

Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta
Katedra obchodního práva

Diplomová práce

Aktuální otázky mezinárodní letecké přepravy

Viktor Soukup

2007-2012

“Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu”

V Praze dne 10.12. 2012

Abstrakt:

Diplomová práce „Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy“ je věnována velmi aktuální problematice mezinárodní letecké přepravy osob a zboží, se zvláštním zaměřením nejen na vlastní úpravu ve Varšavské a Montrealské úmluvě, ale i na obchodně právní a technicko provozní aspekty. Diplomová práce je specificky rozčleněna, sestává ze čtyř základních částí (kapitol), věnovaným výše naznačeným aspektům.

V úvodu stručně uvádí pojem a prameny právní úpravy letecké přepravy, druhá kapitola se zaměřuje na Varšavskou a Montrealskou úmluvu, se zaměřením hlavně na přepravní dokumenty. Třetí kapitola uvádí obchodně právní otázky, zejména pojem vzdušného prostoru a letecké svobody.

Poslední kapitola se zabývá vybranými technicko provozními aspekty.

Doplňk k diplomové práci „Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy“ z roku 2007 reflektuje vývoj za pětileté období od jejího napsání a obhájení. Novou úlohu v problematice odpovědnosti hraje nařízení č. 261/2004, jehož popisu je věnována první část. V návaznosti jsou popsány drobné změny samotného Varšavsko-montrealského systému. Část zabývající se obchodně-právními otázkami tvoří dohody „Open Skies“, které liberalizovaly dopravu na transatlantickém trhu. V závěru se autor zamýšlí nad dalšími trendy vývoje a s tím související nutností regulace.

Abstract EN

The thesis „Current Issues of Regulation of International Air Transport“ is dedicated to the very up-to date issues of international air transport of persons and goods, especially focused not only on actual regulation in Warsaw and Montreal Convention but also on commercial, technical and operational issues. The thesis is specifically structured it consists of four basic parts (chapters), dedicated to above mentioned aspects.

At the beginning it briefly mentions conception and sources of regulation of air transport, second chapter focuses on Warsaw and Montreal Conventions with a view to transportation documents. Third chapter presents commercial issues, especially the airspace concept and freedoms of air.

The last chapter deals with selected technical and operational issues.

Supplement to the thesis „Current Issues of Regulation of International Air Transport“ from 2007 reflects a period of 5 years since its submission. Since then a European Regulation 261/2004 has played an important role regarding carrier's liability. Minor changes of Warsaw-Montreal system are described next. Part dealing with commercial issues contains „Open Skies“ treaty which liberalized transatlantic market. At the end the author contemplates on future trends and related necessity of regulation.

Aktuální otázky mezinárodní letecké přepravy

Kapitola 1

MEZINÁRODNÍ LETECKÉ PRÁVO

- Pojem, prameny právní úpravy, kolizní a přímá metoda.....3
- Význam mezinárodních smluv.....10

Kapitola 2

VARŠAVSKÝ SYSTÉM

- Vývoj, charakteristika, aplikace.....14
- Přepavní dokumenty ve světle Montrealské úmluvy.....23

Kapitola 3

OBCHODNĚ - PRÁVNÍ OTÁZKY

- Pojem vzdušného prostoru a svobod vzduchu.....30
- Výkon obchodních práv, liberalizace.....33

Kapitola 4

VYBRANÉ TECHNICKO - PROVOZNÍ TECHNICKÉ ASPEKTY

- Letadla.....36
- Posádka.....40
- Pravidla létání.....44
- Letové provozní služby.....46

DODATKY

- Dodatek ke kapitole 1.....49
- Dodatek ke kapitole 2.....55
- Dodatek ke kapitole 3.....58
- Dodatek ke kapitole 4.....61

Kapitola 1

MEZINÁRODNÍ LETECKÉ PRÁVO

Pojem, prameny právní úpravy, kolizní a přímá metoda

Nesporné přednosti letecké dopravy jsou hlavním důvodem jejího masového rozšíření v minulém století. Letadlo se osvědčilo jako ideální dopravní prostředek především pro svou rychlost, nesrovnatelnou s jinými dopravními prostředky. Její podíl stále vzrůstá. Nezanedbatelnou úlohu sehrál vývoj na poli bezpečnosti, kdy letecká doprava s náskokem předčila především dopravu silniční. V souvislosti s rozvojem letectví a letecké dopravy vznikají nejrozmanitější společenské vztahy, které jsou upraveny právem. Problematika právních vztahů vznikajících při létání a letecké dopravě se zpravidla souhrnně nazývá „letecké právo“ (Air Law, droit aérien, Luftrecht, derecho aéreo, diritto aeronautico, prawo lotnicze).

Při konstatování a akceptaci konstrukce samostatného právního odvětví vycházíme z předmětu společenských vztahů, či obecně předmětu lidského chování při provozování letecké dopravy. Jednotícím prvkem v těchto vztazích je tedy letadlo, vzdušný prostor. Na tomto místě je třeba zmínit závěry, toto vymezení samostatného právní odvětví potvrzující, a to z úst průkopníků této problematiky v první polovině 20. století. Např. polský autor T. Halewski tvrdí, že „letecké právo je samostatné a autonomní odvětví práva, které má samostatnou historii, samostatný systém i doktrínu.“¹ Autonomnost navíc podmiňuje třemi předpoklady: novostí materie, zvláštností zásad a úplností systému. Podobně československý autor V. Mandl tvrdí: „leteckým právem je výsek právního řádu, vytvořený z hlediska předmětného dělidla právními normami, stanovícími po výtce povinnosti seskupené kol létání.“² I další doboví odborníci konstatují, že: „letecké právo je autonomní právní odvětví.“³

V tomto, autory podobně vymezeném, objektu společenských vztahů ovšem nelze hledat určující kritérium systému práva. Tento objekt společenských vztahů může vystupovat v nejrozmanitějších relacích, vyžadujících specifické lidské chování, typické pro právní vztahy upravované různými odvětvími systému práva. „Letecké právo“ nelze tudíž považovat za samostatné odvětví v systému práva. To ovšem neznamená, že by se vyčlenilo mimo systém práva. Právě naopak. Jelikož se jedná o disciplínu komplexně upravující specializovanou, pro společnost nepostradatelnou a na důležitosti stále přibývajícím činnosti, její komplexnost se projevuje i v systému práva, resp. v mnoha jeho odvětvích. Nelze ovšem ztotožňovat systém práva a právní vědy, na jejímž poli má tato disciplína opodstatnění jakožto komplexní vědecká specializace, zasahující sice do řady právních odvětví, ale účelná z hlediska ucelenosti vědeckého výzkumu dané lidské činnosti, z hlediska praktických potřeb a konečně i z hlediska pedagogického.

Kritériem pro vytváření komplexních vědeckých specializací je účelnost. Při prostém dělení práva na vnitrostátní právo a mezinárodní právo první z nich nevyvolává obzvláštní problémy. V tomto případě tvoří letecké právo soubor právních norem upravujících právní vztahy v oblasti národního (např. českého) civilního letectví. V České republice se jedná především o normy obsažené v zákoně o civilním letectví a v prováděcích předpisech k němu, jimiž jsou vyhlášky Ministerstva dopravy. Dále se jedná o některé normy obsažené v předpisech práva občanského či obchodního. Avšak i v právní úpravě vnitrostátní letecké dopravy se zřetelně projevuje vliv mnohostranných mezinárodních konvencí, které v širokých oblastech unifikovaly právní úpravu letecké přepravy.

1 T. Halewski, O sytem prawa lotniczego, Lwow 1937, str. 12

2 V. Mandl, Letecké právo, Plzeň 1928, str. 13 –14

3 O. Riese, Luftrecht, Stuttgart 1949, str. 11 – 12

Tím pochopitelně mezinárodní prvek zdaleka nekončí. Naplno se začne projevovat až při dopravě mezinárodní. Letecká doprava záhy po svém vzniku zcela přirozeně překročila hranice. Za mezinárodní leteckou dopravu lze tedy pokládat takovou dopravu, při níž letecká trať vede přes území cizího státu nebo na území cizího státu končí. Dostáváme se logicky do oblastí upravených mezinárodním právem.

Za prvé se jedná o některé právní vztahy upravené mezinárodním právem veřejným, tedy souborem právních norem, které z největší části upravují vztahy mezi státy, mezinárodními organizacemi, vzájemné vztahy mezinárodních organizací a některé vztahy jednotlivců ke státu. Klíčovým pojmem v těchto vztazích je zásada svrchované rovnosti mezi státy. Tato zásada v sobě pojí jednak suverenitu (svrchovanost) státu, kterou chápeme jako nezávislost státní moci na jakékoli jiné moci uvnitř státu i navenek a rovnost. Rovnost má povahu právní, tedy formální. Mezinárodně právní praxe v oblasti civilního letectví měla za následek vytvoření základních principů mezinárodního leteckého práva, které se aplikují pouze na úrovni spolupráce států a bez jejichž respektování a dodržování by byla současná mezinárodní letecká doprava nemyslitelná. Historicky můžeme tuto problematiku dát do souvislostí s mořským právem, k němuž si právo letecké dodnes zachovalo užší vazbu, zejména díky režimům mezinárodních letů nad mořem.

Nejdůležitějším principem mezinárodního leteckého práva je princip úplné a výlučné suverenity státu nad vzdušným prostorem, který se nachází nad jeho územím. Tento se, společně s ostatními principy odráží v pramenech mezinárodního leteckého práva. V oblasti vztahů a spolupráce států na poli mezinárodního civilního letectví se odsouhlasení stanovisek států odráží a provozuje zpravidla ve dvou základních formách – v mezinárodní smlouvě a mezinárodním obyčeji.

Na druhém místě jmenovaný se v mezinárodním leteckém právu vyskytuje sporadicky, navíc se omezuje na oblast mezinárodního práva veřejného. Přes jeho zanedbatelný význam nelze díky mnohdy dlouhodobému užívání podceňovat jeho faktický vliv na tvorbu mezinárodních úmluv a následnou paralelní existenci vedle nich. Jako příklad kodifikovaného obyčeje můžeme uvést článek 1 Chicagské úmluvy z roku 1944 uznávající výlučnou svrchovanost států nad svým vzdušným prostorem. Mezinárodnímu obyčeji se velmi podobají některá pravidla aplikovaná při regulování letů, mající charakter norem mezinárodní zdvořilosti. Závazností nedosahuje ani charakteru obyčeje, „i když hranice mezi mezinárodní zdvořilostí a mezinárodním obyčejem je někdy nejasná a bývá plynulá“. ⁴ Například letadlům cizích hlav států nebo delegací na vysoké úrovni se zpravidla dostává priority v letovém provozu před ostatními letadly.

Druhou stranou téže mince může být v některých zemích donedávna vídaný negativní fenomén upřednostňování pravidelné dopravy především před letadly všeobecného letectví ze strany řízení letového provozu i orgánů jim nadřízených (především při vyčkávání ve vzduchu). Na obhajobu tohoto „nezdvořilostního obyčeje“ bylo lze pouze konstatovat podstatně vyšší provozní náklady prvně uvedených.

Základním pramenem mezinárodního leteckého práva je mezinárodní smlouva, kterou subjekty mění nebo ruší závazky podle mezinárodního práva. Názvy mezinárodních smluv v oblasti leteckého práva se různí. Ať se jedná o úmluvy, dohody, ujednání, či protokoly, vliv na právní závaznost závazků smluvních stran to vesměs nemá. Rozlišujeme mezinárodní úmluvy, jejichž smluvními stranami je často převážná většina existujících států, tak i smlouvy dvoustranné - hovoříme o mezivládních leteckých dohodách tzv. kontaktního charakteru, zakládajícími konkrétní závazky

mezi dvěma smluvními státy. Na tomto místě se sluší přistoupit obecně ke způsobům mezinárodní unifikace.

Pro letecké právo vlastní, i když ne stoprocentně ideální se jeví metoda, jíž vznikla většina mnohostranných závazků leteckého mezinárodního práva soukromého, vč. v dalším textu podrobněji rozebrané Varšavské úmluvy z roku 1929. Jde o typické přímé normy, které upravují výlučně soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem takovým způsobem, že samy obsahují hmotněprávní úpravu práv a povinností účastníků a k jejich použití dochází bezprostředně, bez předchozí aplikace kolizních norem.⁵ Platnost těchto norem je však omezena jen na otázky mezinárodního styku, tj. na občanskoprávní vztahy, vykazující určitý specifický prvek; vztahů výlučně vnitrostátních se pak takové unifikace vůbec netýkají.⁶

O unifikaci v nejryzejším slova smyslu by šlo, kdyby jednotná hmotněprávní úprava byla převzata i do vnitrostátní právní úpravy jednotlivých států a platila by jednotně ve styku mezinárodním i vnitrostátním. Tato forma unifikace našla uplatnění hlavně v rámci standardizace provozu civilního letectví. Již před druhou světovou válkou se zdála být koncepcí nejschůdnější, nicméně by vznikly problémy realizační, zejména díky nutnosti zásadních změn národních zákonodárství zúčastněných států. Mezinárodně sjednané přímé normy se stanou součástí právních řádů jednotlivých států a to na základě postupu předepsaného ústavními předpisy. Jsou v těchto státech aplikovatelné jako normy tuzemského práva. Úprava právního režimu mezinárodní letecké přepravy v jejím dnešním rozsahu byla nemožná bez přímé metody unifikace, nicméně i přes její míru nesmí být přeceňována. Důvody jsou k tomu dva.

4 Z. Kučera, Mezinárodní právo soukromé, Brno 1994, str. 191.

5 J. Čapek, Civilní letectví ve světle práva, str. 26.

6 M. Milde, Odpovědnost dopravce v mez. letecké dopravě cestujících a zboží, SMP 1962, str. 231.

7 M. Milde, The Problems of Liability in International Carriage by Air, Acta Universitatis Carolinae, Iuridica, Praha 1963

Za prvé žádná z ratifikovaných úmluv nemá skutečně univerzální charakter; Varšavská úmluva se mu blíží nejvíce, přesto má k dosažení univerzality daleko. Za druhé rozsah leteckého práva v úmluvách obsaženého je již ze své podstaty omezen jen na „některá pravidla“ – ať už záměrně, či opomenutím.⁷

Nabízí se tedy poslední forma unifikace, metoda spočívající na pouhém sjednocení kolizních norem a sjednocení předpisů o pravomoci a příslušnosti soudů, jestliže při řešení určitého případu s mezinárodním prvkem nelze použít zvláštní přímé hmotněprávní úpravy. Tato metoda unifikace kolizních norem pomůže s řešením otázky, pod rozsah které kolizní normy se má příslušný právní poměr podřadit a odpadá tak tzv. kvalifikační poměr.

V leteckém právu nabízí několik kolizních řešení. Všimněme si nyní jednotlivých hraničních určovatelů. Nabízí se jich přinejmenším šest. Na prvním místě zmiňme *lex voluntatis*, tedy volbu rozhodného práva stranami. Většinou se používá jako první řešení na základě dohody stran a to včetně pracovněprávních vztahů posádky. Smluvní volnost je pochopitelně omezena existencí přímých norem a nezbyvá než volba práva v oblastech jimi neupravenými a navíc pouze za situace, kdy strany provedou prorogaci soudu. V prorogaci vidí praxe řady států i volbu hmotného práva – *lex fori*. Pod *lex fori* řadíme podle některých teorií i situace, jež by podléhaly *lex loci delicti commissi* v případě srážky dvou letounů. *Lex loci contractus* – místo, kde byla uzavřena smlouva je zcela bezpředmětné kritérium, které nemá žádný vztah k subjektům a díky možnostem distanční koupě elektronických letenek navíc téměř nezjistitelné. Právní řád místa odletu je sice snadno zjistitelné, přesto navzdory mnoha stoupencům neuspokojí. Komplikace nastanou při přepravě prováděné postupně několika dopravci., navíc by se lišilo právní postavení těch cestujících, kteří nastoupili např. až při mezipřistání (stop-

over). Právo vlajky resp. místa, registrace letadla (*lex banderae*) se v praxi hodí spíše pro přepravu námořní.

V současné době je praxe civilního letectví poznamenána několika fenomény. Za první tzv. *wetlease* (ACMI), čili pronájem letadla jedné společnosti od druhé vč. paliva a posádky, kdy se pochopitelně nemění ani registrační značka původního dopravce (u „*drylease*“ tomu bývá někdy naopak). S rozvojem charterové dopravy nejde o jev neobvyklý, v letních měsících ještě častější. Druhým jevem je důsledek především aliančních *code-share*ových dohod v rámci úspor nákladů a naplnění kapacit na tzv. sdružených linkách, kdy jeden let je provozován pod kódy více linek několika společností. Pro větší pochopitelnost uvádím příklad, jenž se mi nedávno naskytl na letišti Madrid-Barajas a spojuje v sobě obě uvedené situace: Letoun regionální společnosti Air Nostrum provozovaný pro společnost Iberia mj. pod kódem British Airways registrační značky PH-DMW Nizozemského království jistě hovoří sám za sebe. Jediným opravdu použitelným kolizním kritériem tedy zbývá právní řád státu, v němž má dopravce své hlavní sídlo.

Na závěr této části podotýkám, že Všeobecné přepravní podmínky mezinárodní nevládní letecké organizace IATA uplatňují téměř stejná kritéria kolizní úpravy.

Význam mezinárodních smluv

Po obecném vymezení leteckého práva, jeho pramenů a variant unifikace přistoupíme nyní ve stručném přehledu k jednotlivým úpravám a to jak ve věcných souvislostech, tak zároveň v historickém kontextu. První právní úprava přemístování vzduchem se týkala letounů lehčích vzduchu a v zásadě se omezovala na úpravu vnitrostátní. Mezinárodní prvek přinesly až vojenské konflikty a z nich vyvstávající otázka právního postavení posádek balónů, které se dostaly do zajetí nepřítele. Poprvé byla projednána na bruselské konferenci v roce 1874 a završena přijetím bruselské deklarace o právním statutu vzduchoplavců. Ač nakonec nevstoupila v platnost, stala se předzvěstí dalších mezinárodních úprav.

Významnou událostí byl první mezinárodní aeronautický kongres, který se sešel v Paříži v roce 1889, jenž navíc zasahoval do dalších oblastí právních vztahů - odpovědnostních a vlastnických. Ovšem až prosazení letounů těžších vzduchu je možno považovat za přelomový okamžik a to nejen v technickém směru, ale i právním. Rychlost, s jakou se člověk byl najednou schopen přemístovat na velké vzdálenosti, akcentuje nutnost mezinárodněprávní úpravy především díky ochraně vzdušných prostorů jednotlivých států. Zároveň bylo potřeba vytvořit příznivé podmínky pro nezadržitelný vývoj mezinárodní letecké přepravy.

Francie iniciovala v roce 1910 v Paříži první diplomatickou konferenci, které se zúčastnili zástupci devatenácti států. Tato snaha se bohužel nesešla s úspěchem. Neshoda nastala ohledně režimu vzdušného prostoru. Dodejme, že to byla Anglie prosazující úplnou státní suverenitu proti ostatním účastníkům zastávajícím ideu svobody vzduchu, a omezujícím tak územní svrchovanost států na zemský povrch. Tato myšlenka se záhy ukázala bláhovou kvůli stále častějším přeletům německých vojenských letounů. Tyto diplomatické incidenty, díky první

světové válce stále častější, přispěly k prosazení všeobecné zásady dispozice států nad svými vzdušnými prostory. Z úrovně bilaterální se tak vyvinul mezinárodní obyčej a zároveň stěžejní princip mezinárodního leteckého práva.

Širokého mezinárodního uznání doznal díky sjednání Pařížské úmluvy v roce 1919, která dále v článku 34 upravila právo pokojného přeletu nad těmito suverénními územími. Mnohé státy, které již dříve vypracovaly své vnitrostátní předpisy upravující oblast letecké přepravy, podrobily své národní úpravy revizi po sjednání úmluvy. S dalším rozvojem letecké dopravy vystoupila do popředí otázka odpovědnosti provozovatele letadla vůči cestujícím.

Došlo k podepsání Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní dopravě, tzv. Varšavské úmluvy, již se detailně zabýváme v další kapitole a to včetně úmluv na ni navazujících. Otázka odpovědnosti se tímto nevyčerpává, v roce 1933 byla v Římě podepsána Úmluva o sjednocení některých pravidel o náhradě škody, způsobené třetím osobám nebo majetku na zemi cizími letadly. Modernizována byla v roce 1952. Zůstaneme-li v multilaterální oblasti, v předválečné době stojí dále za zmínku Úmluva o sjednocení některých pravidel týkajících se pomoci a záchrany letadel nebo letadly na moři. Souběžně s rozvojem leteckého práva dochází v onom období zároveň ke vzniku prvních nevládních mezinárodních organizací majících za cíl sjednocení aplikace závazných norem leteckého práva. Především se jedná o Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA).

Civilní letectví se nadále úspěšně rozvíjelo a kromě svého prvotního poslání při přepravě pošty stále více pronikalo do oblasti přepravy osob a nákladů. Stále se zvyšovala bezpečnost, vznikaly první letecké linky a mezinárodní letectví začínalo hrát důležitou roli v mezinárodních vztazích. Zároveň s postupujícím vývojem se střetávalo s praktickými problémy,

jejichž řešení komplikovala v mnohých oblastech doposud neexistující právní úprava. Jednalo se například o nevyřešenou úpravu státní příslušnosti letedla, jeho statutu, posádky ap. Na úspěšném vyřešení těchto otázek závisel budoucí vývoj a ekonomická efektivnost leteckých linek provozovaných leteckými společnostmi. Pařížská úmluva byla stále aktuálním dokumentem, ale nutnost jejího rozšíření a přepracování byla k neudržení a zřejmá na obou stranách Atlantiku. Při tom je nutno si uvědomit důsledky druhé světové války, které katapultovaly Spojené státy na vedoucí postavení v oblasti konstrukce a provozu letadel mezi vyspělými státy. Bylo jasné na obou stranách, že evropské státy nebudou schopny konkurovat USA po skončení války. Z této skutečnosti vycházel i rozkol při přípravě nové mezinárodní úmluvy upravující civilní letectví na konferenci v Chicagu v roce 1944.

K posouzení bylo předloženo několik návrhů ze strany USA, Kanady, Velké Británie a Nového Zélandu. Spor nastal ohledně úpravy tzv. svobod vzduchu (více v kapitole o obchodních právech), jež by podle názoru zúčastněných států mohly přispět k upevnění dominantního komerčního postavení Spojených států v oblasti mezinárodního civilního letectví. Celá konference probíhala ve znamení této zásadní otázky. Chicagská konference byla zakončena podpisem závěrečného aktu - Dočasné dohody o mezinárodním civilním letectví, Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, Dohody o transitu mezinárodních leteckých dopravních služeb a Dohody o mezinárodní letecké dopravě.

Úmluva o mezinárodním civilním letectví (běžně nazývaná „Chicagská Úmluva“) je stěžejním dokumentem zakotvujícím ustanovení upravující vztahy mezi státy v oblasti mezinárodního civilního letectví. Článek 1 uznává výlučnou suverenitu (svrchovanost) států ve svém vzdušném prostoru. Dále úmluva obsahuje ustanovení o provozování pravidelných i nepravidelných leteckých civilních letadel, otázky státní příslušnosti a

registrace letadel, požadavky na posádky letadel a další normy upravující činnost mezinárodního civilního letectví. Pokusy USA začlenit do úmluvy svobody vzduchu selhaly, nicméně jejich úprava se stala předmětem samostatných mezinárodních smluv.

Druhá část Chicagské úmluvy obsahuje ustanovení, tvořící statut Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization – ICAO), jež má od této doby zásadní význam pro dosažení co možná nejvyššího stupně jednotnosti při úpravě pravidel, standardů a postupů týkajících se letadel, personálu, leteckých tras a pomocných služeb. Chicagská úmluva svěřuje Radě ICAO široké pravomoci stanovit a podle potřeby měnit mezinárodní standardy a doporučení (podrobněji bude rozebráno v kapitole 4), čímž hraje klíčovou roli v mnohostranné spolupráci v právní oblasti do dnešních dnů.

Tyto reglementy (Standarts and Recommended Practises - SARPS), tvoří páteř normativní činnosti především v technické-provozní oblasti, které ICAO soustřeďuje do příloh (Annexes) k Chicagské Úmluvě. Do dnešní doby jich bylo přijato 18. Kromě příloh přijímá Rada ICAO též tzv. postupy aeronavigačních služeb (Procedures for Air Navigation Services - PANS) a doplňkové postupy a specifikace (Supplementary Procedures and Specifications – SUPPS). Je třeba dodat, že tato činnost Rady není spojena s automatickou závazností pro členské státy. Je tomu tak pouze v případě souhlasu, projeveného na základě zvláštní procedury, předvídané statutem ICAO.

Kapitola 2

VARŠAVSKÝ SYSTÉM

Vývoj, charakteristika, aplikace

Již od počátků rozvoje mezinárodní letecké přepravy byla potřeba nějakým způsobem upravit vztahy vznikající na základě přepravní smlouvy a z této smlouvy plynoucí odpovědnost dopravce za škodu. Zprvu byla tato oblast přenechána národním úpravám jednotlivých států. Jednalo se o řešení pomocí analogie smluvních či odpovědnostních vztahů občanského práva, někdy bývala tato problematika začleňována do ucelených kodifikací vnitrostátního leteckého práva – specializovaných „leteckých“ zákonů. Šlo o řešení na mezinárodní úrovni přinejmenším nesourodá. Bylo proto třeba přistoupit k přímé úpravě unifikace soukromoprávních vztahů z letecké přepravy s mezinárodním prvkem.

První podnět přinesl Konzultativně technický výbor Společnosti národů pro dopravu a tranzit, když v roce 1922 upozornil na možná nebezpečí z dále trvající absence soukromého leteckého práva. Dále to byla Mezinárodní obchodní komora, která 30. listopadu 1923 upozornila na nutnost postavit občanskoprávní úpravu mezinárodní letecké dopravy na unifikovanou mezinárodní základnu podobnou úpravě železniční dopravy po vzoru Bernské konvence CIM a CIV. Doporučila svolat za tímto účelem mezinárodní konferenci. Právě v této době projednával francouzský parlament návrh zákona o odpovědnosti dopravce, čehož využil francouzský ministerský předseda Poincaré a diplomatickou cestou oznámil akreditovaným zástupcům cizích států možnost upravit tyto otázky širokou mnohostrannou úmluvou.

Tato konference se sešla 26. října 1926 v Paříži za účasti 41 států a do historie vstoupila pod názvem První mezinárodní konference o soukromém právu leteckém. Předběžně zde byl schválen „Návrh úmluvy o odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké přepravě“ a zároveň došlo

k vytvoření stálého orgánu – Mezinárodního technického výboru právníků-znalců leteckého práva (Comité Internationale Technique d'Experts Juridiques Aériens – CITEJA). Tento výbor se tak poprvé teoreticky zaobíral myšlenkou sjednocení formy a náležitostí přepravních dokumentů a otázkou odpovědnosti dopravce v jednotné mezinárodní úpravě.

Nejprve bylo zvažováno, jakou formou by k této unifikaci mělo dojít. (viz. teoreticky o unifikaci v kapitole 1). Reálnou naději na obecné přijetí se ukázala být cesta unifikace výlučně otázek mezinárodní letecké dopravy a nedotýkat se zároveň vůbec dopravy vnitrostátní. Návrh CITEJA byl zpracován a rozeslán k připomínkám účastníkům I. mezinárodní konference o soukromém právu leteckém. Na pozvání vlády Polska se ve dnech 4. – 12. října 1929 sešla ve Varšavě II. mezinárodní konference o soukromém právu leteckém, která tímto schválila „Úmluvu o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké dopravě“ – tzv. Varšavskou úmluvu. Jak již z názvu vyplývá, jde o sjednocení ne všech myslitelných pravidel v mezinárodní letecké přepravě. Otázky v Úmluvě neobsažené se i nadále řídí úpravou vnitrostátních právních řádů, aplikovatelných podle kolizních předpisů.

Varšavská úmluva tedy podle původního návrhu CITEJA sjednotila dva základní, spolu vzájemně provázané problémy mezinárodní letecké přepravy: Přepravní dokumenty (letenku, průvodku pro zavazadlo, letecký náložný list) včetně detailů úpravy jejich právního režimu a hmotněprávní úpravu odpovědnosti dopravce za škody, způsobené cestujícím, a za škody na zapsaných zavazadlech a zboží v mezinárodní letecké přepravě. Zároveň vymezuje, které soudy jsou pro řešení sporů z odpovědnosti výlučně příslušné. Dále je třeba připomenout, že tato odpovědnost není neomezená, ač v průběhu let stále zvyšována, vždy je limitována maximální částkou. Obě oblasti úpravy v Úmluvě je možno označit za „spojené nádoby“: přepravní dokument vydaný v náležité formě je legitimačním dokladem o

uzavření specifické přepravní smlouvy podle Varšavské Úmluvy, která zároveň zakládá odpovědnost dopravce podle svých navazujících ustanovení.

Díky nezadržitelnému technickému vývoji se zvyšoval i okruh soukromoprávních vztahů z mezinárodní letecké přepravy, na něž úprava Varšavské úmluvy ve své původní podobě nepamatovala. V dobovém kontextu se jednalo o dokument vysoké kvality, s postupem let však úprava přestávala být dostačující. Na mezinárodních konferencích bylo proto iniciováno několik změn přizpůsobující působnost Úmluvy rozvoji leteckého trhu, zvyšující se bezpečnosti a novým vztahům s tímto vývojem souvisejícím. Ne vždy dospěly signatářské státy ke konsenzu ohledně navrhovaných změn. Názory se mnohdy lišily, některé dodatkové protokoly vstupovaly v platnost až po dlouhé době, některé dokonce vůbec.

První přímou změnu provedl Protokol, sjednaný 28. září 1955 v Haagu, tzv. Haagský protokol. Byla zvýšena hranice maximální odpovědnosti, rozšířena působnost i na zaměstnance přepravce a zjednodušeny formální náležitosti přepravních listin. Unifikační charakter Haagského protokolu byl narušen neúčastí některých států, z nichž z hlediska objemu přepravy stojí za zmínku především USA.

K další změně, resp. doplnění došlo další mezinárodní úmluvou v roce 1964 – Guadalajarskou úmluvou. Z původní Varšavské smlouvy nebylo zcela jasné, na jakého dopravce se vztahuje působnost. Nejasnost působil především pojem smluvního dopravce ve vztahu k vlastnímu dopravci, kterým se rozumí dopravce provádějící přepravu z pověření nebo namísto dopravce smluvního.⁸ Ustanovení úmluvy problematiku výslovně řešil tím, že odpovědnost vztáhl na oba zmíněné subjekty společně a nerozdílně. Maximální limity se taktéž vztahují na náhradu škody ze strany obou z nich.

O rok později byla podepsána smlouva mezi přepravci v Montrealu, vztahující se pouze na přepravu s místem odletu v USA a zvyšující hranice odpovědnosti za škodu - tzv. Montrealské prozatímní ujednání. Důvodem sjednání byla žaloba Spojených států na nízké limity odškodnění. Další mezinárodní úmluvou, která by měnila Varšavskou úmluvu, kdyby ovšem vstoupila v platnost, je Protokol o změně Varšavské úmluvy, sjednaný 8.března 1971, tzv. Guatemalský protokol. Ke vstupu v platnost by byla potřeba ratifikace 30 státy, k čemuž nedošlo a díky zakomponování některých ustanovení do pozdějších dokumentů už ani nedojde.

Jednalo se o čtyři Montrealské protokoly v roce 1975 a nelze v žádném případě říci, že by po jejich sjednání došlo ke stabilizaci Varšavského systému. O tom svědčí zejména to, že nabyly účinnosti až v druhé polovině 90. let. Limity, těmito protokoly zvýšené, se zpočátku zdály smluvním stranám nepřiměřeně nízké. Protokoly I, II a III upravují přechod celého Varšavského systému na novou měnovou jednotku SDR (Special Drawing Rights – zvláštní práva čerpání) místo původního francouzského zlatého franku. Protokol IV. dále zvyšuje limity odpovědnosti a přizpůsobuje přepravní dokumenty novým informačním technologiím. Obsahuje také klauzuli, díky níž signatářské státy podpisem zároveň přijmou Varšavskou úmluvu a Haagský protokol. Tento Montrealský protokol IV konečně v roce 1999 podepsaly také Spojené státy, které se do tohoto okamžiku účastnily spíše iniciativ na mimostátní úrovni.

Konkrétně to bylo mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA), které vydalo dva dokumenty usilující o unifikaci bez nutnosti účasti ve Varšavském systému: IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability (IIA) a na něj navazující the Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement (the MIA). Podstatou úpravy bylo stanovení limitu náhrady škody (100,000 SDR) za předpokladu, že přepravce prokáže vynaložení

8 L. B. Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated*, Kluwer Law International 2000, str. 7.

veškerého možného úsilí k zamezení škody. V opačném případě signatář – člen IATA ručí za veškeré škody bez ohledu na limity stanovené Varšavskou úmluvou. Toto ustanovení přejala v roce 1998 Evropská rada, která navíc i urychlila systém výplaty odškodnění poškozeným ze strany dopravce a nově i pojišťovacích společností.

Tyto snahy ale na druhou stranu dokazují neuspokojivost Varšavského systému v průběhu 90. let, který se již rozhodně nedal označit za unifikovaný. Nutnost sjednání nové úmluvy byla nevyhnutelná. Návrh vzešel ze strany ICAO. Podkladem byla činnost právního odboru ve spolupráci s poradní skupinou při Sekretariátu. Jednání se konalo v Montrealu od 28. dubna do 9. května 1997. Kromě smluvních stran Varšavského systému se ho účastnily i členové z několika mezinárodních organizací včetně zástupců IATA. Systém návrhu v podstatě kopíroval strukturu Varšavské úmluvy, modernizoval však některé pojmy. Zakomponován byl do textu Haagský protokol, Guadalajarská úmluva, Guatemalský protokol a Montrealský protokol III a IV. Podařilo se tak v rámci jednání právního odboru dosáhnout rozumného kompromisu pod názvem „Návrh úmluvy o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě.“ I přes všeobecnou shodu zůstala otevřená ustanovení týkající se některých definic, procedur a závěrečných ustanovení.

Definitivní podoby se návrh dočkal až po svolání následné diplomatické konference. K té došlo na podnět Generálního tajemníka ICAO v Montrealu od 10. do 29. května 1999, kdy byla schválena a podepsána Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě – Montrealská Úmluva.

Jako Varšavská úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel nebo nákladu prováděnou letadlem za úplat. Stejně tak se vztahuje i na bezplatnou přepravu prováděnou leteckými společnostmi a

dále na přepravu prováděnou státem nebo právníckou osobou zřízenou podle zákona, s možností učinit výhradu k tomuto ustanovení.

Na rozdíl od Varšavské úmluvy byl termín „zboží“ nahrazen „nákladem.“ Důvodem byla rozdílná interpretace obou pojmů při překladu z francouzského jazyka, kdy se dřívější úprava nevztahovala na živá zvířata. V anglickém jazyce obou verzí se operuje s termínem „goods“ a v praxi soudy Varšavskou úmluvu na zvířata aplikovaly. Francouzský soud ovšem díky původnímu znění „merchandises“ odmítl vztáhnout rozsah odpovědnosti na přepravu mrtvol.⁹

Dalším pojmem vyvolávajícím pochybnosti ohledně rozsahu úmluvy jsou tzv. kabinová zavazadla. S vysvětlením této komplikované otázky je nutno se spokojit s odlišnými názory soudů států, v nichž byla tato otázka řešena.

Pojem letadla žádné zvláštní pochybnosti nevyvolává. Vycházíme z definice ICAO: „zařízení, které se udržuje v atmosféře na základě reakce se vzduchem, která je jiná než reakce vzduchu se zemským povrchem“. Druhá část definice je odpovědí na nově se objevivší lodě na vzdušných polštářích.

Zabývejme se nyní problémem přepravy za úplatu ve srovnání s přepravou zdarma. V prvním případě je aplikace úmluvy nezpochybnitelná. Ve druhém případě vyvodíme aplikaci Úmluvy pouze za situace, kdy se jedná o podnik, zabývající se za normálních okolností leteckou přepravou, ač se v konkrétním případě jedná o přepravu bezplatnou. Zastavíme se nyní u zvláštních kategorií, které by do takto vymezené osobní působnosti sice mohly spadat, ovšem soudní praxe dokazuje, že tomu tak není.

Na letecký personál se úmluva nevztahuje při výkonu pracovních povinností. Argument absence přepravní smlouvy je dostatečně relevantní. Ale pozor, je-li zaměstnanec (pilot, palubní průvodčí) na pokyn

9. L. B. Goldhirsch, Warsaw Convention Annotated, str.10.

zaměstnavatele dopravován do místa výkonu služby – tzv. deadheading, působnost úmluvy se vyvodí. Podle pracovněprávních předpisů se ve valné většině jedná o placený výkon služby, doba na palubě se započítává do měsíčních a ročních povolených rozsahů výkonů služby pracovníků v dopravě, z hlediska faktického se ale o výkon služby nejedná, jelikož pracovník je v roli nejvíce podobné cestujícímu.

Mimo to mají pracovníci leteckých společností v rámci zaměstnaneckých výhod nárok na cestování zdarma pro sebe a často také pro rodinné příslušníky. Zde právní praxe soudů dovozuje aplikaci úmluvy pouze na případy, kdy je pracovníku/cestujícímu popř. další osobě vystavena letenka.

Analogicky postupují letecké společnosti v rámci svých zákaznických programů (Frequent Flyer). Cestující splněním podmínek – akumulací příslušného počtu „mil“ nebo bodů nalétaných na základě zakoupení tradičních letenek - získá nárok na bezplatnou přepravu. Ta se ovšem z důvodu zachování aplikovatelnosti Úmluvy nadále realizuje pomocí letenek (viz. dále o přepravních dokumentech).

V souvislosti s osobní působností Úmluvy nemohu nezmínit zajímavý příklad z vlastní zkušenosti: Po dlouhá léta užívané praktiky dopravců Španělského království, kdy se v rámci kolegiality navzájem přepravují piloti - velmi často zaměstnanci navzájem si konkurujících leteckých společností. Tato činnost v podobě, v jaké k ní dochází, nemá oporu v žádné právní úpravě. Je tolerována pod hlavičkou „náhradní posádky“ přepravované na tzv. jumpseatu, tedy mimo kabinu cestujících. Osoba takto vzata na palubu by kromě průkazu obchodního pilota a identifikační karty své společnosti měla disponovat i typovým oprávněním letounu, na jehož palubě hodlá cestovat. Rozhodnutí je na kapitánovi letadla a podotýkám, že především poslední z uvedených náležitostí nebývá vyžadována a k přepravě následně dochází v předních řadách kabiny pro cestující.

Nepoužitelnost Úmluvy na tyto případy je zřejmá, přestože soudy s takovou situací doposud nebyly konfrontovány. Konečně musíme zmínit také pracovníky letecké inspekce při výkonu svých povinností, kontrolní činnosti na palubách letounů, na něž se působnost Montrealské Úmluvy nepoužije ze stejných důvodů jako na ostatní letecký personál při výkonu služby. Do této chvíle jsme se zabývali aplikovatelností na případy, jež je možné podřadit pod subkategorie mezinárodní letecké přepravy pravidelné a nepravidelné. Tato mezinárodní přeprava se provozuje na základě národních licencí (Licence k provozování obchodní letecké dopravy).

Použitelnost Montrealské Úmluvy na případy mezinárodní letecké přepravy se tímto dle mého názoru teoreticky ještě nevyčerpává. Částečně by mohla zasahovat i do oblastí běžně nazývaných „všeobecné letectví“ (General Aviation). S tímto termínem se nesetkáme v pramenech mezinárodního leteckého práva, setkáváme se s ním však v každodenní letecké praxi. Kromě rekreačního létání zahrnuje GA letecké práce, v obchodní letecké přepravě potom kategorii aerotaxi. Na rozdíl od pravidelné a nepravidelné dopravy se pro něj nevyžaduje licence, ale většinou pouze povolení ze strany Úřadů pro civilní letectví v jednotlivých zemích (Civil Aviation Authorities). Nestane se tak provozovatelem mezinárodní obchodní letecké přepravy, která vedle licence ministerstva dopravy vydávajícího státu vyžaduje provozní oprávnění států, do nichž hodlá společnost dopravu provozovat. Z ustanovení Úmluvy by tedy nešlo o podnik či organizaci zabývající se leteckou dopravou. To nevylučuje provozování aerotaxi z jednoho státu do druhého. Pokud by přeprava proběhla za úplatu, dovozují aplikovatelnost úmluvy za předpokladu dodržení všech náležitostí vč. přepravních dokumentů. V opačném případě, jednalo-li by se o přepravu zdarma, což by mohl být případ tzv. corporate aircraft – dopravy zaměstnanců a managementu společností letouny za tímto účelem vlastněnými – nikoliv.

Vymezení mezinárodní přepravy zůstalo zachováno podle Varšavské úmluvy. Kritériem je stanovení místa odletu, přistání a zastávek. Pouhý přelet cizího území bez přistání na něm ještě nečiní dopravu „mezinárodní“, dojde-li potom k přistání na území státu odletu popř. na území státu, jenž není stranou Úmluvy. Aby měla doprava charakter mezinárodní, musí být: Buď místo příletu v jiném smluvním státě odlišném od státu odletu, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy. Nebo musí být zastávka v jiném (i nesmluvním) státě, je-li stát odletu shodný se státem příletu (typicky tzv. zpáteční letenky). Není přitom potřeba faktického dokončení letu, stačí úmysl, kdy let skončí nečekaně na území původního státu následkem ať už havárie nebo nouzového přistání.

Předem dohodnutá zastávka - mezipřistání by měla být dopravcem vyznačena minimálně v letovém řádu. Za zastávky se považují pouze ta mezipřistání, uskutečněná pro obchodní účely tj. z důvodu nástupu a výstupu cestujících, vykládky zboží ap. Technická mezipřistání z důvodu čerpání pohonných hmot nebo výměny posádky nejsou faktorem ovlivňujícím „mezinárodnost“ přepravy. To, že jednotlivé úseky (segmenty) provozuje několik dopravců, nehraje roli. Pro řešení otázky zachování působnosti stojí za zmínku dále tzv. následní dopravci. Vždy musí jít o jednu přepravní smlouvu patrnou z přepravního dokumentu. Změna data na situaci nic nemění. V případě změny destinace (rerouting), se Úmluva aplikuje, je-li zachována jednota původní přepravní smlouvy. V případě pokračující cesty, na základě nové přepravní smlouvy, je neaplikace Úmluvy z předchozí přepravy více než zřejmá.

Na závěr pojednání o působnosti Montrealské úmluvy předkládám negativní vymezení v duchu Montrealského protokolu IV, z kterého bylo převzato ustanovení o úpravě přepravy pošty, podle něhož dopravce odpovídá pouze příslušné poštovní správě v rámci pravidel platných pro jejich vzájemné vztahy.

Přepravní dokumenty ve světle Montrealské úmluvy

Letecká přeprava v mnoha ohledech kopírovala koncepce po léta užívané v dopravě námořní a železniční. Od vzhledu kabin prvních dopravních strojů, přes uniformy až po administrativně-organizační nástroje. Projevilo se to i stanovením formálních náležitostí dokumentů týkajících se přepravy, upravených poprvé uceleně ve Varšavské úmluvě. Při přepravě cestujících je dopravce povinen vydat letenku (billet de passage, passenger ticket, projezdnoj bilet, billete, Flugschein). Podrobnosti o povaze letenky stanoví všeobecné podmínky IATA a na nich založené Všeobecné dopravní podmínky pro dopravu cestujících, zavazadel a zboží většiny leteckých dopravců. My se ve výkladu omezíme na rigorózně vyžadované formální náležitosti letenky v Úmluvě, s důrazem na nové aspekty jejího montrealského znění.

Pro přepravu cestujících musí být vydán individuální nebo hromadný přepravní dokument obsahující: a) vyznačení míst odletu a určení b) pokud jsou místo odletu a určení na území jedné smluvní strany a byla dohodnuta jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, vyznačení nejméně jedné takové zastávky. Vyznačení míst odletu a určení není v Úmluvě blíže specifikováno. Mohlo by se tedy jednat o jakékoliv označení, ze kterého bude toto místo patrné. Ve většině případů půjde o letiště, jež má vždy přidělen kód Mezinárodní organizací pro civilní letectví. IATA používá vlastní trojznaké označení. To se na rozdíl od označení ICAO neomezuje pouze na letiště, čehož v poslední době hojně využívají letecké společnosti v rámci svých marketingových opatření pomyslně rozšiřujících síť destinací. Jde vesměs o domácí návaznou pozemní přepravu vlaky či autobusy, provozovanou jako letecké linky. IATA tyto praktiky toleruje, ale z hlediska úpravy přepravních dokumentů podle Úmluvy by takové označení odletu či příletu v letence bylo nepřipustné.

Pro demonstraci uveďme jednoduchý příklad jednosměrné letenky z Brna do Paříže se zastávkou v Praze, podle kódu IATA pro účely rezervace

uváděno jako ZDN-CDG. Ač pohled do letového řádu spíše navozuje dojem provozování prvního segmentu bratry Wrighty, nejedná se o nic jiného, než téměř tříhodinový „let“ z autobusového nádraží po D1. Ani stevardka ve třídě business ovšem nic nemění na tom, že tento úsek nezakládá vztahy z přepravy podle Montrealské úmluvy. Není vyloučeno, aby při takto kombinované dopravě byly do přepravních dokumentů zapsány podmínky pro jiné druhy dopravy, za místo odletu však bude považována Praha-Ruzyně.

Jiná by byla situace v případě dražší alternativy BRQ-CDG. Zde první úsek probíhá z brněnského letiště Tuřany letadlem ATR-42. Přeprava z tohoto místa tedy splňuje náležitosti Montrealské úmluvy - podmínku mezinárodní přepravy letadlem mezi dvěma smluvními státy, v tomto případě s přerušením. Vztahuje se proto na oba dva segmenty této letenky.

Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu sice nepožadovala vydání letenky formou žádného cenného papíru, očekávala se ale její existence, jakožto legitimačního dokladu, důkazního prostředku o existenci přepravní smlouvy. Z povahy věci bylo možno ze strany tvůrců Úmluvy předpokládat formu papírového bločku, z nějž zaměstnanci letecké společnosti před nástupem do letadla (resp. vydáním palubní vstupenky) odtrhnou kupón odpovídající příslušnému segmentu.¹⁰ V tomto se také projevuje již naznačené chápání místa příletu. V běžné řeči se jím rozumí místo, kde vystoupíme z letadla, do kterého jsme nastoupili, tedy místo uvedené na každém z kupónů reprezentujících jednotlivý segment (leg). Především u tzv. zpátečních letenek se této interpretaci běžně neubráníme, pro potřeby výkladu Úmluvy je však za toto místo třeba považovat až konečnou destinaci, místo ukončení posledního segmentu.

Dále se pozastavme nad otázkou nutnosti faktického fyzického zhmotnění letenky jako takové. Varšavská úmluva ho předpokládala a contrario už tím, že se zmiňovala o případě, kdyby k němu nedošlo. Dopravce by se v tom případě nemohl dovolávat ustanovení z Úmluvy limitující jeho odpovědnost, jež musela být součástí každé letenky.

Absence na druhou stranu neměla vliv na trvání přepravní smlouvy, nebyli prokázán opak. Kromě samotného nedodání soudní praxe řešila případy pozdního dodání, kdy cestující již seděl v letadle, zamítnuty byly případy včasného dodání, leč omylem osobě „stojící vedle“¹¹ a případy kupónů díky velikosti písma nečitelných. S hromadným přepravním dokumentem, často užívaným v dopravě charterové se setkáme až v Montrealské úmluvě.

Podstatný rozdíl tkví především v tom, že místo fyzického vydání mohou být údaje uvedené pod a) i b) obsaženy v jakémkoliv jiném prostředku. Pokud se použije takový jiný prostředek, musí dopravce o takových údajích vydat cestujícímu písemné potvrzení. Kromě toho mu musí vydat písemné oznámení upozorňující na to, že v případě aplikace Úmluvy se podle ní řídí a může být omezena odpovědnost dopravců za usmrcení nebo zranění osob, zničení nebo ztrátu nebo poškození zavazadel a zpoždění.

Jako na problematice můžeme nahlížet na poslední ustanovení v souvislosti s dokumenty pro přepravu cestujících nestanovujících na žádný z výše uvedených požadavků žádné sankce. Dokonce je přímo vylučuje. Existence přepravní smlouvy a její platnost není ohrožena, Montrealská úmluva se bude, na rozdíl od předchozí úpravy, aplikovat včetně ustanovení o omezené odpovědnosti. Z výše uvedených požadavků se tak stává *lex imperfecta*. Na obhajobu tohoto ustanovení lze snad uvést, že „právní kultura“ je při mezinárodní letecké dopravě v dnešní době poměrně vysoká a nemělo by tak hrozit zneužívání této nedokonalosti za strany dopravců. Zároveň je v určitých případech nově koncipována odpovědnost dopravce do poměrně vysoké částky jako absolutní, takže v jistém smyslu již pro dopravce není trestem nemožnost použití odpovědnostního limitu.¹²

Pozastavme se nyní nad výkladem onoho „jiného prostředku“, jímž podle nového znění třetího článku Úmluvy být nahrazena klasická

10 L. B. Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated*, str. 27 Definitions.

11 L. B. Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated*, str. 31 Constructive Delivery.

12 J. Horník, *Od Varšavy k Montrealu*, *Právník* 2000, str. 267.

letenka. Jiným prostředkem je nutné chápat takový způsob přechovávání údajů, z něhož nejsou přechovávány údaje pro cestujícího zjistitelné pouhým pohledem, resp. přečtením. Bylo-li by tomu tak, šlo by o klasický dokument. Českého překladu jsme se dočkali na základě vyjádření „any other means“ z anglického znění originálu Úmluvy.

Pracovní překlad do českého jazyka provedený Ministerstvem dopravy a spojů ještě před konáním mezinárodní konference používal nešťastný a zavádějící spojení „jakýkoli jiný doklad“. K vyhlášení této verze nedošlo proto, že termínu „doklad“ je zpravidla používáno ve významu písemného dokumentu, ze kterého je na první pohled zřejmý jeho obsah. Cílem modernizace Úmluvy je ale právě rozšíření o nové formy uchovávání údajů, tedy odlišné od do té doby výlučně tištěné letenky. Proto v definitivní verzi pracujeme s výrazem „prostředek“.

Otevírá se nám prostor pro zavedení elektronických letenkových systémů. (electronic ticketing systems). Již od šedesátých let fungovaly globální elektronické rezervační systémy, na základě kterých zastoupení letecké společnosti či cestovní kanceláře v okamžiku ověří disponibilitu (popř. vyprodanost) jednotlivých letů, změny v letovém řádu a tarifní podmínky popř. doplňkové služby. Poté uskuteční rezervaci, jejíž platnost podmíní vystavením letenky (samozřejmě klasické) do určité doby. Vystavení letenky je spojeno s přijetím platby.

V souvislosti s masovým rozšířením kreditních karet dochází k evoluci těchto postupů. K vystavení může dojít na základě telefonické objednávky či od devadesátých let prostřednictvím internetu, ihned při rezervaci. Usnadnění se dočkaly jednak letecké společnosti odpadnutím doby „nejistoty“ od uskutečnění rezervace do přijetí platby a hlavně cestující, jež nemusí provádět převody mezi účty, ani vážit cestu na pobočku za účelem zaplacení. Letenky jsou zaslány poštou nebo vyzvednuty na letišti před odletem. I přes elektronickou rezervaci a následně i možnou platbu ještě nejde o letenky elektronické, předpokládané zněním Montrealské Úmluvy.

O ty půjde až v okamžiku, kdy i samotné vystavení probíhá pouze elektronicky, prostřednictvím serveru letecké společnosti. Tato elektronická letenka (někdy nazývána e-ticket, cyber ticket ap.) vzniká v nehmotné podobě. Cestujícímu je dále elektronicky zasláno potvrzení o přijetí platby, čísla letu, době odletu ap. Důležitou informací je kód nazývaný referenční, rezervační či letenkový, potvrzující v systému společnosti existenci prostředku zakládajícího přepravní smlouvu. Toto potvrzení slouží pro informační účely. Přestože se předpokládá následný tisk a předložení při odbavení, nejde o přepravní dokument. Slouží pro kontrolní účely cestujícího, výše uvedený kód usnadní práci odbavujícího personálu, v zásadě ale postačí identifikace dokladem obsahujícím fotografií.

Toto potvrzení, či spíše itinerář (Obr. 1), bývá zaměňováno za písemné potvrzení o informacích v „prostředku“ (elektronické letence) obsažených - podle druhého odstavce článku 3 Úmluvy. O něj nejde vždy, k „písemnosti“, jež je condicio sine qua non tohoto potvrzení, vůbec nemusí dojít. Úmluva blíže nespecifikuje dobu vydání tohoto potvrzení. Letecké společnosti proto pro případ nevytištění cestujícím zakomponují informaci o odletu a příletu a dále potom písemné oznámení upozorňující na aplikaci Úmluvy, podle níž se řídí odpovědnost dopravců do palubní vstupenky (např. Air France). Přesto se v praxi letecké společnosti často omezují na zaslání itineráře s odkazem na Montrealskou Úmluvu elektronicky, vydávající ho za toto písemné potvrzení (Obr. 2). Dle mého názoru to není správné, držíme-li se striktního výkladu Úmluvy.

Obdobné postupy přicházejí v úvahu i při dalších prostředcích odlišných od klasických – tištěných letenek. Jedná se především o předplacené magnetické či elektronické karty, např. Flypass společnosti Air Europa, systém Talonair a mnohé další.

Zajímavým fenoménem je nově zaváděné internetové odbavení. Cestující si nejen zakoupí elektronickou letenku, ale následně i vybere místo v letadle a sám vytiskne palubní vstupenku, obsahující informace Úmluvou

vyžadované. Ta tedy opět plní funkci mnohokrát zmiňovaného potvrzení. Cestujícímu je tímto krokem ještě více ulehčen odlet. Vyhne se případným frontám u přepážek tím, že směřuje přes bezpečnostní (u nás do roku 2008 ještě i pasovou) kontrolu přímo k nástupu do letadla a díky tomu se ho týkají pouze časové limity pro uzavření Gatu a ne omezení doby odbavení. Přestože palubní vstupenku si doma vytiskne sám, je tím plně splněn předpoklad písemného potvrzení ze strany dopravce. Na rozdíl od potvrzení – itineráře, by bez vlastnoručně vytištěného potvrzení nebyl připuštěn do letadla. Nejednalo by se o odmítnutí z přepravy. Byl by pouze odkázán k příslušné přepážce ke standardnímu odbavení. Tento nový aspekt organizace cestování dopravními letadly se tak plně shoduje s ustanoveními Montrealské úmluvy Pochopitelně zjednodušení takovým technicko-administrativním prostředkem se omezí pouze na případy cestování s kabinovými zavazadly. V případě zapsaných zavazadel je po elektronickém odbavení možno se vyhnout přepážce pro výdej palubní vstupenky, stále však zbývá odevzdání a zvážení zavazadel směřujících do prostoru pod cestujícími. Záměrně jsem nyní nepoužil termín internetové odbavení, protože takto postupujeme i u tzv. self check-in, tedy vlastnoručního odbavení pomocí počítačových terminálů v prostorách odletové haly letiště. Snad jen zbývá dodat, že na závěr tohoto procesu je vydáno potvrzení o každém zapsaném zavazadle – zavazadlový lístek.

Úmluva hovoří o zavazadlech i v souvislosti s nezapsanými, povinnost vystavení dokumentu se na ně nevztahuje. Dřívější úprava ve Varšavské úmluvě ho nazývala Průvodka pro zavazadla, termín zavazadlový lístek se přesto běžně používal. Na rozdíl od dnešní úpravy, bylo možno vydání zavazadlového lístku pro více zavazadel najednou. Celá úprava tohoto přepravního dokumentu byla zařazena do jednoho samostatného oddílu, Montrealská úmluva je spojuje v článku 3 – Cestující a zavazadla. Díky tomu nesplnění požadavků z tohoto článku, včetně nevydání zavazadlového lístku, neovlivňuje existenci přepravní smlouvy, ani neomezuje odpovědnost při zničení nebo ztrátě těchto zavazadel. Na

rozdíl od možnosti nahradit papírovou letenku jiným prostředkem, zavazadlový lístek – baggage tag musí být vydán v tištěné podobě. Na druhou stranu ubylo formálních náležitostí, v mnoha ohledech je spoléháno na Všeobecné dopravní podmínky IATA.

Třetím dokumentem v mezinárodní letecké dopravě je letecký nákladní list (Air Waybill, lettre de transport aérien, Luftfrachtbrief). Úprava AWB v Montrealské úmluvě v mnoha ohledech kopíruje vývoj v přepravních dokumentech pro cestující. Stejně jako letenku je možné ho nahradit jakýmkoliv jiným prostředkem obsahujícím údaje o přepravě nákladu. V této situaci má dopravce povinnost na vyžádání odesílatele vystavit potvrzení o převzetí nákladu (cargo receipt, nákladová stvrzenka), který umožní identifikaci nákladu a přístup k údajům obsaženým v jiném prostředku.

Jak AWB, tak nákladová stvrzenka může být ze strany odesílatele vyžadována pro každý kus zásilky zvlášť (u zavazadlového lístku je to přímo povinnost daná Úmluvou). Letecký nákladní list se vyhotoví ve třech prvopisech. Pro dopravce, který je podepsán odesílatelem, pro příjemce, také podepsaném odesílatelem a třetí kopie, podepsaná dopravcem, která se odevzdá odesílateli po převzetí nákladu k přepravě. Podpisy mohou být nahrazeny tiskem nebo razítkem. Vyznačení míst odletu, příletu a zastávek se shoduje s letenkou. Uvedené doklady musí navíc ještě obsahovat označení o hmotnosti zásilky. Není nadále vyžadováno upozornění na omezenou odpovědnost podle Úmluvy obsaženou v článku 8 a 9 Haagského znění. Jakýkoliv nesoulad s ustanoveními o přepravních listinách, popř. dokonce přeprava nákladu, při které nebude letecký nákladní list vydán vůbec, zakládá plnou odpovědnost, jež se bude řídit příslušnými ustanoveními o odpovědnosti podle znění Montrealské Úmluvy.

Kapitola 3

OBCHODNĚ – PRÁVNÍ OTÁZKY

Pojem vzdušného prostoru a svobod vzduchu

Princip respektování úplné a výlučné suverenity státu nad vzdušným prostorem nad jeho územím zaujímá vedoucí místo v systému principů a norem mezinárodního práva vzdušného prostoru. Výkon této pravomoci státu nepodléhá schválení jinými státy, je výrazem existence státu jako subjektu mezinárodního práva. Tato moc je úplná, jak z hlediska obsahového, resp. neomezená v žádném ze svých prvků ze strany jiného státu, tak z pohledu výlučnosti (celistvosti), zabezpečující státní moc ve všech vzdušných prostorách dotyčného státu. Obě roviny dispozice nad vzduchovou hmotou vycházejí z kodifikovaného mezinárodního obyčeje, a nad to jsou zakotveny v článku 1 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

Tento suverénní prostor se vertikálně rozprostírá od zemského povrchu po prostor kosmický, podléhající zvláštnímu režimu. (před Deklarací Valného shromáždění OSN v r. 1963 platilo lat. *usque ad coelum*). Teritoriálně vyčleníme suverénní vzdušný prostor negativně vůči prostorům vyňatým z působnosti státní moci, tzv. *res omnium communis*, nad výlučnou ekonomickou zónou a Antarktidou. Vůči sobě navzájem jsou svrchované vzdušné prostory limitovány územími států, nad nimiž se rozprostírají. Pro pochopení toho, co se těmito státními územími rozumí, vyjdeme z článku 2 Chicagské úmluvy: „pozemní oblasti a přilehlé k nim pobřežní vody stojící pod svrchovaností, suverenitou, ochranou nebo mandátem příslušného státu“. Rozpory vyvolává otázka průlivů a ostrovních vod, pro něž je třeba hledat odpověď v Úmluvě OSN o mořském právu z roku 1982, ač o mnohé aspekty nadále panují v nauce spory.

Mezinárodní letecká doprava, a to jak pravidelná, tak nepravidelná se provádí především za účelem přepravy cestujících, zavazadel, zboží a pošty za úplatu, což jí dává její obchodní povahu. Nyní se budeme zabývat tím, jakými právními prostředky je možné tuto dopravu formálně zabezpečit. Prostory výlučné ekonomické zóny poskytují bez dalšího každému právo svobodného přeletu. Z hlediska obchodního skutečnost sice nepostradatelná, sama o sobě však bezcenná. Lze si jen těžko představit přepravu z jednoho místa tohoto prostoru do druhého. I při přistání v mezinárodních vodách (tzv. létající lodě např. Boeing 377 Stratocruiser provozované na mezikontinentálních linkách před 2. světovou válkou), se přestupem cestujících na plavidlo povaha tohoto letu dostává do rámce výkonu dalších obchodních práv.

Ta se realizují na základě pěti tzv. svobod vzduchu, nazývaných též letecké svobody a to v závislosti na rozsahu povolené komerční činnosti. Nejde o svobody ve smyslu zmíněného přeletu výlučné ekonomické zóny, garantovaného bez dalšího. Jedná se o práva upravená přímými normami mezinárodního práva soukromého na dvoustranné i mnohostranné úrovni.

První leteckou „svobodou“ je právo tranzitního přeletu přes území suverénního státu, bez přistání na něm. Zcela jistě fenomén, bez něhož by dnešní doprava velkokapacitními stroji na dlouhé tratě (longhaul flights) byla nerealizovatelná.

Druhou leteckou svobodou rozumíme právo tranzitního přeletu přes území cizího státu a přistáním na tomto území pro neobchodní účely, tj. bez práva vykládat nebo brát na palubu cestující, zboží či poštu. Společně s první svobodou se neposkytuje právo obchodní činnosti na území státu, kde se uskutečňuje. Mají tak podpůrný charakter. V dnešní době se využívá stále méně v souvislosti se zvyšováním doletu a menší technickou náročností strojů. Z ekonomického hlediska se proto dopravci snaží

technickou obsluhu letadel spojit s vykládáním, či nakládáním cestujících, zboží a pošty.

Tím se dostáváme ke třetí a čtvrté svobodě, které zakládají práva na provádění mezinárodní letecké přepravy v pravém slova smyslu. Pro pátou svobodu je klíčovou činností také nakládka – vykládka cestujících, zboží a pošty, ovšem ve srovnání se třetí a čtvrtou svobodou se jedná o cesty na úsecích mezi třetími zeměmi a zemí smluvního partnera. Někdy se ještě hovoří o tzv. omezené páté svobodě (stop-over), tj. přerušení cesty na trase s právem přepravy pouze těch cestujících, kteří cestu přerušili, bez možnosti přepravovat další cestující, pro něž by toto přerušení bylo výchozím místem přepravy.

Nad rámec těchto pěti svobod hovoříme někdy ještě o šesté svobodě, velmi podobné té předchozí, vůči které má pozici speciální. Jde o případy provádění přepravy cestujících, zboží a pošty mezi třetími zeměmi přes vlastní území. Může plnit doplňkovou, resp. konkurenční funkci vůči přímým linkám mezi třetími státy. Hojně se využívá při mezikontinentálních letech uskutečňovaných pouze několika největšími dopravci z oblastních letišť (hubs), po předchozím „svozu či rozvozu“ cestujících koordinovaně napojenými linkami z okolních zemí.

Sedmou, takměř dodatkovou svobodou, máme na mysli obchodní přepravu mezi třetími zeměmi s úplným vynecháním území vlastního státu dopravce. Její vyčleňování vůči páté je podle mého názoru zbytečné a také se ne vždy provádí. Na konec teoretického rozboru přikládám tzv. právo kabotáže (hovoří se o osmé svobodě) – přepravě mezi letišti téhož cizího státu na jeho „domácích“ linkách.

Poskytování obchodních práv, liberalizace

Do poloviny minulého století se nerozlišovalo právo provádění mezinárodních letů pro obchodní účely od letů neobchodních. S masovým rozvojem komerční dopravy bylo nutno tyto kategorie oddělit a podrobit obchodní dopravu zvláštnímu režimu vůči, dnes již kvantitativně „zbytkovým“, soukromým letům. Po schematickém rozboru výkonu obchodních práv-svobod nyní přistoupíme k objasnění jejich skutečné aplikace v mezinárodněprávní praxi států. Zdůrazňuji, že pouze stát a nikdo jiný tato práva poskytnout nemůže, pouze stát jako subjekt mezinárodního práva je k tomuto nadán svrchovanou mocí.

Na prvním místě zmiňme možnost přeletu a to dohromady s druhou svobodou , s níž tvoří v rámci svobod vzduchu určitou podskupinu tranzitních práv. Čistě obchodní povahu letu propůjčí až ve spojení s dalšími, návaznými činnostmi. Chicagská úmluva pro tyto tranzitní svobody stanoví širší rámec. Pro případ pravidelného letu v článku 6 podmiňuje jeho provedení svolením ze strany státu. Tranzitní práva jsou upravena na nejširší úrovni ze všech tzv. svobod vzduchu v mnohostranné mezinárodní smlouvě: Dohodě o tranzitu mezinárodních leteckých služeb (tzv. Dohodě o dvou svobodách). Pro případ nepravidelného letu najdeme více než jen rámcovou úpravu, nýbrž přímé zmocnění v Chicagské úmluvě. Tato letadla jsou přímo na základě článku 5 oprávněna přelétávat území smluvních států a přistávat pro účely neobchodní. Poukazuji na možnou nesrovnalost ve vymezení nepravidelného letu, zaměnitelného s nepravidelnou leteckou (charterovou) dopravou. Rada ICAO tuto nejasnost osvětlí až vymezením Pravidelné letecké dopravní služby, pod níž díky „systematické sériovosti“ tato charterová doprava spadá. Nepravidelné obchodní lety, ze své podstaty z valné většiny omezující se na dopravu aerotaxi, jsou díky navazujícím ustanovením článku 5 ještě nadány dalšími bezprostředními právy – nakládat nebo vykládat cestující,

zboží nebo poštu. Tyto nepravidelné lety tak disponují svobodami vzduchu na základě těchto ustanovení, nevylučuje to však právo smluvních států Chicagské úmluvy stanovit další podmínky z důvodů bezpečnostních či jiných. Logicky se nyní posuneme zpět k pravidelné letecké dopravní službě a zbývajícím svobodám nad rámec tranzitu. Článek 6 dodá opět pouze rámcovou úpravu, odkazující na zvláštní svolení nebo jiné zmocnění státu a v souhlasu s podmínkami takového svolení nebo zmocnění. Na mnohostranné úrovni se jedná o Dohodu o mezinárodní letecké dopravě (tzv. dohodu o pěti svobodách vzduchu), z hlediska počtu signatářských států zdaleka nedosahující úrovně Dohody o dvou svobodách vzduchu.

Proto se vývoj začal ubírat cestou dvoustranných leteckých dohod (bilateralismus). V této souvislosti je třeba zmínit vzorové letecké dohody, vyhrazující smluvním státům právo určení a nahrazení leteckých podniků, do nedávné doby omezující se na pouze jeden podnik z každé smluvní strany. Takové praktiky se v souvislosti s liberalizací, opouštěním protekcionalistických tendencí ze strany vlád směrem k národním „vlajkovým“ dopravcům a nástupem nových „low-cost“ společností, postupně opouští. Proces je zřejmý z obsahu 85 leteckých dohod o „otevřeném nebi“, zajišťujících liberalizaci tarifů a stanovení kapacity sedaček nabídnutých k prodeji, volný přístup na všechna letiště smluvních partnerů, neomezená práva páté svobody a možnost uzavření ujednání o společných kódech (code-sharing).¹³ Na druhou stranu není možno než konstatovat stále přetrvávající omezení při aplikaci práv ze sedmé svobody, a nemožnost získání podílů cizích dopravců nad stanovené limity. Nelze dále nezmínit jen velmi pomalu roztávající ledy stále málo využívané kabotáže především v USA a ES. ES je v tomto směru relativně dále, i v tomto směru platí zásada volného pohybu služeb, tzn. zákaz jakékoli diskriminace z hlediska státní příslušnosti nebo z hlediska státu, v němž je

dopravce usazen.¹⁴ Tento princip prohlubuje liberalizaci svým postupným prorůstáním do sekundárních předpisů týkajících se letecké dopravy.

13 J. Čapek, *Civilní letectví ve světle práva*, LexisNexis CZ 2005, str.131.

14 M. Pauknerová, *Právo EU a doprava*, *Právní rozhledy* 9/1998, Příloha Evropské právo.

Kapitola 3

VYBRANÉ TECHNICKO – PROVOZNÍ ASPEKTY

Letadla – klasifikace, způsobilost, příslušnost

První právní klasifikaci letadel upravila Pařížská Úmluva z roku 1919, zavedením dělení na letadla soukromá a státní. Z podobného hlediska vychází i aktuální členění podle článku 3 Chicagské Úmluvy, v souvislosti se stanovením působnosti všech ostatních ustanovení na letadla civilní resp. vynětím letadel státních, tedy vojenských, policejních a celních. Letadla lze, obecně řečeno, především po konstrukční stránce rozdělovat podle celé řady kritérií, jejichž vyčerpáním bychom přesáhli rámec tohoto pojednání.

Přidržíme se proto základní klasifikace, s níž se setkáme v Annexu 7 k Chicagské Úmluvě (Obr. 3), z kterého je patrné, že základním hlediskem je princip vzniku vztlaku/princip letu. Vycházíme z aerodynamických a konstrukčních vlastností. Annex 8, zabývající se problematikou letové způsobilosti, rozděluje letadla do klasifikačních tříd podle následujících hledisek: 1) použití - třída pro veřejnou dopravu, třída pro leteckou práci, třída turistická, třída speciální, 2) říditelnosti a namáhání - letadla normální třídy, letadla cvičné třídy, letadla akrobatické třídy, 3) provozní bezpečnosti (zejména pokud jde o kritické podmínky, např. vysazení pohonné jednotky ap.) – třída A, B, C a D. Vymezení těchto subkategorií hraje roli v rámci konkretizace a individualizace minimálních závazných požadavků na letadla ICAO.

Z právního hlediska je letadlo připraveno k letu od okamžiku, kdy příslušný orgán členského státu vydá dokument – osvědčení o letové způsobilosti (Airworthines Certificate, Certificado de aeronavegabilidad – Obr. 4). Povinnost se týká pouze vícemotorových letadel uvedených do provozu po 13. červnu 1960, se vzletovou hmotností nad 5700 kg, určených pro mezinárodní přepravu cestujících, nákladu a pošty. Nestanoví-li předpis něco jiného, standardy se uplatňují v plné míře na celé letadlo tj.

včetně pohonných jednotek, systémů a vybavení. Pro vydání tohoto dokumentu je potřeba, aby veškeré úkony ohledně letadla byly prováděny v souladu se systémem norem a požadavků zajišťujících bezpečný provoz letadla ve všech fázích, počínaje jeho projektováním a konče provozem a údržbou – normami letové způsobilosti. Širší rámec pro technické předpoklady (hovoří se o standardech) v Annexu 8 tvoří článek 33 Chicagské Úmluvy formulací: „osvědčení o způsobilosti k letu, vydaná a uznaná za platná státem, v němž je letadlo zapsáno do leteckého rejstříku, musí být uznána ostatními smluvními státy“.

Osvědčení o tom, že letadlo odpovídá těmto požadavkům na něj kladeným vydávají příslušné státní orgány členských zemí – Úřady pro civilní letectví (dále jen Úřad). O způsobilosti rozhodne Úřad na základě žádosti podané výrobcem, dovozcem popř. provozovatelem letadla. Podmínkou pro schválení letové způsobilosti je shoda letadla se schváleným typem letadla a ověření jeho konkrétní letové způsobilosti. Neodpovídá – li letadlo kteréhokoli členského státu těmto požadavkům, nemůže být připuštěno k mezinárodnímu provozu na území členských států, resp. díky přizpůsobování národních technických norem (v ČR předpis L8) do provozu vůbec (viz. kapitola 1 o unifikaci). Zjistí-li Úřad při pravidelné kontrole, že letadlo nesplňuje podmínky letové způsobilosti, zadrží osvědčení o letové způsobilosti do doby odstranění závad. V případě trvalé letové nezpůsobilosti letadla rozhodne Úřad o letové nezpůsobilosti a odejme osvědčení o letové způsobilosti.

Shoda s předpisy o letové způsobilosti a na jejím základě vydané osvědčení o letové způsobilosti by bez dalšího ještě neumožňovala provozování civilního letadla podle Chicagské Úmluvy. Nezbytným předpokladem je registrace letadla v příslušném státě, čímž získává letadlo státní příslušnost, tvořící základ jeho právního statutu. Na jejím základě je letadlo zapsáno do „národního“ leteckého rejstříku. Kromě deklaratorních účinků vyplývají na základě Chicagské Úmluvy pro stát i některé povinnosti. Podle článku 29 je třeba zajistit, aby se dokument osvědčující

zápis do leteckého rejstříku – Potvrzení o zápisu do leteckého rejstříku nacházel na palubě letadla (spolu s ostatními listinami). Zároveň jsou státy povinny zabezpečit, aby jedno letadlo nepodléhalo registraci ve více zemích najednou. Samozřejmě se nevylučuje převod registrace z jednoho státu do druhého při změně vlastnických vztahů ap. Každý stát je odpovědný za provoz všech letadel zapsaných do svého leteckého rejstříku především ohledně technické způsobilosti (článek 31), posádky (článek 32/a/) a dodržování předpisů při vstupech do vzdušných prostorů cizích států. V neposlední řadě je třeba připomenout jurisdikci každého státu vůči trestným činům spáchaným na palubách letadel nesoucích jeho registrační značku.

Díky již zmiňovaným praktikám nájmu a pronájmu hojně používaných v mezinárodním provozu, může i stát registrace přenést povinnosti a určité funkce na jiný stát. Modernizovaný článek 83 odráží obecný zájem smluvních států Chicagské Úmluvy za určitých okolností realizovat tento transfer vůči státu provozovatele. Děje se tak následnými soukromoprávními úkony leteckých společností.

Vyjádření příslušnosti letadla se navenek projeví vyznačením tzv. značky státní příslušnosti. Značku státní příslušnosti tvoří série znaků státní příslušnosti obsažených v rádiových volacích značkách přidělených státu registrace Mezinárodní telekomunikační unií. Kromě toho může Mezinárodní telekomunikační unie prostřednictvím Mezinárodní organizace pro civilní letectví přidělit tzv. společnou značku „common mark“. Příkladem je udělení značky 4YB letadlu provozovanému společností Arab Air Cargo, založenou Jordánskem a Irákem, kde Jordánsko figuruje jako stát registrace.

Rejstříkovou značku tvoří písmena, číslice ,popř. jejich kombinace, vyjma skupin, které by mohly být zaměněny buď se skupinami pěti písmen použitých v Mezinárodní signální knize, část II. nebo se skupinami tří písmen, která začínají písmenem Q a jsou použity v Q-kódu, nebo tísňovém signálu SOS, pilnostními signály XXX, PAN a TTT. Určí ji Úřad pro

civilní letectví státu registrace. Letadla těžší vzduchu musí mít viditelné znaky, dosahující alespoň 50cm na nosných plochách a 30cm na trupu.

Posádka

Na palubách letadel se nacházejí osoby zajišťující jeho řízení a obsluhu za letu. Tyto osoby se nazývají posádkou letadla a spadající pod širší pojem leteckého personálu společně s obsluhujícím (palubní průvodčí) a pozemním leteckým personálem. Definici člena posádky nabízí Annex 1 – Personnel Licensing) k Chicagské Úmluvě jako: „osobu s průkazem způsobilosti, pověřenou výkonem povinností důležitých pro provoz letadla během letové doby“. Obdobně článek 32 Chicagské Úmluvy požaduje, aby byl každý pilot letadla používaného k mezinárodnímu létání vybaven diplomem a legitimací, které byly prohlášeny za platné státem, v němž je letadlo zapsáno do leteckého rejstříku. Platnost průkazu tedy není omezena teritoriálně, ale příslušností letadla, nachází-li se při mezinárodních letech v cizím státu či nikoli.

V praxi mezinárodního civilního letectví tedy vycházíme z uznávání cizích průkazů způsobilosti v jiných státech. Jedná se o situace, kdy je při mezinárodním letu státním příslušníkem prvního státu, s průkazem způsobilosti svého státu a letadlem téhož, provozován let ve vzdušném prostoru druhého státu. Ten průkaz obvykle uzná bez dalších administrativních řízení, vyhrazuje si však právo tak neučinit. Článek 33 tak pamatuje na případy, kdy by podmínky pro vydání tohoto průkazu neodpovídaly standardům pro průkazy v tomto druhém státě. Vyhrazuje si také právo neumožnit svým státním příslušníkům provozovat nad svým územím lety „cizím letadlem a průkazem způsobilosti cizího státu“.

Na národním předpise je potom zcela odvislá otázka uznávání průkazu držitelům průkazů cizích států (ať už cizím či vlastním státním příslušníkům), nejen pro provoz nad územím uznávajícího státu, ale i letadly jeho státní příslušnosti. Zde se *expresis verbis* vlastně nejedná o konvalidaci, ale spíše o konverzi. Jde o vydání nového průkazu způsobilosti, nepodmíněného trváním platnosti původního průkazu, na rozdíl od situace popsané v předchozím odstavci, kdy dochází k vydání tzv.

uznávací (konvalidační listiny) s vyznačením platnosti cizího průkazu. Tato vydávání nových průkazů v praxi států obvykle vycházejí z akceptace „náletu hodin“ žadatele Úřadem, jenž vydání průkazu podmiňuje vykonáním zkoušek jako v případě kteréhokoli jiného uchazeče o vydání. V poslední době se v rámci protekcionistických opatření leteckých úřadů některých států (např. FAA ve Spojených státech) vyžaduje dokonce vykonání celého výcviku pro průkaz způsobilosti daného státu, nehledě na předchozí zkušenosti a průkazy v cizích státech.

Výše popsané praxe jsou v rámci Evropské Unie již minulostí díky existenci organizace sdružující letecké úřady JAA (Joint Aviation Authorities). Letecké předpisy jimi vydávané (JAR – Joint Aviation Regulations) nejsou pramenem komunitárního práva a nezavazují tak jednotlivé státy. Jakožto vnitřní normativní instrukce Úřadů pro civilní letectví členských států (členská základna JAA je širší než EU) však mají nepochybný vliv na unifikaci a usnadnění každodenní praxe civilního letectví – mj. v oblasti vydávání a uznávání licencí (průkazů) leteckého personálu.

Předpis JAR-FCL vycházející z Annexu 1 se dělí na tři části: Part 1 obsahuje požadavky pro piloty letounů, Part 2 pro piloty vrtulníků a Part 3 se zabývá zdravotní způsobilostí. Obsahuje standardy a doporučení týkající se věku, znalostí, zkušeností a kvalifikace. Pro příklad uveďme některé požadavky pro vydání průkazu dopravního pilota letounů – Airline Transport Pilot Licence (Aeroplanes) – ATPL(A), nutnou pro vykonávání funkce velitele vícepilotního letadla v obchodní letecké dopravě: Dověšení 21. roku věku, zdravotní způsobilost 1. třídy, jež se vydává na základě lékařské prohlídky v určeném AMC (Aeromedical Center), minimálně 1500 hodin letové doby, průkaz obchodního pilota – CPL (Commercial Pilot Licence), příslušné zkoušky prokazující teoretické znalosti a praktická zkouška. CPL na rozdíl od ATPL umožňuje držiteli vykonávat funkci velitele pouze jednopilotního letadla nebo vícepilotního s maximálním počtem devíti sedadel pro cestující v obchodní letecké dopravě, u ostatních

vícepilotních letadel může zastávat funkci druhého pilota, jež bývá navíc podmíněna alespoň absolvováním teoretických zkoušek ATPL (tzv. FROZEN ATPL, obr. 5).

Z právního hlediska je funkce velitele letadla důležitá, během letu řídí veškerou činnost na palubě letadla. I když ustanovení Chicagské Úmluvy z roku 1944 neukládají přímo povinnosti veliteli letadla nebo posádce, může úkony Úmluvou upravené zajišťovat v řadě případů pouze posádka letadla v čele s velitelem letadla. Především k jeho povinnostem patří udržování zákonnosti, kázně a pořádku na palubě letadla. Velitel letadla má právo užít za letu všech nutných opatření vůči osobám, jež se nepodřídí jeho rozkazu popř. svým jednáním ohrožují bezpečnost letu. Jako osoba, jíž je svěřena ochrana nákladu a zavazadel, musí velitel letadla náležitě pečovat o jejich ochranu a k tomu účelu může bez zvláštního zmocnění přijímat příslušná opatření. V určitých případech může vystupovat jako státní orgán, tj. jako úřední osoba, která je zmocněna k výkonu určité pravomoci. Udělení takové pravomoci může být vynuceno specifickými podmínkami letadla za letu, jeho izolovaností a nutností přijmout opatření pro zajištění bezpečnosti letu a k zabránění činům, jež by mohly mít závažné následky.

Ač se pohybujeme v oblasti unifikované normami mezinárodního práva soukromého, je přesto nutno zmínit Úmluvu o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, sjednané v Tokiu v roce 1963. Ta uděluje veliteli letadla „policejní“ pravomoci pouze při mezinárodním letu, počínaje okamžikem, kdy vnější dveře letadla jsou po naložení nákladu a nastoupení cestujících uzavřeny, až do okamžiku, kdy kterékoliv z těchto dveří jsou otevřeny za účelem vyložení a vystoupení tzv. door closed – door open.

Časová působnost odpovědnosti velitele letadla je širší při výkonu operačních postupů (upraveny v Annexu 6 Aircraft Operation), zahájených předletovou přípravou, po jejímž skončení musí velitel letadla před zahájením letu podepsat prohlášení, že se přesvědčil o způsobilosti letadla

k letu, že je na palubě potřebné vybavení ap. Je-li přesvědčen, že by bezpečnost letu nebyla zajištěna, má právo nezahajovat let. Tím by nemohlo dojít k porušení podmínek pracovní smlouvy.

Do popředí vystupuje funkce velitele letadla také v případech tísně. V situacích, kdy se v tísni nachází vlastní letadlo, musí učinit veškerá vhodná opatření k zajištění bezpečnosti letadla, osob a majetku na palubě, a to i v těch případech, kdy jemu samotnému hrozí nebezpečí, ale všichni cestující ještě neopustili letadlo. Nachází-li se v tísni jiné letadlo, Annex 2 k Chicagské Úmluvě přímo obsahuje postupy pro velitele letadla jako svědka nehody a velitele letadla, jenž zachytil tísňový signál nebo informaci o tísni. V tom případě je povinen zaznamenat polohu vysílajícího letadla, zaměřit se na vysílání a dle vlastního úsudku letět podle pokynů k poloze oznámené tísňovým signálem. V mezinárodní přepravě je přesto praktické využití pomoci velitele letadla minimální.

Pravidla létání

Chicagská Úmluva z roku 1944 ve svém článku 12 výslovně zmiňuje tzv. pravidla létání (Rules of Air). Jeho ustanovení se omezují na otázku řešení působnosti konkrétních pravidel, podrobně upravených v Annexu 2. Především jsou tato pravidla bez dalšího aplikovatelná na všechna letadla nad oblastmi volného moře. Dále se všechny smluvní státy zavazují, že tato pravidla budou dodržována všemi letadly letícími nad jeho územím nebo pohybujícími se na jeho území. Pravidla také zavazují všechna letadla nesoucí značku státní příslušnosti tohoto státu, bez ohledu na to, kde se nachází. Státy se zavazují učinit k tomu veškerá opatření (např. v ČR půjde o zařazení těchto pravidel do prováděcího předpisu L2 k leteckému zákonu).

Mezinárodně – právní unifikace těchto norem dosáhla nejvyšší možné úrovně. Kromě samozřejmé aplikace těchto norem ve vztazích z mezinárodní přepravy (hovoříme spíše o letech než o přepravě, obchodní aspekt není podmínkou), se těmito pravidly řídí i letadla při letech vnitrostátních. Sjednocení technicko – provozní oblasti by jiné řešení ani neuneslo.

Konkrétní pravidla létání podrobně popsaná Annexu 2 je možno rozdělit na obecná pravidla s cílem zajištění bezpečnosti, pravidla týkající se letů za viditelnost (Visual Flight Rules – VFR) a pravidla pro lety podle přístrojů (Instrument Flight Rules).

Obecná pravidla týkající se všech letů (General Rules) na prvním místě zmiňují ochranu osob a majetku a s tím související úpravu tzv. minimálních výšek. Letadlo by mělo nad městy a shromážděními lidí - kromě fáze vzletu, přistání nebo na základě zvláštního povolení - udržovat takovou výšku, aby v případě nouzového přistání nezpůsobilo škody osobám ani na majetku.

V souvislosti s výškou je především pro pochopení obrazových příloh třeba objasnit její obvyklé vyjadřování. Termín „Height“ znamená výšku

nad terénem a kromě uvedené minimální výšky nad terénem (Minimum Height) se s ní setkáme při postupech pro přístrojové přiblížení (Decision Height a Minimum Descent Height). Mnohem častěji v letectví používáme vyjádření výšky nad hladinou moře a to buď výšky skutečné ve stopách (altitude) nebo výšky „tlakové“ (Flight Level – FL), vycházející z fikce. Např. FL 200 by znamenal skutečnou výšku 20000ft (stop) nad hladinou moře pouze za podmínek ISA ¹⁵, k čemuž dochází zřídka. Pro zvýšení bezpečnosti pravidla stanoví předepsané letové hladiny v závislosti na směru letu (obr. 6), neurčí-li služby řízení letového provozu jinak (viz. dále).

Obecná pravidla zabráňující srážkám potom (Avoidance of Collision) upravují právo přednosti navzájem se přibližujících letadel na sbíhajících se traťích, při předlétávání, čelním přiblížení, vzletu a přistání. Další obecná ustanovení Annexu 2 řeší povinnost a podmínky podání tzv. letového plánu (Flight plan, obr.7), tísňové a pilnostní signály, pozemní signály a zásah proti civilnímu letadlu (Interception od Civil Aircraft)

Lety podle pravidel za viditelnosti je možno provozovat pouze tehdy, dosahují-li hodnoty dohlednosti a vzdálenosti letadla od mraků alespoň hodnot uvedených na obr. 5 (Visual Meteorological Conditions – VMC). Z tabulky je zřejmé, že kdyby se letecká doprava omezovala na lety podle pravidel viditelnosti, její pravidelnost a v některých částech světa existence vůbec, by byly vážně ohroženy. Lety podle VFR se uskutečňují v omezeném množství v rámci tzv. všeobecného letectví (viz. výše) díky nižším nárokům na letadlo i pilota. Obchodní letecká doprava se provozuje podle IFR, jenž kromě samotné možnosti provozování letů za snížených meteorologických podmínek (Instrument Flight Conditions) zvyšuje automatizaci za letu i navigační přesnost. Některá letiště (Frankfurt nad Mohanem, Mnichov, Barcelona) lety VFR nepřipouští vůbec.

Letové provozní služby

V předchozích kapitolách jsme hovořili o vzdušném prostoru z hlediska uplatňování státní suverenity. Pro každodenní stále se zhušťující letecký provoz je třeba vzdušný prostor podrobněji klasifikovat. Na základě této klasifikace (obr. 8) se poskytují letecké provozní služby (Air Traffic Services) a dále specifikují pravidla letu (např. omezení rychlosti, požadavky na radiové vybavení). Pro zjednodušení se spokojíme s konstatováním existence řízeného vzdušného prostoru (Controlled Airspace), komunikativního vzdušného prostoru (Advisory Airspace), neřízeného vzdušného prostoru (Uncontrolled Airspace) a letových cest (ATS Routes) v rámci těchto prostorů.

Letové provozní služby zaujímají zvláštní místo v letovém provozu, a to jak vnitrostátním, tak i mezinárodním. Jejich podstata spočívá v řádném a systematickém využívání pozemních leteckých zařízení za účelem zajištění bezpečnosti a efektivnosti letů. ¹⁶ Annex 11 vyjmenovává nabídku poskytovaných služeb, detaily stanoví Doc. 444 a Doc. 7030.

Na prvním místě jsou to služby řízení letového provozu (Air Traffic Control Service). Služby ATC mají za úkol udržovat rozestupy mezi letadly a zabránovat tak srážkám při současném udržování plynulého toku leteckého provozu. Podle rozsahu resp. dosahu se dělí na oblastní služby řízení letového provozu (Area Control Service), přibližovací (Approach Control Service) a letištní (Aerodrome Control Service). S tím souvisí vymezení oblastí, kde se tyto služby řízení letového provozu poskytují (pro lety IFR). Říká se jim řízené oblasti (Control Area - CTA) popř. okrsky (Control Zone - CTR). Na druhém místě jmenované bezprostředně obklopují letiště a sahají tak až k zemi (obr. 9).

Dalším typem služby v rámci „balíku“ letových provozních služeb je letecká informační služba (Flight Information Service). Tyto služby se poskytují jednak letadlům využívajících služeb řízení letového provozu

prostřednictvím orgánu řízení letového provozu (Air Traffic Control Unit), tak ostatním letadlům ze strany leteckých informačních center (Flight Information Center). Vzdušný prostor je na základě jejich působnosti rozdělen na větší celky – letové informační prostory (Flight Information Regions). Vzdušné prostory evropských zemí obvykle obsahují několik takových oblastí. Tato služba nabízí relevantní meteorologické informace, informace o nebezpečných meteorologických jevech (SIGMET, AIRMET) informace o navigačních prostředcích, stavu letištních zařízení ap.

Do letových provozních služeb dále také řadíme služby při pomoci letadlům v tísni (Alerting Service). Ustanovení článku 25 Chicagské Úmluvy z roku 1944 stanoví závazek pro smluvní státy poskytnout takovou pomoc letadlům, ocitnuvším se v tísni na jeho území, kterou uzná za proveditelnou, a dovolit, aby pod dozorem jeho vlastních úřadů majitelé nebo úřady státu, v jehož rejstříku je letadlo zapsáno, poskytli pomoc, jež by za daných okolností byla nutná. Podrobné postupy pro samotné poskytování pomoci letadlům v tísni jsou obsaženy v Annexu 12 k Chicagské Úmluvě. Tyto služby se poskytují všem letadlům jenž využívají služeb řízení letového provozu, podala letový plán popř. se o nich řízení letového provozu dozví jakýmkoliv jiným způsobem nebo má důvodné podezření, že by mohla být předmětem nezákonného činu. Jakýmsi „sběrným centrem“ informací o takových letadlech bývá oblastní řízení letového provozu nebo letecké informační centrum, jenž informace dále předává záchranným koordinačním střediskům (Rescue Co-ordination Centers).

Rozhodující význam pro zahájení operací pátrání a záchrany (Search and Rescue) má přesné určení stavu, v němž se letadlo nachází. Zde rozlišujeme tři fáze. Údobí nejistoty (INCERFA) je stav, kdy existuje nejistota o bezpečnosti letadla a osob na palubě. Údobí pohotovosti (ALERFA) potom znamená stav, kdy je důvodná obava o bezpečnost letadla a osob na palubě. Údobí tísně (DETRESFA) je potom stav, kdy je

určitá nejistota, že letadlu a osobám na palubě hrozí vážné a bezprostřední nebezpečí nebo, že potřebují okamžitou pomoc.

Závěrem ještě zbývá poznamenat, že tak jako jsou Úřady pro civilní letectví sdruženy do organizace JAA, v důsledku narůstání objemu a složitosti letového provozu a vzrůstu investičních nákladů vznikají nové formy zajišťování letových provozních služeb. Důkazem je organizace EUROCONTROL, založená za účelem harmonizace a spolupráce evropských orgánů řízení letového provozu. Její činnost spočívá především ve sladění národních plánů, výcviku dispečerů, vypracování studií, výzkumu, výběru poplatků a provozování řízení letového provozu v horním vzdušném prostoru smluvních států této Úmluvy.¹⁶ Vytvoření organizace EUROCONTROL je společně s jednotnou evropskou certifikací letových provozních služeb a dalších nařízení součástí širšího projektu jednotného evropského nebe – Single European Sky.

15 ISA – International Standard Atmosphere: 15° C, 1013,2 hPA

16 J. Čapek, Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis CZ 2005, str. 199.

17 AIR LAW - JAR ATPL Study Guides Version 2.0, Four Forces Aviation 2000, str. 90.

Dodatek ke kapitole 1

Význam evropského práva civilního letectví

Během pětiletého období od vypracování mé diplomové práce „Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy“ zaznamenalo odvětví letectví resp. obchodní letecké dopravy změny doposud nevídané. Na jednu stranu je třeba konstatovat, že po technické stránce dochází k trvalému rozvoji, a to především díky paralelnímu vývoji a implementaci nových prvků informačních a komunikačních technologií do systémů řízení letového provozu i samotných letadel. Na druhou stranu letectví objektivně prodělává největší krizi za svou více než stoletou existenci. Do jaké míry je to zásluhou ekonomické krize, důsledky protiteroristických opatření, či volání po „zelenější“ letecké dopravě by bylo předmětem zcela jiné rozpravy, o to více však vyvstává do popředí otázka jakým způsobem a do jaké míry má být toto odvětví nadále regulováno.

Předmětem mé diplomové práce byl především popis vztahů a principů mezinárodního leteckého práva, jež vyplývají z příslušných mezinárodních smluv tvořících páteř Mezinárodní organizace pro civilní letectví a dále popis Varšavsko-Montrealského systému se zaměřením na přepravní dokumenty. Nyní bych rád přistoupil k popisu regionální úpravy evropského práva civilního letectví, jenž za posledních 5 let nabylo na ještě větším významu a jehož cílem je především napomoci obecnému rozvoji a dobrému fungování jednotného vnitřního trhu, vč. podpory volného pohybu pracovních sil, a to především maximální harmonizací příslušné legislativy.¹⁸

¹⁸ J. Čapek, Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis 2005, str. 75

Evropské právo civilního letectví lze vnímat jako přirozenou harmonizační snahu Evropské unie, nijak nevybočující z řady dalších rámcových oblastí úpravy v jiných odvětvích. Abstrahujeme-li však od tohoto ryze právního pohledu, můžeme dospět i k závěru, že se nejedná o nic jiného, než o letitou snahu vyrovnat se Spojeným státům, jež regulaci letecké dopravy rovněž řeší systémem vlastní úpravy nad rámec mezinárodních norem, jichž jsou signatáři.

Normy evropského leteckého práva mohou být obsaženy zejména v primárním právu, smlouvách mezi jednotlivými evropskými státy, mezinárodních smlouvách obsažených upravujících vztahy Společenství navenek, směrnicích (a následně ve vnitrostátních předpisech směrnice provádějící), rozhodnutích, doporučeních, stanoviscích a především nařízeních. Oblast regulace je velice široká, namátkou zahrnuje např. liberalizaci letecké dopravy, certifikaci dopravců, provoz letadel, ATM/ANS¹⁹, pravidla létání, hlášení událostí, ochranu životního prostředí, pravidla hospodářské soutěže, pravidla pro přidělování slotů, odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, vnitřní trh, ochranu před protiprávními činy, hlášení událostí, pokuty a penále, standardizační kontroly, nově potom i způsobilost leteckého personálu a provoz, tzv. letové standardy.

¹⁹ Ait Traffic Management/Air Navigation Services

Nařízení č. 261/2004

Nárůst letecké dopravy si rovněž vynutil nutnost úpravy oblasti práv cestujících. Původní úprava z roku 1991 stanovila společná pravidla pro náhrady za odmítnutí vstupu na překnihovaný let. Modernizovaná úprava našla své vyjádření v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 a byla rozšířena o kompenzace v případě zrušení a zpoždění letu. Jedná se o obdobu předpisu „Fly rights, a consumer guide to air travel“, vydaného americkým úřadem pro civilní letectví .

Úprava tohoto nařízení se na první pohled prolíná - spolu s nařízením 2027/97 - s úpravou Montrealské úmluvy, byla dokonce vyjádřena pochybnost, zda jeho ustanovení nejsou s Montrealskou úmluvou v rozporu. ESD však toto jednoznačně popřel ve svém stanovisku v nedávném rozsudku IATA a ELFAA²⁰, kdy přisoudil nařízení význam pomocného nástroje k okamžité nápravě na rozdíl od podmínek k podání individuální žaloby v Montrealské úmluvě. Všechny tyto normy lze bez pochyby označit za nejdůležitější centra ochrany práv cestujících z letecké dopravy.

Nařízení 261/2004 je použitelné pouze na lety z letišť na území EU, Norska a Islandu a na lety ze třetích států na letiště v členských státech, za předpokladu, že jsou tyto lety provozovány dopravcem s provozní licencí vydanou státem EU. Nelze jej proto použít, pokud dojde ke komplikacím při zpátečním letu z území třetího státu, pokud let provozuje mimoevropský dopravce

Někteří letečtí dopravci provádí překnihování (tzv. overbooking), při němž na konkrétní let přijmou počet rezervací převyšující kapacitu letadla.

20. Rozsudek ESD č. C-344/04 ve věci IATA a ELFAA, SbSD 2006 I-403

Vycházejí z toho, že téměř u všech spojů se k odletu nedostaví všichni cestující. Tento postup uplatňují „klasičtí dopravci (legacy airlines)“, kde průměrná kapacita dosahuje okolo 77%²¹, naproti tomu nízkonákladoví dopravci a charterová doprava vykazuje vytíženost blížíící se leckdy 100%, overbooking tudíž z principu nepřichází v úvahu. Pokud se předpoklad dopravce nenaplní a kapacita letadla je překročena, je dopravce v první řadě povinen vyhledat dobrovolníky, ochotné se rezervace vzdát. Výměnou jim může být odměna na základě dohody a pravidel dopravce, obvykle spočívající v nabídce slevy na koupi letenky v budoucnu.

Dále jim přísluší přesměrování popř. vrácení ceny letenky za neuskutečněný let. Nepodaří-li se dobrovolníky vyhledat, musí dopravce některé cestující vyloučit z přepravy. Nařízení neupravuje postup výběru cestujících, obvykle bývá postupováno podle doby rezervace v kombinaci s tarifem resp. knihovací třídou. Těmto cestujícím je dopravce povinen poskytnout finanční kompenzaci ve výši 250-600 euro a přesměrovat je na jiný let, popř. refundovat cenu letenky v případě, že se rozhodnou se přepravy vzdát. Peněžní náhrada může být snížena na polovinu, pokud dopravce nabídne náhradní spojení s příletem do 2 až 4 hodin od původního času přistání.

Je-li let zrušen, je dopravce povinen nabídnout cestujícímu přesměrování jiným spojem při nejbližší příležitosti, popř. v pozdější dohodnuté době, nebo vrátit pořizovací cenu letenky. Použití alternativního spojení se nemusí omezovat na linky dopravce, jehož let byl zrušen. V praxi proto i konkurenční letečtí dopravci uzavírají výhodné reciproční dohody ohledně úhrad za tyto cestující.

21. Údaje IATA 2011

Pokud dopravce informuje cestujícího o zrušeném letu méně než 2 týdny před plánovaným odletem, je opět povinen mu vyplatit kompenzaci v závislosti na délce letu. Pro uplatnění náhrady platí výjimky za předpokladu, že byl cestující o zrušení informován a byl mu nabídnut náhradní let.²² Konečně se pak jedná o situace, kdy je let zrušen pro mimořádné okolnosti, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata veškerá přiměřená opatření. Právě tato výjimka je nejčastějším důvodem, na který se letecké společnosti při odmítání nároku odvolávají. Důkazní břemeno o tom, kdy byl cestující informován, jakož i důkazní břemeno spočívající v prokázání mimořádných okolností nese vždy dopravce. Pojem mimořádných okolností je potom je nutné vykládat úzce, dopravci často argumentují především závadami na letadle. Zrušení z důvodu špatného počasí a stávky zaměstnanců se naproti tomu obvykle připouští. Spornou skutečností je také otázka, zda se zrušení letu vztahuje na situace, kdy se letadlo po vzletu vrátí na letiště odletu (např. pro technickou závadu). Tato otázka byla poměrně nedávno rozřešena s kladným závěrem v případě požadované náhrady ze strany cestujících po společnosti Air France.²³

Nařízení se netýká zpoždění letu, poškození či ztráty zavazadel, zpravidla bude nutno použít Montrealskou úmluvu. ESD se však k otázce kompenzací při zpoždění nedávno vyslovil v dlouhotrvajícím sporu²⁴ a přiznal cestujícím zpožděných letů stejné postavení jako cestujícím, jejichž let byl zrušen. I za těchto okolností je třeba kompenzaci přiznat, a to za podmíněk, že zpoždění do cílové destinace přesáhne 3 hodiny a dopravce

22. Cestující je informován mezi dvěma týdny a 7 dny před odletem a nabídnuto přesměrování nejdříve 2h před a max. 4 po odletu

Cestující je informován méně než 7 dnů před zrušením a nabídnuto přesměrování nejdříve 1h před a max. 2 po odletu

23. Stanovisko generální advokátky E. Sharpston ze dne 28.7.2011 k žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce ve věci C-83/10

24. Rozsudek ze 19.11.2009, C402/07 a C-432/07, Strugeon a další, Sb. Rozh. S. I-10923

neprokáže, že bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možno s vynaložením přiměřené péče zabránit. Výše náhrad závisí opět na délce letu. Rozhodnutí znamená průlom v dosavadním výkladu.

Dodatek ke kapitole 2

Změny ve Varšavsko-montrealském systému

Původní práce z roku 2007 se Varšavsko-montrealským systémem zabývá se zaměřením na přepravní dokumenty. Již v té době byly u všech společností resp. agentů – zprostředkovatelů v provozu elektronické letenkové systémy, umožňující uchování požadovaných údajů v jiné než tištěné podobě. Základem regulace je ustanovení hlavy II čl. 3, jenž umožňuje použití „jakéhokoliv jiného prostředku“.

V úpravě samotné úmluvy mezitím nedošlo k zásadní změně, došlo však na jejím základě ke konsolidaci při použití v každodenní praxi. Především se jak mezi cestujícími, tak odbavujícím personálem dále nezaměňuje potvrzení o elektronické letence, s letenkou jako takovou. Zúčastněné strany již povětšinou pochopily, že letenka, z níž by v případě odpovědnosti vyplývala práva a povinnosti na základě Montrealské úmluvy, je pouze virtuální. Potvrzení o ní je tedy pouhým itinerářem, jenž ve verzi pro tisk obvykle obsahuje jen základní údaje. Odkaz na Montrealskou úmluvu, natož její plné znění se na něm nemusí objevit, přesto tak většina dopravců „pro jistotu“ činí. Uvedení tohoto odkazu na elektronicky doručeném dokumentu zcela postačuje, verze pro tisk se tím zkrátí na jeden list. Běžnou praxí se stalo odbavení z domova či pomocí samoobslužného terminálu v letištní hale, palubní vstupenka ve vytištěné podobě bývá při nástupu do letadla nahrazena použitím příslušného QR kódu přes mobilní zařízení.

Důležitou skutečností je také rozhodnutí organizace IATA sdružující 94% veškerých dopravců, jež s účinností od 31. května 2008 direktivně nařídila svým členům zákaz dalšího používání klasických tištěných letenek. Prakticky každý přepravce, který hleděl do budoucna, sám z vlastní

iniciativy dlouho před uvedeným datem na elektronické letenky přešel . Jsou levnější, pružnější a vše potřebné lze realizovat distančně, ztráta letenky potom pro cestujícího znamená odpadnutí penalizace za nové vystavení. Přesto je třeba si uvědomit, že samotné vydávání je jen jednou částí celé složitější mozaiky. Letecké společnosti totiž nefungují ve vakuu a jen na svých letištích, která jsou vybavena vším potřebným pro práci s elektronickými letenkami. V praxi je třeba, aby byly elektronické letenky akceptovány i na jiných letištích, při nástupu cestujících na zpáteční lety. Stejně tak musí být akceptovány při přestupech a navazujících letech dalšími přepravci. To nejde bez vzájemných dohod leteckých přepravců, nazývaných interlining. Stejně tak je třeba pamatovat i na různé krajní situace a nenadálé události, jako jsou zrušené a náhradní spoje apod.

Uzavírání dohod o interliningu není zcela triviální záležitostí, klíčový je zde pojem tzv. validující dopravce, který inkasuje peníze za celou letenku a pak platí poměrně ostatním dopravcům za segmenty, které operují.

Co se týče zavazadel, je u interliningu zajímavé, že pokud je vystavena letenka, na jejímž základě jsou lety několika segmentů operovány různými dopravci, IATA doporučuje praxi odpovědnosti posledního dopravce a ne dopravce uvedeného na přepravním dokumentu.

Na tomto místě je důležité upozornit na málo známý fakt, že v interliningu vždy mluvíme o samostatných jednocestných „directional“ dohodách. Neuzavírá se tedy jeden interline agreement na kterém stojí, že „vy akceptujete nás a my akceptujeme vás“. Uzavírá se dohoda č. 1 „vy akceptujete nás“ a dohoda č. 2 „my akceptujeme vás“. Tedy v případě, že se vypoví smlouva č. 1 tak nepadá celá spolupráce a pořád funguje alespoň dohoda č. 2. Je to tak proto, že vzájemný vztah dopravců není nikdy zrcadlový a na každé straně mohou nastat překážky, které ale zároveň druhé straně nemusí bránit pokračovat v plnění.²⁶

26. Server www.airways.cz

Opustíme-li tematiku přepravních dokumentů, jedinou zásadní změnou ve Varšavsko-montrealském systému se jeví revize limitů plnění, jež byly původně stanoveny v roce 1999 a po deseti letech již neodpovídaly ekonomickým poměrům. Od 30. prosince 2009 se zvyšují s platností pro všech 92 smluvních stran, vč. těch, které oznámily ICAO svůj nesouhlas.

Pro přepravu zavazadel došlo ke zvýšení z 1000 na 1131 SDR²⁷, pokud jde o zpoždění, byl limit zvýšen z 4150 na 4694 SDR, náhrada škody v případě usmrcení byla dále zvýšena ze 100.000 na 113.100 SDR. Pro případ zničení a ztráty nákladu je hranice odpovědnosti zvýšena ze 17 na 19 SDR za kilogram.

27. Jednotky zvláštních práv čerpání, k 30.11. 2012 odpovídá 1SDR 1.53USD

Dodatek ke kapitole 3

Dohody „Open Skies“

Poskytování obchodních práv na transatlantickém trhu²⁷ bylo po čtyřletém jednání mezi zástupci Evropské unie a USA parafováno dne 30. dubna 2007 ve Washingtonu na summitu EU – USA. Tato dohoda o „otevřeném nebi“ si klade za cíl výrazně liberalizovat leteckou dopravu mezi členskými státy EU a USA. Dohoda umožňuje všem leteckým společnostem z členských států EU létat z kteréhokoliv letiště v EU svobodně na kterékoliv letiště v USA. Toto právo získaly recipročně americké letecké společnosti, které navíc získaly právo provozovat lety mezi letišti EU, opačně však evropské aerolinie právo provozovat vnitrostátní lety v USA v první fázi nezískaly.

Smlouva plně neodráží všechny představy Evropské unie, a to zejména pokud jde o vlastnictví, kontrolu a zahraniční investování do leteckých podniků a širší přístup k americkému leteckému dopravnímu trhu. Kromě toho nebyla Evropa plně spokojena ani s úpravou ochrany životního prostředí ve vztahu ke kapacitě letecké infrastruktury, možnostmi přístupu evropských dopravců k využívání amerického incentivního programu Fly America a „mokrým“ pronájmem evropských letadel do USA.²⁸

Nejhlasitějšími kritiky liberalizace zahraničního vlastnictví aerolinií jsou stále americké ministerstvo obrany a americké odbory. Ministerstvo obrany se obáva o znefunkčnění systému Civil Reserve Air Fleet (CRAF), v kterém se americké aerolinie na bázi dobrovolnosti zavazují v případě potřeby poskytnout vymezený počet letadel americké armádě. Ministerstvo předpokládá, že zahraniční vlastník - navzdory výhodám, které program

27. Prvovozování linek spojujících USA a Evropu

28. Dopravní noviny 15/2007

přináší – nebude mít zájem o účast v CRAF, což by mohlo ohrozit obranyschopnost americké armády. Hlavním problémem amerických odborů je obava o ztrátu pracovních míst a potenciálně nákup údržby letadel a některých jiných prací ze zahraničí.

24. června 2010 byl v Lucembursku slavnostně podepsán Protokol, kterým se mění a doplňuje dohoda o letecké dopravě mezi Spojenými státy a Evropským společenstvím. Výsledky obou fází jednání resp. z nich vzniknuvší dokumenty by se daly shrnout do následujících bodů:

USA přijímá koncept dopravce Evropského společenství (bilaterální národní koncept určování dopravců je nahrazen multilaterální koncepcí) a umožňuje evropským dopravcům provoz linek mezi kterýmikoli body v EU a USA (3. a 4. svoboda) a zajišťuje přepravní práva (5. svoboda) z USA na linkách z Evropy do bodů za USA (například New York – Mexico City).

Evropským dopravcům dohoda přiznává tzv. právo sedmé svobody.

Dohoda zcela liberalizuje přepravní práva pro nákladní leteckou dopravu.

Dohoda umožňuje franšízování, což evropským dopravcům usnadní přístup k vnitrostátní přepravě cestujících v USA

Dohoda evropským dopravcům povoluje sjednat „mokrý“ leasing letadla s dopravcem USA i pro dopravu z USA do třetích zemí (dosud nebylo vůbec možné)

Pochopitelně zůstává neomezeno společné označování linek mezi dopravci, volná tvorba tarifů.

Evropští dopravci mohou získat i více než poloviční vlastnický podíl v americkém dopravci, ale zatím při maximu 25 % hlasovacích práv. nesoulad však nebrání tomu, aby se dividendy vlastníkům rozdělovaly podle výše vlastnického podílu.

Stanovení zásad spolupráce v oblasti bezpečnosti provozu, soutěže (úřadů pro hospodářskou soutěž), ochrany před protiprávními činy, ochrany životního prostředí, státních dotací a technické spolupráce v oblasti letecké dopravy, stanovení liberálních podmínek pro pozemní obsluhu a usnadňování intermodální dopravy a prodeje dopravy.

Dohoda přiznává možnost zdanit palivo používané americkými dopravci pro přepravu na vnitrostátních úsecích v Evropské unii, pokud je na takovém úseku zdaněno i palivo dopravců z EU.

Závěr – výhledy do budoucna

Na závěr je třeba alespoň rámcově komentovat vývoj po stránce technicko-provozní resp. regulaci vybraných aspektů. Zcela klíčovou úlohu hraje Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“).

Její úloha byla poměrně nedávno výrazně posílena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. března 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES.

Zatímco do té doby byla působnost Evropské agentury pro bezpečnost letectví omezena na oblast projektování, výroby, údržby a provozu letadel a leteckých výrobků, tak nově nařízení rozšiřuje tuto věcnou působnost i na oblast leteckého provozu, osvědčování leteckého personálu, jakož i dohled nad letadly ze třetích zemí (mimo EU).

Nařízení bylo přijato za účelem zajištění vysoké a jednotné úrovně ochrany evropských občanů přijetím společných bezpečnostních pravidel a opatření zajišťujících, že výrobky, osoby a organizace ve Společenství vyhovují těmto pravidlům a pravidlům přijatým k ochraně životního prostředí. To přispívá k usnadnění volného pohybu zboží, osob a organizací v rámci vnitřního trhu.

Implementace tohoto nařízení do každodenního provozu je velice komplikovaný proces, který klade vysoké nároky na jednotlivé provozovatele, orgány EASA i jednotlivé národní letecké úřady, předpokládá se, že získaná „přidaná hodnota“ těchto opatření vynaložené náklady v dlouhodobém horizontu ospravedlní. Za zmínku stojí rovněž

skutečnost, že toto nařízení upravuje oblasti, jež byly před jeho existencí svěřeny výhradně národním úpravám. V ČR tak přestanou platit některé prováděcí předpisy k leteckému zákonu (předpisy L).

Dále je třeba zmínit vývoj regulace evropského vzdušného prostoru.

Na rozdíl od Spojených států, kde je řízení vzdušného prostoru centrálně organizováno na federální úrovni, evropská úprava zatím nepodléhá unifikaci, jako v jiných strategických oblastech. Klasifikace tříd vzdušného prostoru a pravidla jeho organizace se řídí příslušnými předpisy ICAO, jenž danou problematiku neupravují vždy zcela striktně. Konkretizace je ponechána jednotlivým státům. Díky tomu běžně nastat situace, kdy je při přeletu mezi dvěma evropskými státy „přidělena“ odlišná letová hladina, frekvence i kód odpovídače sekundárního radaru (umožňuje identifikaci letadla na monitoru řídicího letového provozu) apod., důsledkem je související neefektivní využití vzdušného prostoru.

Nápravou je implementace strategie „jednotného evropského nebe (Single European Sky)“, jež je nyní na evropské úrovni zpracovávána. Na základě důvodů v předchozích odstavcích (tyto důvody byly zmíněny i v závěrečné zprávě expertní komise (Final Report of the High Level Group) zahájila Evropská komise nutné kroky ke schválení legislativních návrhů projektu SES²⁹. Dohody o společném leteckém prostoru mají pokrýt vzdušný prostor 42 států (EU27 + např. Maroko, Albánie apod.), hlavním účelem je zefektivnění letecké dopravy a zajištění plynulého toku leteckého provozu bez zpoždění, zajištění využívání optimálních trajektorií letu z hlediska nákladů a zabezpečení přijatelných cen poskytovaných služeb pro uživatele vzdušného prostoru. Projekt SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) tvoří technologickou složku Jednotného evropského nebe. Realizací projektu

29. Networks for peace and development, Report from the High Level Group, 2005, http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_en.pdf

bude dokončena modernizace řízení letového provozu v evropském prostoru. Systému SESAR především umožní právní subjektivitu „SES“ organizace Eurocontrol, jež v současné době pouze plní funkci dozorcího orgánu nad národními společnostmi poskytující služby řízení letového provozu.

Třetí fenomén, jenž výrazně ovlivňuje regulaci mezinárodní letecké přepravy je snaha přenesení plné, kvantitativně vyjádřené odpovědnosti dopravce za jím způsobenou ekologickou stopu. Paralelně je zaváděno několik systémů nákupu emisních povolenek, jejímž nákupem dopravce přispívá do rozpočtu přelétávaných států.

Vývoj regulace za posledních 5 let potvrdil předchozí trend, čímž zároveň naznačuje tendenci vývoje do budoucna: Mezinárodní letecká přeprava je klíčovou oblastí lidského konání, její striktní regulace je třeba především tam, kde dochází k procesům kritickým z hlediska bezpečnosti. Úprava jednotlivých technických oblastí v zásadě koresponduje s tempem a stupněm technického vývoje.

Naproti tomu regulace ostatních oblastí (s nižší mírou bezpečnostní kritičnosti) vyžaduje dle mého názoru spíše rezervovanější přístup. Takovým případem je např. řešení odpovědnosti za zpoždění/zrušení letu – jeho primární cíl - chránit spotřebitele sice plní, striktní aplikace by však byla zcela smrtící pro letecké dopravce (zhruba 1/2 dotčených cestujících svá práva na náhrady neuplatní), jimž nezbyvá než náklady opět přenést na cestující, tedy ty subjekty k jejichž ochraně úprava slouží. Krach letecké společnosti v důsledku vyplácených kompenzací je známou skutečností v historii a při dnešní situaci na trhu může být o to kritičtější.

Seznam použité literatury

- V. Mandl, *Letecké právo*, Plzeň 1928
- Z. Kučera, *Mezinárodní právo soukromé*, Plzeň 2008
- Z. Kučera, *Právo mezinárodního obchodu*, Plzeň 2009
- M. Milde, *Odpovědnost dopravce v mez. letecké dopravě cestujících a zboží*, SMP 1962
- M. Milde, *The Problems of Liability in International Carriage by Air*, *Acta Universitatis Carolinae, Iuridica*, Praha 1963.
- M. Milde, *Conflicts of Laws in the Law of the Air*, SMP 1967
- J. Čapek, *Civilní letectví ve světle práva*, LexisNexis CZ 2005
- Air Law - JAR ATPL Study Guides Version 2.0*, Four Forces Aviation 2000
- L. B. Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated*, Kluwer Law International 2000
- J. Horník, *Od Varšavy k Montrealu*, Právník 2000
- M. Pauknerová, *Právo EU a doprava*, *Právní rozhledy* 9/1998, Příloha Evropské právo
- Journal of Air Law and Commerce* 2000, 2001
- Pilot's Handbook of Aeronautical Knowledge*, U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration 1997
- R. Herber, *Schriften zum Transportrecht*, *Internationales Wirtschaftsrecht*
- Airline 92 – Revista de Aviación comercial y aeropuertos*
- Dopravní noviny*
- L. Beneš a kol., *Učebnice pilota*, 1995

Klíčová slova:

Mezinárodní letecká přeprava

Mezinárodní smlouvy

Varšavská úmluva

Montrealský systém

Přepravní dokumenty

Obchodně právní otázky

Technicko-provozní aspekty

Vzdušný prostor

Liberalizace

Svobody vzduchu

Key Words:

International Air Transport

International Treaties

Warsaw Convention

Montreal System

Transportation Documents

Commercial issues

Technical and Operational Issues

Airspace

Liberizations

Freedoms of Air