vůči dopravci

¹⁹ Zákon č. 513/1991 v novelizovaném znění – Obchodní zákoník

promítla do přepravního dokladu, tedy AWB (viz. výše). Vzhledem k povaze porušení povinnosti odesílatele je třeba dovodit, že odesílatel se této odpovědnosti nemůže zprostit, naopak uvedením nesprávných údajů se odesílatel dostává do prodlení, a tím může dojít ke zproštění odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce.

Odesílatel má k zásilce dispoziční právo a to až do doby, než je zásilka předána příjemci. Dispoziční právo představuje právo odesílatele změnit jednostranným úkonem závazek dopravce přepravit zásilku. Neobsahuje ovšem právo požadovat jakoukoli změnu, pouze přerušit přepravu a vrácení zásilky a nebo jiné naložení se zásilkou (uložení či uskladnění, zákaz vydat zásilku příjemci podle smlouvy, atd.). Oprávněné a včasné žádosti je dopravce povinen vyhovět, ale má nárok, aby mu odesílatel uplatňující dispoziční právo uhradil veškeré náklady spojené s jeho realizací.

5.3.3 Postavení příjemce

Zvláštností smlouvy o přepravě věci je skutečnost, že na jejím základě může vzniknout určité právo i osobě, která není smluvní stranou. Jde o právo příjemce na vydání zásilky v místě určení. Příjemce skutečně není smluvní stranou, nicméně musí být smlouvou určen. Další podmínkou je, že o vydání zásilky požádá, a že odesílatel vydání zásilky nezakázal (viz. dispoziční právo odesílatele).

Okamžikem, kdy příjemce požádal o vydání zásilky, na něj přecházejí také nároky na náhradu škody vzniklé na zásilce. Stejně postavení jako příjemce určený ve smlouvě má i osoba, kterou na základě svého dispozičního práva dopravce určil jako nového příjemce.

Jakmile příjemce převezme zásilku, přijímá ve stejném okamžiku také ručení za úhradu pohledávek dopravce vůči odesílateli ze smlouvy týkající se přepravy převzaté zásilky. Toto ručení příjemce vzniká automaticky ze zákona a jeho předmětem jsou toliko nároky dopravce ze smlouvy a nikoli nároky z porušení této smlouvy. Příjemce tedy neručí za náhradu škody, kterou by způsobil odesílatel, ale pouze za neuhrazené přepravné. Podmínkou ale je, že příjemce o pohledávkách, za které má podle zákona ručit, věděl nebo vědět musel a to v době přijetí zásilky.

Zajímavé ovšem je, že ze zákona příjemce nemá vůči odesílateli, za kterého dopravci plnil, postavení věřitele. Nemůže po něm tedy automaticky požadovat to, co plnil jako ručitel a bude záležet na konkrétním vztahu mezi odesílatelem a příjemcem.

5.3.4 Odpovědnost za škodu

Odpovědnost za škodu na zásilce upravuje obchodní zákoník podobně jako již zmíněná Montrealská smlouva. Dopravce odpovídá za škody na zásilce, které vznikly v době, kdy byla zásilka v jeho péči. Z tohoto ustanovení zákoníku vyplývají podmínky dopravcovy odpovědnosti. Jsou to: převzetí zásilky dopravcem, škoda spočívající ve zničení, poškození nebo ztrátě části nebo celé zásilky a vznik takové škody v době mezi převzetím a vydáním zásilky příjemci. Tyto skutečnosti musí prokazovat odesílatel, resp. příjemce, tedy osoba poškozená. Jsou dále stanoveny liberační důvody, které vylučují dopravcovu odpovědnost, např. že škoda byla způsobena odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky, vadou nebo přirozeným charakterem zásilky, nebo vadným obalem, na který dopravce odesílatele upozornil při převzetí zásilky. Tyto liberační důvody nemůžou být smlouvou ani přepravními řády rozšířeny, jelikož by šlo o omezení odpovědnosti dopravce, a tím o porušení kogentních ustanovení zákona.

I v rámci liberačních důvodů je dopravci uložena zákonná povinnost vynaložit veškerou odbornou péči, aby škoda na zásilce byla co nejmenší.

O škodě na zásilce vzniklé do jejího předání příjemci musí dopravce odesílatele neprodleně informovat. Tato oznamovací povinnost se týká jak škody, za kterou dopravce odpovídá, tak jakékoli jiné, která na zásilce během přepravy vznikla. Pokud hrozí zásilce bezprostřední škoda a není možné získat od odesílatele potřebné pokyny, může ji dopravce „vhodným způsobem“ prodat na účet odesílatele.

Podle ustanovení o náhradě škody je dopravce povinen hradit pouze škodu na zásilce, nikoli jinou škodu způsobenou ztrátou, zničením či poškozením zásilky. Na tomto místě zákoníku není speciální úprava způsobu náhrady škody, proto se použije §378 Obch. Z., podle něhož dopravce musí hradit škodu v penězích a není možné nahradit škodu uvedením v předešlý stav, protože to většinou není možné a navíc v letecké dopravě ani obvyklé. Nicméně strany se mohou v tomto případě od ustanovení zákona odchýlit ujednáním ve smlouvě.

5.3.5 Zástavní právo k zásilce

Dopravce má k zásilce zástavní právo a to po celou dobu, kdy je zásilka v jeho péči, dokud s ní může nakládat. Opět se jedná o právo zákonné a není třeba, aby bylo ve smlouvě zvlášť ustaveno. Toto zástavní právo vzniká okamžikem převzetí zásilky a zaniká vydáním zásilky příjemci. Předmětem zajištění zástavním právem jsou pohledávky, které vznikly dopravci vůči odesílateli ze smlouvy o přepravě věci a nikoli jiné nároky, včetně nároků z porušení smlouvy. Zástavní právo dopravce má přednost před zástavními právy, které na zásilce vznikly dříve, např. zástavní právo zasílatele. Z toho je nutné dovodit, že pokud se vyskytuje jak smluvní (hlavní) tak skutečný

dopravce, má zástavní právo skutečného dopravce přednost před zástavním právem dopravce smluvního, který nicméně přesto jako jediný odpovídá odesílateli za řádné provedení přepravy a případné škody vzniklé na zásilce během ní.

Z této části věnované smlouvě o přepravě věci je patrné, že řada ustanovení zákona je obdobně formulována jako ustanovení Montrealské úmluvy. Přitom Montrealská úmluva se zabývá striktně leteckou dopravou, kdežto paragrafy českého obchodního zákoníku, které se věnují smlouvě o přepravě věci, se týkají všech druhů dopravy. Kromě letecké i silniční, vodní a železniční.

5.4 Smlouva o provozu dopravního prostředku

Další používanou smlouvou v letecké dopravě je smlouva o provozu dopravního prostředku. V této smlouvě se zavazuje poskytovatel provozu (provozce), že přepraví náklad určený objednatelům provozu. K tomuto účelu vykoná provozce jednu i více cest, podle povahy nákladu a konkrétní smlouvy, nebo během určené doby vykoná cesty podle pokynů objednatele. Objednatel má naproti tomu povinnost zaplatit úplatu.

Provozce musí zabezpečit, aby dopravní prostředek byl k dispozici ve způsobilém stavu k vykonání potřebných cest. Za případné nedostatky dopravního prostředku bude provozce objednateli odpovídat. Musí tedy pro objednatele zajistit potřebné doklady k dopravnímu prostředku, dále je povinen opatřit způsobilou posádku, pohonné hmoty a další věci určené ve smlouvě.

V letecké dopravě se tato smlouva používá mnohem méně než smlouva předchozí. Hlavní využití je především v charterové dopravě (viz. výše). Podstatným rozdílem mezi smlouvou o přepravě věci a smlouvou o provozu dopravního prostředku je skutečnost, že první jmenovaná se použije na jednu konečnou cestu, z místa odeslání, do místa určení, kdežto smlouva o provozu se může vztahovat na několik cest určených dvojím způsobem - časovým obdobím či konkrétním počtem cest. Dalším, již však ne tolik zásadním rozdílem, je povinnost písemné podoby smlouvy o provozu, zatímco předchozí smlouva toto předepsáno nemá.

5.5 Smlouva o nájmu dopravního prostředku

Tato smlouva je druhem nájemní smlouvy, týkající se dopravního prostředku. Pronajímatel se zavazuje přenechat nájemci dopravní prostředek k dočasnému užívání a tento se zavazuje zaplatit úplatu - nájemné.

Pronajímatel předává nájemci dopravní prostředek ve stavu odpovídajícím způsobu jeho využití, který je stanoven ve smlouvě. Dopravní prostředek se předává zpravidla bez posádky.

Tato smlouva se v letecké nákladní ani osobní dopravě prakticky vůbec neužívá. V této práci ji uvádím jenom pro úplnost.

5.6 Právní úprava osobní letecké dopravy

Alespoň ve stručnosti ještě zmíním českou právní úpravu v oblasti civilní letecké dopravy. Zde jsou rámcové podmínky osobní přepravy dány především zákonem č. 49 / 1997 Sb., O civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů. Prováděcím předpisem k tomuto zákonu je vyhláška, kterou vydalo Ministerstvo dopravy a spojů - MD. Tato vyhláška byla publikována ve Sbírce zákonů pod číslem 108 / 1997.

Základní přepravní podmínky upravuje, ostatně jako i u jiných druhů dopravy, přepravní řád, tedy vyhláška MD č. 17 / 1996 Sb., o leteckém přepravním řádu.

Jednotliví dopravci, provozující pravidelnou obchodní leteckou dopravu, na základě zmocnění v uvedeném zákoně, konkrétně § 68, a v přepravním řádu (§ 1), vyhláší své podrobné přepravní podmínky pro cestující, zavazadla, ale také přepravu zboží. Přepravní řád se tedy vztahuje i na nákladní leteckou dopravu.

Kromě výše uvedených předpisů je Česká republika v oblasti civilního letectví vázána také řadou mezinárodních úmluv, z nichž tři jsem podrobně popsal v předchozích kapitolách. Kompletní přehled úmluv závazných pro ČR uvádím v příloze.

6 Závěr

V této práci jsem se věnoval letectví, letecké dopravě a souvisejícím vztahům především v teoretické rovině. Mimo to jsem se pokusil nastínit současný stav a budoucí vývoj v této oblasti. Zmínil jsem také určité principy, technologie a postupy používané při letecké dopravě a to jak osobní, tak nákladní.

S daným tématem ovšem určitě souvisí i mnoho konkrétních problémů, které by jistě stály za podrobnou analýzu. Mezi ně patří v souvislosti s regulací např. lhůty a postupy při udělování povolení pro vstup do vzdušného prostoru dané země, a to jak pro běžnou linkovou dopravu tak pro chartery. Mnohem podrobnější analýzu by si určitě zasloužily i prognózy budoucího vývoje letecké dopravy. Z právní oblasti by bylo třeba podrobněji analyzovat také právní úpravu letectví z pohledu Evropské unie, vzhledem k tomu, že Česká republika je její součástí již od května 2004.

Z obchodně právního hlediska je vhodné mnohem podrobněji popsat problematiku aliancí leteckých dopravců. Letecké společnosti prostřednictvím aliancí vytváří obrovské konglomeráty, které díky své síle mohou do značné míry svého postavení zneužít. Dopravci jsou sice vázáni i různými dvoustrannými smlouvami, ale ty jsou v naprosté většině uzavírány mezi členy stejné aliance, která tím získává ještě větší sílu. Jak jsem uvedl v textu, tyto problémy jsou často řešeny před antimonopolními či kartelovými úřady po celém světě. Komplexní právní úprava na poli hospodářské soutěže v letectví je produktem činnosti zatím pouze orgánů ES, které hospodářské soutěži obecně věnují velkou pozornost. V celosvětovém měřítku ovšem podobná legislativa chybí. Na obranu aliancí je třeba uvést, že mezi nimi samotnými panuje velmi ostrý konkurenční boj, jenž může mnohdy vést až ke kolapsu některých leteckých dopravců.

Jiným praktickým problémem je situace při schvalování mezinárodních úmluv. Navrhovatelé a tvůrci podobných dokumentů je vytváří s určitým záměrem, který koresponduje s konkrétními faktory dané doby. Nicméně aspekty letecké dopravy se mění mnohem rychleji než v minulosti, a tudíž je třeba úmluvy velmi často doplňovat a obnovovat.

Výše uvedené problémy by svým rozsahem přesáhly rozsah mé práce, proto je zmiňuji jen okrajově.

V úvodu jsem zmínil problém, na který jsem narazil při hledání literatury k tématu mé práce. Neexistují totiž prameny, které by podrobně a komplexně popisovaly problematiku letecké dopravy. Pokud existuje odborná literatura, věnuje se letecké dopravě velmi stručně a pouze jako dalšímu z druhů dopravy. Jedná se většinou o nástin postupů a principů bez potřebného prozkoumání důležitých detailů.

Hlavní přínos mé práce proto vidím právě především v jisté komplexnosti zpracování alespoň jednoho tématického okruhu v široké oblasti letecké dopravy, tedy nejdůležitějších mezinárodních úmluv a evropské právní úpravy v letecké dopravě.

Použitá literatura:**Publikace:**

- Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V., „Úvod do práva mezinárodního obchodu“, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2003
- Kučera, Z., „Mezinárodní právo soukromé“, Doplněk, Brno 2004
- Malenovský, Jiří: „Mezinárodní právo veřejné - obecná část“, Masarykova univerzita Brno, Doplněk, Brno 1993
- Týč, V., „Základy práva Evropských společenství pro ekonomy“, Linde, Praha 2000
- Pernica, P., Novák, R., Svoboda, V., Zelený, L., Kavalec, K., „Doprava a zasilatelství“ Praha: ASPI Publishing 2001
- Štenglová, I., Plíva, S., Tomsa, M., a kol. „Obchodní zákoník. Komentář“, 6. vydání Praha: C.H.Beck 2001
- Janatka, F., Hándl, J., Novák, R., a kol., „Obchodní operace ve vývozu a dovozu“, Bohemia CODEX, Praha 1999
- Novák, Radek: „Mezinárodní přeprava a zasilatelství I.“, VŠE Praha, 1996

Periodika:

- Doprava, 2/2001 MDS ČR
- Planet, Trends and Forcasts/2002, Lufthansa Cargo AG/MGI
- World Air Cargo Forecast 2002/2003, Boeing Company
- Airline Business, November/2004, Reed Business Information

Právní normy a jiné:

- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, Varšava 1929 (15/1935 Sb.)
- Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsané ve Varšavě, Haag 1955 (vyhláška ministerstva zahraničních věcí 15/1966 Sb.)
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, Montreal 1999
- Úmluva o mezinárodním civilním letectví, Chicago 1944 (147/1947 Sb.)

- Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství, Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004
- Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství, Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 785/2004
- Usnesení České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
- Zákon č. 513/1991 Sb. ve znění pozdějších předpisů, Obchodní zákoník
- Interní informační a statistické materiály Ministerstva dopravy a spojů ČR (MDS)
- Interní informační a statistické materiály Svazu spedice a logistiky ČR (SSL)
- www.icao.org
- www.iata.org
- www.mdrccr.cz

Seznam příloh:

Příloha č. 1

České právní předpisy v letectví

Příloha č. 2

Evropské právní předpisy v letectví

Příloha č. 3

Mezinárodní smlouvy sjednané v oblasti civilního letectví platné v České republice

Příloha č. 4

Úvodní strana nákladního listu (AWB-Air Waybill) společnosti ČSA

Příloha č. 1

České právní předpisy v letectví

a) platné předpisy:

- **Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví** a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění zákona č. 189/1999 Sb., zákona č. 146/2000 Sb., zákona č. 258/2002 Sb., zákona č. 309/2002 Sb. a zákona č. 167/2004 Sb.
 - Zákon č. 49/1997 Sb. je účinný od 1.4.1997 (vyhlášen v částce č. 17/1997 Sbírky zákonů), zákon č. 189/1999 Sb. je účinný od 1.11.1999 (vyhlášen v částce č. 64/1999 Sbírky zákonů), zákon č. 146/2000 Sb. je účinný od 12.6.2000 (vyhlášen v částce č. 46/2000 Sbírky zákonů), zákon č. 258/2002 Sb. je účinný od 28.6.2002 s výjimkou čl. I bodů 4, 8 a 9, které nabyly účinnosti dne 1.1.2003 Sb. (vyhlášen v částce č. 97/2002 Sbírky zákonů), zákon č. 309/2002 Sb. bude účinný od 1.1.2007 s výjimkou čl. XXXIII a XXXIV, které nabyly účinnosti dne 1.1.2004 (vyhlášen v částce č. 114/2002 Sbírky zákonů) a zákon č. 167/2004 Sb. je účinný od 1.5.2004 (vyhlášen v částce č. 57/2004 Sbírky zákonů).
- **Vyhláška MDS č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví** a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění vyhlášky č. 101/1999 Sb. a vyhlášky č. 244/2003 Sb.
 - Vyhláška č. 108/1997 Sb. je účinná od 14.5.1997 (vyhlášena v částce č. 37/1997 Sbírky zákonů), vyhláška č. 101/1999 Sb. je účinná od 1.6.1999 (vyhlášena v částce č. 37/1999 Sbírky zákonů) a vyhláška č. 244/2003 Sb. je účinná od 1.9.2003 (vyhlášena v částce č. 81/2003 Sbírky zákonů).
- **Vyhláška MD č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu**, ve znění vyhlášky č. 15/1971 Sb.
 - Vyhláška č. 17/1966 Sb. je účinná od 29.3.1966 (vyhlášena v částce č. 6/1966 Sbírky zákonů) a vyhláška č. 15/1971 Sb. je účinná od 17.3.1971 (vyhlášena v částce č. 5/1971 Sbírky zákonů).
- **Vyhláška MDS č. 222/2000 Sb., o nerovnoměrném rozvržení pracovní doby některých zaměstnanců v civilním letectví**
 - Vyhláška č. 222/2000 Sb. je účinná od 20.7.2000 (vyhlášena v částce č. 66/2000 Sbírky zákonů).
- **Zákon č. 409/2001 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou v důsledku válečných nebo teroristických akcí provozem letadla v souvislosti s provozováním letecké dopravy**
 - Zákon č. 409/2001 je účinný od 20.11.2001 (vyhlášen v částce č. 153/2001 Sbírky zákonů).

b) připravované předpisy:

Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů
Vládě a Legislativní radě vlády zaslán: březen 2005
Předpokládané datum nabytí účinnosti: červenec 2006

Stav k 16.únoru 2005

Příloha č. 2**Evropské právní předpisy v letectví**

Oblast	SMĚRNICE	NARÍZENÍ
Ochrana cestujících	93/13/EHS	295/1991 2027/1997 889/2002 437/2003 1358/2003 261/2004 785/2004
Ochrana CL před protiprávními činy	2003/110/EC	2320/2002 622/2003 1138/2004 1217/2003 1486/2003 68/2004 849/2004
Hospodářská soutěž	80/723/EHS 85/413/EHS 93/84/EHS 2000/52/ES	3975/1987 3976/1987 1284/1991 2410/1992 2411/1992 1617/1993 3652/1993 659/1999 1083/1999 1324/2001 1105/2002 1/2003 411/2004 868/2004
Řízení letového provozu	93/65/EHS 97/15/ES	2082/2000 980/2002 549/2004 550/2004 551/2004 552/2004
Letecká bezpečnost	94/56/ES 2003/42/ES 2004/36/EC	3922/1991 1069/1999 2871/2000 1592/2002 1643/2003 1701/2003 1702/2003 2042/2003 104/2004
Životní prostředí	80/51/EHS 83/206/EHS	991/2001

	89/629/EHS 92/14/EHS 98/20/ES 1999/28/ES 2002/30/EC	
Vnitřní trh	96/67/ES	2407/1992 2408/1992 2409/1992 95/1993 1105/2002 894/2002 1554/2003 793/2004 847/2004
Pracovní podmínky	93/104/ES 2000/34/ES 2000/79/ES	
Ostatní	91/670/EHS	2299/1989 3089/1993 323/1999

Stav k 3.únoru 2005

Příloha č. 3**Mezinárodní smlouvy sjednané v oblasti civilního letectví platné v České republice**

- Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 7. prosince 1944) č. 147/1947 Sb.
- Úmluva o tranzitu mezinárodních leteckých dopravních služeb (Chicago, 1944), nepublikována ve Sbírce zákonů
- Protokol o změně Úmluvy o mezinárodním civilním letectví /článek 45/ (Montreal, 14. června 1954) č. 29/1957 Sb.
- Protokol o některých změnách Úmluvy o mezinárodním civilním letectví /článek 48a, 49e a 61/ (Montreal, 14. června 1954) č. 29/1957 Sb.
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšava, 12. října 1929) č. 243/1933 Sb. z. a n. a 15/1935 Sb.
- Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsané ve Varšavě dne 12. října 1929 (Haag, 28. září 1955) č. 15/1966 Sb.
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu ze dne 12. října 1929 (Guadalajara, 18. září 1961) č. 27/1968 Sb.
- Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (Tokio, 14. září 1963) č. 102/1984 Sb.
- Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haag, 16. prosince 1970) č. 96/1974 Sb.
- Úmluva o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (Montreal, 23. září 1971) č. 16/1974 Sb.
- Protokol o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, doplňující Úmluvu o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví přijatou v Montrealu 23. září 1971 (Montreal, 24. února 1988) č. 138/2002 Sb. m. s.
- Úmluva o mezinárodním uznávání práv k letadlům (Ženeva, 19. června 1948) č. 254/1998 Sb.
- Mezinárodní úmluva o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace – Evropská organizace pro bezpečnost letecké navigace „EUROCONTROL“ (Brusel 13.12.1960) doplněná Dodatkovým protokolem k Mezinárodní úmluvě o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace „EUROCONTROL“ (Brusel 6.7.1970), Protokol pozměňující Dodatkový protokol ze 6. července 1970 k Mezinárodní úmluvě o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace „EUROCONTROL“ (Brusel 21.11.1978) a Protokol měnící Mezinárodní úmluvu o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace „EUROCONTROL“ z 13. prosince 1960 (Brusel 12.2.1981), č. 130/2004 Sb. m. s.
- Mnohostranná úmluva o letových poplatcích (Brusel, 12. února 1981) č. 138/2001 Sb. m. s.
- Úmluva o značkování plastických tržavin pro účely detekce (Montreal, 1. března 1991) č. 6/2003 Sb. m. s.
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montreal, 28. května 1999) č. 123/2003 Sb. m. s.
- Dohoda o zřízení a provozování letových služeb a zařizení organizací EUROCONTROL ve společném

středoevropském oblastním středisku řízení v horním vzdušném prostoru (CEATS) a Zvláštní dohoda týkající se realizace článku 6 Dohody o zřízení a provozování letových provozních služeb a zařízení organizací EUROCONTROL ve společném středoevropském oblastním středisku řízení v horním vzdušném prostoru (CEATS) - Brusel 27.6.1997, č. 134/2004 Sb. m. s.

Univerzita Karlova
Právnická fakulta

Katedra obchodního práva

Téma diplomové práce:

Aktuální otázky v letecké dopravě

Dodatek

Vedoucí diplomové práce:
Prof. JUDr. Monika Pauknerová

Ing. Ondřej Popelka
Stavařská 739
Uherské Hradiště 686 05

4.5 Guadalajarská úmluva – Dodatek

V období „mezi“ Varšavskou a Montrealskou úmluvou bylo příslušnými autoritami v oblasti letectví přijato několik dokumentů, které mají vliv na leteckou přepravu. Mezi ty nejdůležitější patří určitě **Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem**. Tato úmluva byla sjednána v mexickém městě Guadalajara, proto se její dlouhý název běžně zkracuje na jednoduché **Guadalajarská úmluva**.

Tato úmluva byla sjednána 18. září 1961 a vstoupila v platnost 1. května 1964, přičemž pro českou republiku se stala závaznou po ratifikaci a uložení u depositáře Úmluvy dne 27. července 1967.

Úmluva jako první dokument, jak již ostatně z názvu vyplývá, upravuje možnosti a pravidla odpovědnosti v případě, že leteckou přepravu provádí jiný než smluvní dopravce. Jako první tedy zavádí pojmy *smluvní* a *skutečný* dopravce. (Tímto bych chtěl opravit svůj výrok z kapitoly 4.3 věnované Montrealské úmluvě.) Guadalajarská úmluva byla přijata právě pro tuto konkrétní oblast, jak ostatně vyplývá hned v její preambuli. „...státy přijaly tuto úmluvu vědouce, že Varšavská úmluva neobsahuje zvláštní pravidla upravující mezinárodní leteckou přepravu prováděnou osobou, která není stranou v přepravní smlouvě.“¹

Rozdíl mezi smluvním a skutečným dopravcem je nejen z výše uvedeného ustanovení nasnadě. Smluvní dopravce je osoba, která jako podnikatel uzavřela přepravní smlouvu podle Varšavské úmluvy, kdežto skutečný dopravce je osoba, která na základě zmocnění smluvního dopravce provádí celou nebo část přepravy. Tato úmluva platí v případě smluvního přepravce pro celou přepravu a pro skutečného jen pro tu část, kterou sám prováděl. Veškeré jednání a opominutí skutečného dopravce se považuje za jednání a opominutí smluvního dopravce a ten tedy odpovídá stejně, jako by odpovídal v případě, že by dopravu prováděl sám. Tato úmluva tedy zavádí solidární odpovědnost smluvního a skutečného dopravce. Je tedy možno domáhat se náhrady jak u smluvního, tak u skutečného dopravce, jak je uvedeno níže.

Limity této odpovědnosti jsou stanoveny ve Varšavské úmluvě, na kterou Guadalajarská ve svých jednotlivých ustanoveních přímo odkazuje.² Úhrn částek vymahatelných na skutečném či smluvním dopravci nepřevyší uvedené limity celkově, ale žádný z dopravců nebude odpovědný za částku, která přesahuje hranice, které lze na ni použít.

¹ Text Guadalajarské úmluvy, jak je publikován ve vyhlášce ministra zahraničních věcí pod číslem 27/1968 Sb. (Úmluva)

² Např. čl. III Úmluvy

Úmluva ve svém IX. článku stanoví neplatnost a nicotnost jakýchkoli ustanovení, která by směřovala ke zproštění odpovědnosti smluvního nebo skutečného dopravce nebo ke snížení hranice jejich odpovědnosti. Neplatnost takových ustanovení nemá vliv na platnost přepravní smlouvy jako celku. Totéž platí o jakýchkoli doložkách obsažených ve smlouvě nebo dohodách uzavřených po smlouvě, ale před vznikem škody. Ovšem v případě přepravy zboží jsou povoleny arbitrážní doložky, pokud budou při rozhodování sporů zachována ustanovení Guadalajarské úmluvy.

Pokud nebudou případné spory řešeny arbitráží, může být pochopitelně podána žaloba o náhradu škody. Tato žaloba může být podle volby žalobce podána jak proti smluvnímu, tak proti skutečnému dopravci, nebo může být podána proti oběma společně či zvlášť. Žalovaný dopravce má právo žádat druhého dopravce, aby se připojil k soudnímu řízení, přičemž to se bude řídit právním řádem soudu, který věc projednává.³ Místní příslušnost je opět částečně v rukou žalobce. Žaloba může být podána buď u soudu příslušného podle hlavního sídla podniku smluvního resp. skutečného dopravce.⁴

Guadalajarská úmluva byla sjednána ve třech autentických zněních v jazyce anglickém, francouzském a španělském. V případě rozdílností výkladu bude platit znění v jazyce francouzském, který je také jazykem Varšavské úmluvy.

³ Čl. VII Úmluvy

⁴ Čl. VIII Úmluvy

5.6 Právní úprava osobní letecké dopravy - Dodatek

Obecnou normou v oblasti osobní letecké dopravy je především zákon č. 40/1964 Sb. ve znění pozdějších předpisů, tedy občanský zákoník. Ten v části osmé hlavě dvanácté upravuje tzv. smlouvy o přepravě. V prvním oddíle, tedy v § 760 a násl. se věnuje specifickému smluvnímu typu a sice smlouvě o přepravě osob. obsahem dalšího oddílu, § 765 a násl. je upravena smlouva o přepravě nákladu. Konečně v závěru hlavy dvanácté jsou ve třetím oddíle společná ustanovení ke smlouvám o přepravě.

Právní úprava přepravních smluv podle ustanovení v občanském zákoníku obsahuje pouze ta ustanovení, jež ve své obecnosti dopadají na všechny obory dopravy. Z hlediska úpravy práv a povinností účastníků přepravních vztahů v jednotlivých oborech mají zásadní význam přepravní řády (pro leteckou dopravu je to vyhl. č. 17/1966 Sb. o leteckém přepravním řádu⁵) a pochopitelně platné mezinárodní úmluvy⁶. Přepravní řády jsou prováděcími předpisy, které doplňují obecnou úpravu občanského, ale i obchodního zákoníku.

Nejdříve bych se chtěl věnovat prvnímu smluvnímu typu, tedy smlouvě o přepravě osob, která ostatně tématicky patří do této kapitoly. **Smlouva o přepravě osob** vzniká mezi **cestujícím** a **dopravcem**. Okamžik vzniku smlouvy vyplývá z přepravních řádů, u letecké přepravy je odlišen okamžik vzniku u pravidelné a nepravidelné. V případě pravidelné přepravy vzniká smlouva okamžikem vydání letenky na příslušný let. Na druhé straně u nepravidelné přepravy vzniká smlouva mezi objednatelem a dopravcem písemným přijetím objednávky, jak vyplývá z § 20 vyhl. 17/1966 Sb., tedy leteckého přepravního řádu. Obsahem smlouvy o přepravě osob jsou vzájemná práva a jim odpovídající povinnosti smluvních stran. Základním právem cestujícího podle § 760 občanského zákoníku je, aby ho dopravce řádně a včas přepravil do místa určení. Tomuto právu odpovídá povinnost dopravce, kterou splní, provede-li přepravu cestujícího stanoveným spojením ve stanoveném čase, event. sjednaným způsobem a v dohodnuté době, pokud se jedná o nepravidelnou přepravu osob. Cestující je na druhé straně povinen zaplatit tzv. jízdné.

Další obecné povinnosti dopravce jsou uvedeny v následujících paragrafech. Jde především o povinnost starat se při přepravě zejména o bezpečnost a pohodlí cestujících.

Má-li cestující zavazadlo, přepravuje je dopravce buď společně s cestujícím a nebo odděleně. Pokud je zavazadlo přepravováno společně s cestujícím (zavazadla příruční), je cestující povinen si je sám opatrovat a má je pod vlastním dohledem. Naproti tomu zavazadla, která jsou přepravována odděleně (zavazadla cestovní), musí opatrovat dopravce. Ten taky dbá na to, aby bylo zavazadlo

⁵ Vyhláška ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb. o leteckém přepravním řádu

⁶ viz. Příloha č. 3 diplomové práce

přepraveno do místa určení nejpozději ve stejnou dobu, jako cestující. Podrobnější úpravu opět obsahují přepravní řády.

Pokud není cestující přepraven včas, vznikají mu určitá sekundární práva, jejichž protipólem jsou sekundární povinnosti dopravce. Jedná se tedy o odpovědnost dopravce za neprovedení přepravy včas. Zde je opět rozlišena pravidelná a nepravidelná přeprava osob. V případě první jmenované jsou práva cestujícího v případě neprovedení přepravy včas stanovena přepravními řády. Pokud jde o nepravidelnou přepravu, je dopravce povinen nahradit škodu, která cestujícímu vznikla tím, že přeprava nebyla provedena včas. Ovšem podrobnější podmínky opět stanoví přepravní řády. V obou případech musí cestující svá práva uplatnit u dopravce bez zbytečného odkladu, nejpozději ale do šesti měsíců, jinak zaniknou. Jde tedy o lhůtu prekluzivní.

Odpovědnost dopravce za jiné škody než ty, které vznikly porušením povinnosti provést přepravu včas, podřizuje občanský zákoník ustanovením o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku v případě škody na zdraví cestujícího a zavazadlech přepravovaných společně s cestujícím. V případě škody na zavazadlech přepravovaných odděleně se použije úprava odpovědnosti dopravce při nákladní přepravě.

Jak už jsem naznačil v úvodu této subkapitoly, zvláštní úpravu pro oblast letectví, stanoví jednak letecký přepravní řád, jednak a to hlavně řada mezinárodních úmluv a pramenů evropského práva. Některé z nich jsou rozebrány na jiném místě této práce, kde se také podrobně věnuji především ustanovením týkajícím se odpovědnosti dopravce.

Pro úplnost bych chtěl zmínit ještě druhý smluvní typ, jež je upraven v občanském zákoníku v § 765 a násl., tedy **smlouvu o přepravě nákladu**. V tomto případě jsou smluvními stranami **odesílatel a dopravce**. Někdy může být stranou smlouvy také odesílatel, a proto jsou subjekty této strany smlouvy někdy obecně nazývány přepravci.

Smlouvou o přepravě nákladu vzniká odesílateli právo, aby mu dopravce za přepravně přepravil zásilku do určeného místa a vydal ji určenému příjemci. Odesílatel je povinen na požádání objednávku přepravy písemně potvrdit a podobnou povinnost má dopravce vůči odesílateli.

Obdobnou smlouvu upravuje jako relativní obchod také obchodní zákoník (viz. výše). Nejdůležitější rozdíly mezi jednotlivými úpravami se týkají především odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce a prokazování existence liberačních důvodů. Ustanovení smlouvy o přepravě nákladu podle občanského zákoníku se použijí pouze v případě, že nebude uzavírána mezi podnikateli v rámci jejich podnikatelské činnosti. Tato situace nastává v letectví jen velmi zřídka, proto se ve své práci zaměřené spíše na obchodní právo nebudu těmito ustanoveními podrobněji zabývat. Ovšem je třeba mít na paměti, že taková úprava v českém právním řádu existuje.

Použitá literatura - Dodatek:

Publikace:

- Jehlička, O., Švestka, J., Škárová, M. a kolektiv, „Občanský zákoník – komentář“, C.H.Beck, 8. vydání, 2003

Právní normy a jiné:

- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, Varšava 1929 (15/1935 Sb.)
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, Guadalajara 1961 (Podle textu jak je uveden ve Vyhlášce ministra zahraničních věcí č. 27/1968 Sb.)
- Vyhláška ministra dopravy č. 17/1966 Sb. o leteckém přepravním řádu