

Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Anna Zubrová

Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy

Diplomová práce

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

Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 31. března 2015

Prohlašuji, že předloženou diplomovou práci jsem vypracovala samostatně a že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny. Dále prohlašuji, že tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 31. března 2015

Anna Zubrová

Ráda bych poděkovala prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc. za její vstřícný přístup, ochotnou komunikaci a cenné připomínky a rady při vypracování mé diplomové práce.

Obsah

Úvod	1
1. Doprava a právo	2
1.1 Právo mezinárodního obchodu, doprava a dopravní právo.....	2
1.2 Druhy mezinárodní dopravy a jejich srovnání.....	4
2. Letecké právo a letecká doprava, její vývoj a organizace	10
2.1 Vývoj letecké dopravy a pojem leteckého práva	10
2.2 Mezinárodní organizace v oblasti civilního letectví.....	12
2.2.1 Vládní organizace.....	13
2.2.2 Nevládní organizace s celosvětovou působností.....	15
2.2.3 Nevládní organizace s regionální působností.....	17
3. Právní úprava v oblasti mezinárodní letecké přepravy.....	19
3.1 Vývoj právní úpravy na mezinárodní úrovni	19
3.1.1 Varšavský systém.....	20
3.1.2 Montrealská úmluva.....	25
3.1.3 Chicagská konference	27
3.2 Předpisy Evropské unie.....	29
3.3 Předpisy vnitrostátní	35
3.4 Prameny právní úpravy v mezinárodní letecké dopravě	36
3.4.1 Prameny mezinárodní, evropské a vnitrostátní	37
3.4.2 Přepavní zvyklosti.....	38
3.4.3 Judikatura	39
3.5 Způsoby právní úpravy v oblasti mezinárodní letecké přepravy v mezinárodním právu soukromém.....	40
3.5.1 Kolizní metoda	40
3.5.2 Přímá metoda	41
4. Mezinárodní nákladní letecká přeprava	42
4.1 Smluvní typy v nákladní letecké dopravě.....	42
4.1.1 Smlouva o přepravě věci	43
4.1.2 Zasílatelství	43
4.1.3 Smlouva o provozu dopravního prostředku	44
4.1.4 Smlouva o nájmu dopravního prostředku	45
4.2 Odpovědnost dopravce při přepravě nákladu	45
4.2.1 Přeprava nákladu v Montrealské úmluvě.....	45
4.3 Letecký nákladní list a jeho náležitosti.....	50
4.4 Rozhodování soudu ve věcech mezinárodní nákladní letecké přepravy	52
5. Aktuální problémy mezinárodní nákladní letecké přepravy	56
Závěr	59
Seznam použité literatury	60

Úvod

Tato diplomová práce je věnována mezinárodní letecké přepravě a jejím souvislostem s právem mezinárodního obchodu. Soustředí se především na mezinárodní leteckou přepravu nákladní, ačkoli zejména v úvodních částech popisuje dopravu, dopravní právo, leteckou dopravu a letecké právo obecně, zejména z důvodu přehledu, teoretického základu pro čtenáře a také kvůli logickému postupu od obecnějších témat ke konkrétnějším, specializovanějším otázkám. Letecká nákladní doprava byla navíc v odborných publikacích doposud ponechávána stranou, ačkoli má v dnešním světě své nezastupitelné místo.

Diplomová práce si neklade za cíl vyčerpat veškeré zdroje, které jsou v současné době k vymezenému tématu k dispozici a encyklopedicky shrnout veškerou látku. Vzhledem k omezenému rozsahu se tak soustředí na nejzajímavější a nejpodstatnější otázky právní úpravy letecké přepravy a představuje teoretický základ k tomuto tématu.

Cílem diplomové práce je seznámit čtenáře se základy právní úpravy v oblasti letecké dopravy, zejména pak se základy v otázkách právní úpravy mezinárodní nákladní letecké dopravy. Účelem je přehledné shrnutí poznatků a úvaha o dalším možném směřování nákladní letecké dopravy. Využití diplomové práce spatřuji především ve shrnutí informací z různých oborů a oblastí pro dopravce, společnosti zabývající se mezinárodním obchodem nebo i jednotlivce, kteří by o tématu chtěli ze studijních či praktických důvodů získat podrobnější přehled.

Práce byla vypracována pomocí rozboru právních předpisů, odborné literatury, popisem jednotlivých problematik, srovnáním některých otázek souvisejících s leteckou dopravou a zhodnocením a kritickým zamyšlením nad aktuálními otázkami. Metody použité v této práci tedy jsou zejména metoda analytická, deskriptivní a komparativní.

1. Doprava a právo

Dopravní právo a navazující právní i neprávní odvětví jsou v současné době velmi významnými a dynamickými odvětvími. Zájem o tyto oblasti v 21. století neustále vzrůstá, ačkoli jejich důležitost se projevuje v životě člověka již od historických dob. Své významné postavení doprava zaujímá v moderním světě přirozeně i v mezinárodním obchodu a z tohoto důvodu se také dotýká právní úpravy této oblasti.

Není dnes výjimkou, že se zboží a osoby pohybují na velké vzdálenosti v poměrně krátkém čase. Díky dopravě a právní úpravě tohoto odvětví můžeme ve svém životě uskutečňovat kromě jiných aktivit také obchod na dálku, a to především pomocí internetu a dalších technických prostředků. Obchod a obchodní styky jsou tak značně globalizovány, jednotlivé dopravní prostředky se neustále technologicky vyvíjí a s tímto vývojem souvisí i potřeba proměn právní úpravy.¹

Proto považuji za důležité již v úvodu své práce zdůraznit souvislost dopravy a dopravního práva s právem mezinárodního obchodu, neboť jednotlivé prvky těchto odvětví jsou do značné míry provázány a změny právní, technologické, sociální a ekonomické jdou ruku v ruce.

1.1 Právo mezinárodního obchodu, doprava a dopravní právo

Právo mezinárodního obchodu je oblastí práva, která je specifická v mnoha svých znacích. Nelze jej zařadit do skupiny ostatních právních odvětví, jakými jsou například občanské právo, obchodní právo nebo trestní právo. Neobsahuje totiž pouze právní normy z jedné oblasti nebo právní normy stejného původu, nýbrž představuje určitý ucelený systém právních norem různých (soukromoprávních i veřejnoprávních) právních odvětví různého (vnitrostátního i mezinárodního) původu vztahující se k uskutečňování mezinárodního obchodu a mezinárodního hospodářského styku. Vzhledem k mnohosti a různorodosti právních norem je nutné, aby byl vytvořen

¹ TOUŠEK, Václav; KUNC, Josef; VYSTOUPIL, Jiří a kol. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 231. ISBN 978-80-7380-114-4.

komplexní systém, který by je spojoval a utřídil. Toto spojení je možné především proto, že zde existuje pojítka v podobě souvislosti s vyvíjením ekonomické činnosti jednotlivých subjektů na mezinárodní úrovni a vytváření právní úpravy s tím spojené.²

Doprava a dopravní právo s tímto uskutečňováním obchodního a hospodářského styku úzce souvisí, neboť přeshraniční přeprava zboží nebo služeb není možná jinak než s využitím dopravních prostředků. Dopravu jako takovou lze definovat jako specifickou lidskou činnost vedoucí k cílenému a ekonomicky zdůvodněnému přemístování osob a věcí k uspokojování potřeb přemístění.³ Tato definice, ačkoli je spíše ekonomická než právní, poměrně přesně vymezuje pojem doprava, tedy předmět úpravy oboru, který dnes nazýváme dopravní právo. Dopravní právo lze jen těžko definovat. Snad bychom mohli říci, že se jedná o soubor právních norem upravujících právní vztahy vznikající, měnící se a zanikající v souvislosti s dopravou, ale to by nejspíše byla pouhá definice kruhem. Dopravní právo jako takové dle mého názoru charakterizují spíše jeho obsah a prameny, nikoli teoretická ustálená definice.

V současném světě je moderní slovo doprava nahrazovat jinými termíny. Jedná se o slova jako logistika, spedice nebo transport. Zde je ovšem nutné upozornit na to, že každý z těchto zdánlivě synonymních výrazů má trochu jiný význam. Níže zmíněné terminologické omyly se pak již týkají specificky dopravy nákladní.

Pojem logistika s dopravou sice úzce souvisí a v určitém významu tato dvě slova lze zaměnit, avšak logistika je pojmem mnohem širším. Lze ji definovat jako vysoce komplexní systém optimalizace nákladů a minimalizace rizik. Logistika tak zahrnuje celý tok zboží, dopravu surovin od jejich zdroje k výrobci až po odevzdání konečnému spotřebiteli. Logistická společnost je tedy pak zároveň společností dopravní, avšak dopravní společnost ještě nemusí být zároveň logistickou.⁴ Jinými slovy doprava je v rámci logistiky nositelem hmotného toku. Při rozlišování pojmu doprava a logistika ovšem může být mírně matoucí fakt, že pro dopravu užitou v rámci logistického řetězce

² KUČERA, Zdeněk; PAUKNEROVÁ Monika; RŮŽIČKA Květoslav. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, s. 16 až 17. ISBN 978-80-7380-108-3.

³ SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Praha: Nakladatelství Radix, 2006, s. 25. ISBN 80-86031-68-3.

⁴ SVATOŠ, Miroslav. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*. 1. vyd. Praha: Grada, 2009, s. 246. ISBN 978-80-247-2708-0.

se používá pojem logistická doprava, který oba výše zmíněné termíny spojuje do jednoho.⁵

Pojmy jako spedice, speditérství či speditérská smlouva naproti tomu zase souvisí spíše se zasílatelstvím a specifiky smlouvy zasílatelské. Nedá se tedy říci, že doprava a spedice je jeden a tentýž pojem. Ke znakům smlouvy zasílatelské se blíže vyjádřím dále v rámci rozboru jednotlivých smluvních druhů souvisejících s přepravou.

Dalším zajímavým problémem, který v oblasti dopravy a dopravního práva vyvstává, je rozlišení pojmu doprava a přeprava. Existují různá pravidla pro rozlišování těchto termínů, v drtivé většině případů však rozlišovány nejsou a jsou považovány za zcela zaměnitelné. Zde bych jen ráda podotkla, že se přikláním k názoru, že doprava představuje širší pojem zahrnující více různých činností a přeprava pak samotné zajištění, zabezpečení vlastního transportu osob nebo zboží.⁶ Nepopírám tímto ovšem, že jiné názory na tento problém mohou mít také své logické zdůvodnění. Z výše uvedené definice pak také dle mého názoru vyplývá, že pojem transport je spíše synonymem pro slovo přeprava, nikoli pojem doprava.

Z uvedených důvodů tedy ve své diplomové práci považuji za správné držet se základních českých pojmů doprava a přeprava. Tyto pojmy koneckonců obvykle užívá i česká legislativa a odborná literatura a je zde evidentní snaha vyhýbat se výrazům převzatým z cizích jazyků, byť by se mohlo zdát, že pojmy cizího původu zejména v rámci reklamy a marketingu lépe zní. Pojmy logistické právo nebo spediční právo by taktéž očividně neplnily svou funkci a zahrnovaly by zcela jinou oblast právních vztahů než právo dopravní. Vzhledem k oboru, do kterého má diplomová práce patřit, bych také na tomto místě podotkla, že nadále budu hovořit především o dopravě mezinárodní a jejích souvislostech, přepravy vnitrostátní se dotknu jen okrajově.

1.2 Druhy mezinárodní dopravy a jejich srovnání

Mezi hlavní druhy dopravy obecně patří doprava silniční, železniční, vodní a letecká. Dopravu potrubní ponechám stranou jako velice specifický druh dopravy.

⁵ SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*, s. 25.

⁶ TOUŠEK, Václav; KUNC, Josef; VYSTOUPIL, Jiří a kol. *Ekonomická a sociální geografie*, s. 231.

Každou z těchto základních oblastí dopravy lze dělit podle různých kritérií. Pro účely této části své práce použiji pouze dělení na dopravu osobní a nákladní. Vzhledem k tomu, že i v dalších kapitolách se věnuji především dopravě nákladní, i při porovnání výhod a nevýhod jednotlivých druhů dopravy budu brát zřetel hlavně na využití dopravních prostředků při přepravě nákladu.

Při výběru druhu dopravy vychází jednotlivé subjekty vztahů z mnoha hledisek. U nákladní dopravy musí vzít v úvahu přepravované množství zboží, druh zboží, délku trasy, specifické vlastnosti zboží a rychlost přepravy. Dále je nutno zvážit výkon přepravy, náklady, čas, dopravní síť a její uspořádání, flexibilitu dopravy, frekvenci dopravy, spolehlivost a bezpečnost, ekologické hrozby a další kritéria. Podle těchto kritérií je pak možné rozhodnout se mezi spektrem druhů dopravních prostředků a potažmo také v rámci jednotlivých dopravních a zasílatelských společností.⁷

Vzhledem k tomu, že na dnešním trhu je velmi obtížné zvolit dopravní prostředek a dopravce, je vhodné před touto volbou v praxi konzultovat zkušeného dopravce nebo zasílatele, aby byla minimalizována rizika.⁸

Doprava silniční

Doprava silniční je jistě pro každého člověka a jeho život jistě nejběžnější a nejpoužívanější. V oblasti dopravy osobní se jedná především o dopravu automobily a autobusy, v oblasti dopravy nákladní pak hraje hlavní roli doprava nákladními automobily a kamiony. Kamionová doprava je pak z hlediska mezinárodní nákladní přepravy zcela zásadní.

Výhodou silniční dopravy je především možnost přepravy „od dveří ke dveřím“, s tím souvisí i vysoká flexibilita časová a prostorová. Tato doprava je také velmi univerzální, pokud náklad nepřesahuje určité rozměry, lze takto přepravovat téměř cokoli, snad kromě nebezpečných nákladů. Její využívání je také velmi operativní, vyjet s vozem téměř ihned představuje daleko menší problém než vypravit například loď či letadlo.

⁷ BESTA, Petr. E-noviny: Porovnání jednotlivých druhů dopravy. *Internetový portál Techportal.cz* [online] [cit. 2015-02-27]. Dostupný z WWW: http://www.techportal.cz/download/e-noviny/enlog/porovnaní_jednotlivých_druhů_dopravy.pdf

⁸ JANATKA, František. *Rizika v komerční praxi*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, s. 178 až 179. ISBN 978-80-7357-632-5.

Silniční doprava má ale samozřejmě i několik značných nevýhod, které se v současné době skloňují především v souvislosti s ochranou životního prostředí. Výfukové plyny, hluk, vibrace a zábor půdy komunikacemi, to vše jsou otázky, které je třeba při stoupajícím počtu automobilů a výstavbě nových komunikací v dnešním světě vyřešit. Tento druh dopravy je také ovlivněn počasím a situací na silnicích, tedy zácpami, kolonami nebo dopravními nehodami.⁹

Doprava železniční

Železniční doprava je výhodná především z hlediska přepravy velkého množství nákladu na delší vzdálenosti. Často můžeme vidět například přepravu nových automobilů pomocí nákladního vlaku. Nejdůležitější roli hraje železniční doprava v Číně či Rusku, avšak i v Evropě našla své významné místo. Další výhodou železniční dopravy je velmi dobrá dostupnost jednotlivých stanic, které se obvykle nacházejí v každém menším městě. Přesto z tohoto pohledu nemůže v žádném případě konkurovat výše uvedené dopravě silniční. Železniční doprava je ale zase imunní vůči jakkoli hustému provozu na silnicích, neboť tratě vedou zcela mimo ně. Tímto je umožněn přesnější odhad doby trvání přepravy. Je také prokázáno, že železniční doprava má na velkých vzdálenostech nižší náklady než doprava silniční a navíc je relativně bezpečným prostředkem přepravy nákladu s nebezpečnými vlastnostmi.

Nevýhodou železniční dopravy mohou být poměrně vysoké fixní náklady, nízká flexibilita časová kvůli pevným jízdním řádům a také nemožnost dopravy zboží od dodavatele přímo ke spotřebiteli domů či do sídla společnosti. Některé společnosti tento problém řeší vystavěním vlastních železničních terminálů, avšak to jistě není řešení dostupné všem.

V České republice v současné době železnice zlepšuje své postavení, avšak technická základna je v našich podmínkách stále dosti zastaralá v porovnání se zahraničím. Naše železnice neumožňují tak vysokou rychlost jako tratě v zahraničí, což značně snižuje výhody, které jinak železniční doprava objektivně má.¹⁰

Doprava vodní

⁹ BESTA, Petr. E-noviny: Porovnání jednotlivých druhů dopravy. *Internetový portál Techportal.cz.*

¹⁰ BESTA, Petr. E-noviny: Porovnání jednotlivých druhů dopravy. *Internetový portál Techportal.cz.*

Vodní dopravu můžeme dále rozdělit na vnitrozemskou a námořní. Její největší výhody spočívají v možnosti přepravy velkých a těžkých objektů na obrovské vzdálenosti s poměrně nízkými náklady. Zároveň je tato doprava velmi ekologická, avšak z ekonomického pohledu je výhodná až na využívání při přepravě na delší vzdálenosti a u určitého druhu nákladu. Z hlediska konstrukce lodí je také manipulace s některými druhy zboží značně usnadněna.

Minusy vodní dopravy lze spatřovat hlavně v omezené rychlosti přepravy, nehodí se tedy pro spěšné zásilky. Síť dopravních cest je zároveň značně omezená a často tak na přepravu vodní musí navazovat jiný druh přepravy, aby se náklad (nebo osoba) mohl dostat přímo na místo určení. Vysoké vstupní náklady jsou také samozřejmě nevýhodou, stejně tak vlivy počasí, které mohou být v některých případech zcela rozhodující. Česká republika bohužel není kvalitně napojena na systém vodních cest, proto podíl na celkovém objemu dopravy tvoří pouze kolem 2 %.¹¹

Doprava letecká

Letecké dopravě se hodlám podrobně věnovat v dalších kapitolách své práce, proto bych se u ní ráda zastavila a podrobněji popsala, jaké může mít přínosy pro mezinárodní obchod.

Letecká doprava logicky nabízí zcela nejvyšší rychlost ze všech druhů dopravy. Letadla urazí obrovské vzdálenosti za krátkou dobu, dobře předvídatelné jsou také konkrétní přepravní časy. Spoje jsou již v současné době poměrně frekventované a díky novým technologiím a dalším opatřením se dá říci, že je tento druh dopravy bezpečný, spolehlivý a vliv povětrnostním podmínek zde není tak dramatický jako u některých dalších druhů dopravy (zejména doprava silniční a vodní).¹² Bezpečnost tohoto druhu dopravy ale nespočívá pouze v nízké pravděpodobnosti pádu letadla či havárie, ale také z hlediska krádeží a poškození zboží, proto jsou tímto způsobem často přepravovány velmi drahé nebo křehké náklady. U tohoto zboží s vyšší hodnotou se také do určité

¹¹ BESTA, Petr. E-noviny: Porovnání jednotlivých druhů dopravy. *Internetový portál Techportal.cz.*

¹² BESTA, Petr. E-noviny: Porovnání jednotlivých druhů dopravy. *Internetový portál Techportal.cz.*

míry projevuje úspora na nákladech na pojištění.¹³ Jako další výhoda je také často zmiňována úspora na nákladech při balení jednotlivých zásilek.¹⁴

Je ale samozřejmě nutné zamyslet se i nad negativy letecké dopravy, neboť mohou být podnětem pro různé inovace technologické i právní. Největší nevýhodou letecké dopravy je nejspíše její nákladnost, spotřeba paliva a s tím spojená neekologičnost. Výše uvedená výhoda v podobě nejvyšší rychlosti mezi všemi dopravními prostředky se zase bohužel projevuje až na delších trasách. Dodání nákladu může být také značně zpomaleno různými navazujícími operacemi (např. odbavení), tento nedostatek je pocíťován stejnou měrou i při přepravě osob. Samozřejmě ani u letecké dopravy nelze počítat s možností dopravy až do konkrétního místa určení, neboť letiště se obvykle nachází pouze ve větších městech v každé zemi.¹⁵ Na tyto nevýhody odpovídají často různé mezinárodní organizace působící v oblasti letectví svými plány a cíli pro další období, obzvlášť důležitá je dnes otázka ochrany životního prostředí (viz také níže).

Doprava multimodální

Doprava multimodální neboli kombinovaná je dopravou, ve které lze propojit výhody jednotlivých dopravních prostředků. Přepravní proces pak probíhá tak, že zboží je uloženo v jednom kontejneru nebo jiné nákladové jednotce a je postupně přesouváno z jednoho dopravního prostředku na druhý jako jeden celek. Obvykle má tato doprava jednoho organizátora přepravního procesu a je prováděna na jeden dokument, což celý proces zjednodušuje.¹⁶ Vzájemně kombinovány bývají nejčastěji prakticky všechny výše uvedené druhy dopravy.

Právě tento druh dopravy má velký význam v oblasti ochrany životního prostředí, neboť je tímto způsobem omezeno využívání dopravy silniční na delších úsecích trasy.

¹³ SVATOŠ, Miroslav. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*, s. 253 až 254.

¹⁴ JANATKA, František; HÁNDL Jaroslav; NOVÁK Radek. *Obchodní operace ve vývozu a dovozu*. Vyd. 1. Praha: Codex Bohemia, 1999, s. 196. ISBN 80-85963-94-9.

¹⁵ BESTA, Petr. E-noviny: Porovnání jednotlivých druhů dopravy. *Internetový portál Techportal.cz*.

¹⁶ ŠUBERT, Miroslav. Multimodální doprava. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*. 2002, ročník I., č. 1, s. 14 až 15. Dostupný také z WWW: http://csdp.cz/files/2002_1.pdf

V budoucnu bude zřejmě usilováno o nahrazení silniční dopravy dopravou vodní a železniční, které jsou nejekologičtějšími způsoby přepravy.¹⁷

Z výše uvedeného přehledu jasně vyplývá, že každý druh dopravy má svá pro a proti a při výběru záleží na mnoha kritériích. Podle mého názoru se řešení vyrovnaní nedostatků jednotlivých druhů dopravy nabízí ve využití dopravy multimodální, kterou v současnosti využívá stále více subjektů. V dalších částech své práce se ale již budu zaměřovat na mezinárodní leteckou dopravu a přepravu, která je předmětem mé práce.

¹⁷ BESTA, Petr. E-noviny: Porovnání jednotlivých druhů dopravy. *Internetový portál Techportal.cz*.

2. Letecké právo a letecká doprava, její vývoj a organizace

Doprava letecká má očividně svůj význam především v dopravě mezinárodní, neboť letecká doprava vnitrostátní brzy po počátku vývoje tohoto odvětví ztratila své výsadní postavení. Vnitrostátní přeprava pomocí letadla je samozřejmě také v menší míře využívána (například při přepravě komodit vysoké hodnoty)¹⁸, avšak zdaleka nemá tak zásadní význam jako přeprava za hranice jednoho státu, neboť letadlo je schopno urazit velkou vzdálenost za krátkou dobu. Fascinující vývoj letectví nepřestává udivovat ani v současnosti, kdy je pro každého využívání služeb letecké dopravy naprosto běžné, ať už v soukromém životě nebo v obchodních vztazích.

2.1 Vývoj letecké dopravy a pojem leteckého práva

Letecká doprava prošla za posledních přibližně sto let velmi bouřlivým vývojem. Touha vzlétnout ale provázela člověka již od dob čínských a perských legend datovaných přibližně do 2. tisíciletí před naším letopočtem. Podstatnými mezníky ve vývoji letecké dopravy pak jistě jsou události jako vzlet prvního balonu s lidskou posádkou v roce 1783 nedaleko Paříže a následně úspěchy bratří Wrightů při prvních vzletech řízenými motorovými letadly kolem let 1903 až 1905. Další vývoj letectví úzce souvisel s využitím vzdušných sil v první světové válce, po jejímž skončení se v roce 1918 začalo postupně formovat civilní letectví a letecká doprava. Po tomto období se také zvyšovala rychlost letadel a vzdálenost jejich doletu, proto došlo ke vzniku a řešení otázek mezinárodního civilního letectví.

V Československu byl provoz letecké dopravy zahájen v roce 1920 a v roce 1923 byl založen státní podnik Československé Aerolinie. V roce 1930 byl pak otevřen provoz na zahraniční lince Praha-Bratislava-Záhřeb.¹⁹ I přes velmi zásadní narušení letecké dopravy Mnichovskou dohodou a druhou světovou válkou byla po skončení válečného období letecká doprava velmi rychle obnovena, neboť československá letiště nebyla

¹⁸ BESTA, Petr. E-noviny: Porovnání jednotlivých druhů dopravy. *Internetový portál Techportal.cz*.

¹⁹ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. Nakladatelství GALILEO CEE Service ČR, 2007, s. 26. ISBN 978-80-239-9206-9.

významněji poškozena. V padesátých letech sice došlo k dalšímu přerušení, avšak poté letecká doprava opět začala fungovat, ačkoli již byla silně poznamenána novým politickým režimem a přednost dostalo využití sovětské techniky. Poválečné období je významné zejména tím, že došlo ke zkonstruování a počátku využívání proudových motorů a tímto se úroveň kvality letecké dopravy opět posunula na další úroveň.

Rok 1989 pak otevřel letecké dopravě Československa velké množství nových příležitostí. Umělé bariéry byly odstraněny, státní monopol v letecké dopravě byl zrušen a postupně byla také vyřazena sovětská letadla, která byla nahrazena západními technologiemi.²⁰

V dnešní době můžeme leteckou dopravu charakterizovat jako globálně masové dopravní odvětví, jehož prudký rozvoj je především důsledkem liberalizace. Rychlost letadel je momentálně na nejvyšší dosažitelné hranici, neboť dochází k regulaci v oblasti spotřeby paliva, ekologických požadavků, kapacity letadel a pohodlí cestujících. Pokusy o trvalou přepravu nadzvukovou rychlostí již sice proběhly (letadla Concorde), avšak v roce 2004 byl tento projekt ukončen pro vysokou spotřebu a hluk těchto letadel. Leteckou dopravu zároveň ovlivňuje velké množství právních i mimoprávních faktorů, jakými jsou například mezinárodní politická situace, terorismus, šíření chorob či cykličnost ekonomiky. Zejména v posledních desetiletích se s rozvojem IT ukazuje důležitost synchronizace těchto systémů s provozem letecké dopravy, využití pokročilých technologií se zároveň ukazuje jako velmi efektivní.²¹

S tímto vývojem a propojením světa pomocí nového způsobu dopravy samozřejmě souvisí také vývoj práva a právní úpravy. Letecké právo (angl. *Air Law, Aviation Law*) je někdy uváděno jako samostatný obor práva, avšak jedná se spíše o souhrn právních norem z různých odvětví a různého původu týkajících se obecně letecké dopravy. Tento soubor právních norem upravuje širokou škálu vztahů včetně dopravy osobní,

²⁰ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 29.

²¹ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 24, 29.

nákladní, zvláštních druhů letecké dopravy, zahrnuje také letiště a jiná zařízení a právní normy mohou mít mezinárodní i vnitrostátní původ.²²

Obdobně jako u práva mezinárodního obchodu (viz výše) se tedy dle mého názoru jedná spíše o oblast, která vznikla z důvodu lepší orientace a uspořádanosti právních norem, nikoli z důvodu skutečného vzniku zcela nového a samostatného právního odvětví. Letecké právo souvisí s většinou existujících právních odvětví, zejména pak s právem občanským, obchodním, správním, mezinárodním právem veřejným i soukromým, trestním, evropským, právem životního prostředí a v neposlední řadě s právem mezinárodního obchodu, na které se hodlám v dalších částech své diplomové práce zaměřit.

Je dokonce možné, že letecká doprava a právní odvětví s ní související jsou nejkompexnějším oborem ze všech oborů ekonomické činnosti.²³ Konkrétní vývoj právní úpravy ve výše uvedeném stručném historickém nástinu ponechávám záměrně stranou, neboť pro mou práci má zásadní význam a hodlám se mu věnovat samostatně v další kapitole své diplomové práce.

2.2 Mezinárodní organizace v oblasti civilního letectví

Vzhledem ke komplexnosti a složitosti problematiky letecké dopravy a letectví obecně je třeba, aby chod odvětví byl zajišťován specializovanými organizacemi na mezinárodní úrovni. Takováto mezinárodní spolupráce a regulace je nutná mimo jiné z hlediska tvorby některých smluvních dokumentů a právních předpisů. Jednotlivé mezinárodní organizace vznikaly v průběhu let v souvislosti s jednotlivými mezníky historického vývoje letecké dopravy. Uvádím a popisuji zde pouze činnost nejdůležitějších specializovaných organizací, ačkoli vliv na leteckou dopravu jako celek má velké množství dalších (univerzálních i specializovaných) mezinárodních organizací. Z důvodu přehledu dělím mezinárodní organizace na vládní, kde jsou členy jednotlivé státy a spolupráce probíhá na základě mezinárodních úmluv mezi nimi, a nevládní, kdy jsou členy jednotlivé subjekty (zde dopravci, aerolinie) a organizace

²² Tyto termíny jsou používány v anglicky mluvících zemích, mezinárodními organizacemi i odbornou literaturou a právníkou veřejností. Viz například internetové slovníky: <http://www.duhaime.org/LegalDictionary/A/AirLaw.aspx> nebo <http://definitions.uslegal.com/a/aviation/>

²³ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 24.

obvykle chrání především jejich zájmy a reprezentuje je při jednáních a komunikaci s nejrůznějšími institucemi.²⁴

2.2.1 Vládní organizace

ICAO (International Civil Aviation Organization) - Univerzální organizace pro civilní letectví

Tato specializovaná organizace OSN byla založena v roce 1944 na základě rozhodnutí konference v Chicagu a v současné době sdružuje 191 států světa. Spolupracuje zejména s leteckými organizacemi a vyvíjí vlastní standardy a doporučené postupy (tzv. *SARPs*), které státy zapracovávají do své legislativy.²⁵ Tato mezinárodní organizace sídlí v Montrealu a jejím nejvyšším orgánem je Valné shromáždění ICAO. Jako jedna z mála přidružených organizací OSN má také stálý výkonný orgán – Radu ICAO, která má v rámci činnosti organizace široké pravomoci.²⁶

Obecně mezi cíle ICAO patří oblasti trvale udržitelného rozvoje letecké dopravy, zvyšování efektivity, bezpečnost letecké dopravy, environmentální dopad a jeho zmírnění a ekonomický rozvoj letecké dopravy. Pro roky 2014 až 2016 jsou konkrétními strategickými cíli ICAO například zvýšení efektivity letecké dopravy pomocí zlepšení leteckých navigací a systémů, harmonizace ekonomických strategií a minimalizace dopadu letecké dopravy na životní prostředí.²⁷

ECAC (European Civil Aviation Organization) - Evropská konference pro civilní letectví

Organizace ECAC byla založena roku 1955 a sídlí v Paříži. Momentálně má 44 členských států v čele s ministry odpovědnými za letectví a je největší evropskou mezinárodní organizací se zaměřením na civilní letectví. Česká republika je členem této organizace od roku 1991. Cílem ECAC je především harmonizovat politiky

²⁴ ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 5. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014, s. 116. ISBN 978-80-7380-506-7.

²⁵ Webová stránka International Civil Aviation Organization. *About ICAO* [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupný z WWW: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

²⁶ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 39.

²⁷ Webová stránka International Civil Aviation Organization. *Strategic Objectives* [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupný z WWW: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/Strategic-Objectives.aspx>

jednotlivých členských států, prosazovat jejich uplatňování a stejně jako ICAO napomáhat trvale udržitelnému rozvoji letecké dopravy. Kořeny ECAC nijak nesouvisí se vznikem Evropské Unie a obecně je zde spíše snaha, aby poznatky a práce ECAC a Evropské komise nebyly duplicitní. Vzhledem k tomu, že stejní odborníci často působí v obou těchto organizacích, je to poměrně nelehký úkol.²⁸

Dokument ECAC vydaný v roce 2011 pod názvem *ECAC's Strategy for the Future* pak vymezuje cíle, kterých organizace zamýšlí v budoucnu dosáhnout. Jedná se například o oblast bezpečnosti letecké dopravy – zvýšená kontrola leteckého personálu, zvýšená kontrola nákladu a jeho obsahu, zvýšená pozornost věnovaná přepravovaným tekutinám, gelům a aerosolům atd.²⁹

Eurocontrol (European Organization for the Safety of Air Navigation) - Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu

Eurocontrol je evropskou mezinárodní organizací zabývající se především systémem ATM – *Air Traffic Management System*. Jedná se o systém řízení evropského leteckého provozu. Dále koordinuje poskytování navigačních služeb jednotlivými státy, vypracovává a realizuje programy pro zvyšování bezpečnosti a kapacity letového provozu. Česká republika je členem této organizace od roku 1996.³⁰ Eurocontrol nyní má 41 členských států a usiluje o vytvoření takzvaného Jednotného evropského nebe (*Single European Sky*).³¹

EASA (European Air Safety Agency) - Evropská agentura pro bezpečnost letectví

Jedná se o nezávislou agenturu zřízenou Evropskou komisí v roce 2003 se sídlem v Kolíně nad Rýnem. Přebrala činnosti vykonávané jinou mezinárodní organizací – JAA – Joint Aviation Authorities, která byla založena v roce 1979. Její hlavní úlohou byla harmonizace bezpečnosti civilního letectví v Evropě. JAA byla jakousi protiváhou k

²⁸ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 49.

²⁹ Webová stránka European Civil Aviation Conference. *Misson* [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupný z WWW: https://www.ecac-ceac.org/about_ecac/mission.

³⁰ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 49.

³¹ Webová stránka European Organization for the Safety of Air Navigation. *Who We Are* [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupný z WWW: <https://www.eurocontrol.int/articles/who-we-are>.

činnosti americké FAA - Federal Aviation Administration, zároveň s ní však spolupracovala.³²

Současnými cíli EASA je vytvoření efektivního systému řízení agentury, posílení systému EU prostřednictvím spolupráce, podpora průmyslu a vytvoření obrazu EASA jako řídicí organizace, která se snaží získat důvěru v oblasti civilního letectví celosvětově, ačkoli působí zejména v evropském prostředí.³³

Jak již bylo zmíněno výše, na leteckou dopravu nemají vliv pouze specializované vládní organizace, ale také vládní organizace, jejichž hlavní činnost spadá do jiné oblasti nebo jsou organizacemi univerzálními. Jako příklady bych uvedla OSN, Evropskou Unii (zejména Evropská komise, Evropský parlament, Rada EU), Mezinárodní organizaci práce, Mezinárodní zdravotnickou organizaci nebo NATO.³⁴ V takto komplexní oblasti jich samozřejmě figuruje mnohem více, příklady uvádím pouze pro hrubou představu o tom, s jakými oblastmi může mít letecká doprava vůbec souvislost.

2.2.2 Nevládní organizace s celosvětovou působností

Nevládní organizace můžeme rozdělit do dvou kategorií, a to na organizace s celosvětovou a regionální působností. Nevládní organizace rovněž hrají důležitou roli v koordinaci a standardizaci různých oblastí letecké dopravy, avšak mají také roli jakéhosi prostředníka při komunikaci s vládou i mezinárodními vládními organizacemi.

IATA (International Air Transport Association) - Mezinárodní sdružení leteckých dopravců

IATA je nejspíše nejdůležitější a nejznámější nevládní mezinárodní organizací s celosvětovou působností v této oblasti. Je dobrovolnou organizací leteckých dopravců provozujících pravidelnou mezinárodní dopravu. I pro tuto organizaci byla zásadní konference v Chicagu v roce 1945, neboť bezprostředně po jejím konání byla založena

³² PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 49 až 50.

³³ Webová stránka European Air Safety Agency. *EASA Explained* [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupný z WWW: <http://easa.europa.eu/the-agency/easa-explained>.

³⁴ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 48 až 49.

za přítomnosti 31 zástupců různých leteckých společností.³⁵ V současné době reprezentuje 250 aerolinek, které tvoří celkových 84 % světové letecké dopravy. Tato čísla zahrnují jak aerolinky provozující osobní přepravu, tak aerolinky přepravující náklad.³⁶

Mezi její hlavní činnosti patří zejména snaha o vytvoření jednotného světového systému bezpečné, pravidelné a hospodárné dopravy, příprava akcí ke zlepšení hospodářských výsledků v oblasti letecké dopravy, reprezentace ekonomických zájmů leteckých společností ve vztahu k vládám i hospodářským subjektům, zajištění spolupráce mezi jednotlivými leteckými společnostmi a spolupráce s ICAO, včetně zavedení jejích standardů do praxe.³⁷ Cílem IATA je také být dynamickou organizací, zvyšovat efektivitu, bezpečnost a poskytovat profesionální podporu, to vše s jasně definovanými pravidly. Kromě mnoha dalších cílů se také, stejně jako mnoho dalších mezinárodních organizací, velmi soustředí na ochranu životního prostředí a snižování dopadu letecké dopravy na něj.³⁸

IATA má sídlo v Montrealu, ale velká část činností se odehrává v Ženevě, kde má organizace svou největší kancelář. IATA má také menší oblastní kanceláře v různých částech světa, zároveň dělí geografickou oblast své působnosti do tří konferenčních oblastí a v každé z nich přizpůsobuje svoji činnost specifickým potřebám konkrétní části světa.³⁹ Takové rozdělení je dle mého názoru velmi logické a efektivní, neboť ekonomické, právní a politické poměry mohou být v různých oblastech diametrálně odlišné, a tudíž je třeba vždy zaměřit pozornost na konkrétní úkoly v souladu s cíli a potřebami dopravců a dalších subjektů.

³⁵ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 51.

³⁶ Webová stránka International Air Transport Association. *About IATA* [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupný z WWW: <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>

³⁷ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 51.

³⁸ Webová stránka International Air Transport Association. *Mission* [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupný z WWW: <http://www.iata.org/about/Pages/mission.aspx>

³⁹ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 51 až 52.

IATA tedy je organizací s podobným polem působnosti jako ICAO, avšak přistupuje k problémům z pohledu dopravců. Účast v této organizaci je dobrovolná, pro přijetí jsou stanovena určitá bezpečnostní a ekologická kritéria pro vstupující dopravce.⁴⁰

FIATA (International Federation of Freight Forwarders' Associations) – Mezinárodní federace spedičních svazů

Z hlediska dalšího směřování mé práce v následujících kapitolách k letecké přepravě nákladu a zboží má zvláštní význam organizace FIATA, která sdružuje národní zasílatelské organizace a podílí se na činnostech v rámci přepravy zboží. Tato organizace byla založena ve Vídni v roce 1926. Je zástupcem přibližně 40.000 zasílatelských a logistických společností. Spolupracuje s mnoha mezinárodními organizacemi, například s OSN, Mezinárodní obchodní komorou, Světovou obchodní organizací, výše zmíněnou organizací IATA a mnoha dalšími.⁴¹

Mezi cíle FIATA patří sjednotit zasílatelský průmysl, reprezentovat a chránit zájmy tohoto odvětví především formou účasti na schůzích subjektů činných v oblasti mezinárodní dopravy, zlepšovat kvalitu služeb a účastnit se na vzdělávání v oblasti zasílatelství.⁴²

Další nevládní mezinárodní organizace s celosvětovou působností

Další organizace z této oblasti zmiňuji na tomto místě pouze příkladným výčtem a hrubým popisem. Mezi tyto další organizace patří například ACI - Airport Council International, která se zabývá problematikou letišť a jejich infrastruktury nebo IAASM - International Academy of Aviation and Space Medicine, která se soustředí na tzv. letecké zdravotnictví.

2.2.3 Nevládní organizace s regionální působností

Nevládní organizace samozřejmě fungují také na úrovni regionální. Pro účely mé práce jsou nejvýznamnější regionální organizace, které svou činnost soustřeďují na Evropu.

⁴⁰ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 51 až 52.

⁴¹ Webová stránka International Federation of Freight Forwarders' Association. *About FIATA* [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupný z WWW: <http://fiata.com/about-fiata.html>

⁴² Webová stránka International Federation of Freight Forwarders' Association. *Objectives* [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupný z WWW: <http://fiata.com/about-fiata/objectives.html>

AEA – Association of European Airlines – Asociace evropských aerolinií

Jedná se o neziskovou organizaci, která sdružuje 29 největších evropských aerolinií. Její sídlo se nachází v Bruselu. Mezi nejpodstatnější cíle její činnosti patří zlepšování postavení letectví v Evropě, inovace v zájmu spokojenosti zákazníků, snaha přispět k lepší, promyšlenější a ekonomicky efektivnější regulaci a také snaha o urychlení vytvoření takzvaného Jednotného evropského nebe (*Single European Sky*). Snaha o snížení dopadů letectví na životní prostředí a aktivita v oblasti zvyšování bezpečnosti jsou další oblasti, kterými se stejně jako některé výše zmíněné organizace zabývá.⁴³

Další evropské nevládní organizace

Ostatní regionální nevládní organizace již vzhledem k rozsahu práce uvádím jen stručně:

- IACA - International Air Carrier Association;
- ERA - European Regions Airline Association;
- FATOREC - Federation of Air Transport User Representatives in the European Community.⁴⁴

Je zřejmé, že spleť právní úprava celé oblasti letectví vyžaduje velmi složitou organizační strukturu. Jak jsem již uvedla, organizací ovlivňujících leteckou dopravu je mnohem více a potřeba takového množství institucí je zcela jistě odůvodněná. Není totiž možné, aby se na úrovni vládní i nevládní dala regulovat a uspokojivě zabezpečovat kvalitní a spolehlivá doprava jen několika málo organizacemi, neboť je potřeba dostatečný počet vzdělaného personálu, často s vysokou úrovní specializace a zároveň je třeba, aby každá jednotlivá oblast byla zajišťována pokud možno několika různými organizacemi, které na problematiku jsou schopny pohlížet z různých úhlů.

⁴³ Webová stránka Association of European Airlines. *About Us* [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupný z WWW: <http://www.aea.be/about-us.html>.

⁴⁴ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 53 až 54.

3. Právní úprava v oblasti mezinárodní letecké přepravy

Na výše uvedený historický vývoj a organizaci mezinárodní letecké dopravy přímo navazuje právní úprava tohoto odvětví, která zastřešuje regulaci na úrovni vnitrostátní, unijní a mezinárodní. Vývoj právní úpravy prošel v souvislosti s pokrokem vědy a techniky a stejně tak s nově objevenými nedostatky a potřebami v různých oblastech poměrně složitým vývojem, a proto považují za důležité věnovat mu náležitou pozornost. Zároveň je však třeba rozlišovat jednotlivé prameny a způsoby právní úpravy, neboť to má v oblasti práva mezinárodního obchodu zcela zásadní význam.

3.1 Vývoj právní úpravy na mezinárodní úrovni

Na počátku minulého století spolu s rozvojem letecké dopravy vyvstala nutnost vytvoření systému mezinárodní úpravy. Jak jsem již uvedla výše, vzhledem k doletu a rychlosti této dopravy má letecká doprava svůj význam především na poli mezinárodním. Již v roce 1919 sice byla uzavřena Pařížská úmluva o úpravě letectví, avšak tato unifikovala spíše pravidla létání, nikoli další otázky týkající se smluvních vztahů při přepravě.⁴⁵ Principy této úmluvy byly dále rozvedeny na konferenci v Havaně v roce 1928, na jejímž základě vznikla Havanská úmluva.⁴⁶

V souvislosti s tímto je nutné mít stále na paměti, že na počátku dvacátého století bylo létání něčím zcela novým a dobrodružným. Nebylo možné říci s přesností, zda a kdy letadlo dorazí do svého cíle a nebylo výjimkou, že během cesty nouzově přistálo úplně mimo jakékoli letiště. V důsledku toho dopravci nesli veškerou odpovědnost, které se snažili vyhnout klauzulemi o úplném osvobození od odpovědnosti zavedenými ve svých smlouvách. Všechny tyto souvislosti byly diskutovány na Varšavské konferenci.⁴⁷

⁴⁵ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*. 2002, ročník I., č. 2, s. 18. Dostupný také z WWW: http://csdp.cz/files/2002_2.pdf

⁴⁶ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 26.

⁴⁷ MANKIEWICZ, René H. From Warsaw to Montreal with certain intermediate stops; marginal notes on the Warsaw system. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 1989, ročník 14, č. 6, s. 239.

3.1.1 Varšavský systém

Varšavská úmluva neboli Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě byla podepsána ve Varšavě dne 12. října 1929 a v České republice byla publikována pod číslem 15/1935 Sb.⁴⁸ Důvody pro její vznik jsou vzhledem k tehdejší situaci zřejmé. Existovala zde snaha, aby rozvíjející se odvětví a nově vzniklí dopravci nenesli striktně odpovědnost, aby byli chráněni a aby nebylo zabráněno dalším pokrokům v rámci letecké dopravy.⁴⁹ Odpovědnost byla omezena konkrétními částkami a nemohlo tak dojít k likvidaci jednotlivých podnikatelů.⁵⁰ Podepsání úmluvy tohoto typu samozřejmě také zabránilo střetu právních předpisů jednotlivých států (angl. *conflict of laws*).⁵¹ Navazovala přitom na dva předcházející projekty týkající se ručení leteckého dopravovatele a mezinárodního nákladního listu přijaté ve Francii v letech 1925 a 1927.⁵²

Vzhledem k vývoji, který nastal po druhé světové válce, bylo třeba původní znění Varšavské úmluvy novelizovat, neboť vysoká úroveň ochrany dopravců se ukázala jako kontraproduktivní.⁵³ Varšavská úmluva tak prošla několika úpravami prostřednictvím Haagského protokolu v roce 1955 (v České republice č. 15/1996 Sb.), Guadalajarské úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem z roku 1961 (v České republice č. 27/1968 Sb.), Guatemalského protokolu z roku 1971 a Montrealskými protokoly číslo 1 až 4 z roku 1975. Česká republika není smluvním státem Guatemalského protokolu ani Montrealských protokolů.⁵⁴ Celý tento komplex právních instrumentů se souhrnně označuje jako Varšavský systém.⁵⁵ Pro každou zemi ale tento pojem v podstatě

⁴⁸ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 45.

⁴⁹ CARR, Indira. *International trade law*. 4th ed. London: Routledge-Cavendish, 2010, xcvi, s. 332. ISBN 978-0-415-45843-6.

⁵⁰ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 45.

⁵¹ CARR, Indira. *International trade law*, s. 332.

⁵² HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 18.

⁵³ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 45.

⁵⁴ KUČERA, Zdeněk; PAUKNEROVÁ Monika; RŮŽIČKA Květoslav. *Právo mezinárodního obchodu*, s. 305.

⁵⁵ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 18.

představuje jiný souhrn dokumentů, všechny státy se neshodly na přijetí jednotlivých změn Varšavské úmluvy z důvodu rozdílných názorů na úpravu.⁵⁶

Přestože Varšavská úmluva byla ve své době velmi vyspělým a nadčasovým dokumentem, provedení výše uvedených změn bylo nezbytné, protože letecká doprava prošla od podpisu Varšavské úmluvy v roce 1929 do doby po druhé světové válce prudkým rozvojem.⁵⁷

Haagský protokol

Haagský protokol, celým názvem Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, byl sjednán dne 28. září 1955 v Haagu. Zjednodušil formální náležitosti přepravních listin, poupravil některé definice a zvýšil limit pro odpovědnost dopravce. Přestože tyto změny byly jistě potřebné a účelné, nebyl přijat tak vřele jako Varšavská úmluva samotná. Některé státy tento protokol neratifikovaly, proto byla unifikační funkce Varšavského systému oslabena.⁵⁸ Mezi státy, které neratifikovaly Haagský protokol, patřily také Spojené státy americké. V průběhu diskuzí o limitaci odpovědnosti dopravce byla z jejich strany dokonce navržena suma třikrát vyšší, než byla obsažena v dosavadní úpravě. Absence ratifikace ze strany USA velmi ovlivnila další vývoj Varšavského systému, neboť americké soudy nadále využívaly původní, nezměněnou Varšavskou úmluvu a úprava se tak začala tříštit.⁵⁹

Guadalajarská úmluva

V roce 1961 prošel Varšavský systém druhou změnou a tím bylo doplnění Varšavské úmluvy novou mezinárodní úmluvou. Tato úmluva vstoupila v platnost k datu 1. května 1964 a byla sjednána v mexické Guadalajaře dne 18. září 1961. Celý název zněl Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné

⁵⁶ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 18.

⁵⁷ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 18.

⁵⁸ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 18 až 19.

⁵⁹ MANKIEWICZ, René H. From Warsaw to Montreal with certain intermediate stops; marginal notes on the Warsaw system. *Air & Space Law*, s. 242 až 245.

jinou osobou než smluvním dopravcem. Název částečně prozrazuje, čeho se nová úprava týkala. Zejména šlo o upravení vztahů ve Varšavské úmluvě neupravených nebo nejasných a hlavním bodem se stalo vymezení pojmu dopravce.⁶⁰

Podle některých názorů byla Guadalajarská úmluva zbytečná, neboť se zdá, že pojem dopravce je vcelku jasný již ze samotného znění Varšavské úmluvy. Na vlastního dopravce, který provádí přepravu vlastními prostředky a který uzavřel smlouvu se smluvním dopravcem, by se dle těchto názorů měla jasně vztahovat samotná Varšavská úmluva a toto není třeba nijak blíže vymezovat. I přes tento argument některé soudy interpretovaly tento pojem chybně a změny byly přijaty.⁶¹ Dopravce přímo provádějící přepravu tak získal ochranu výslovně potvrzenou právními předpisy.⁶²

Guatemalský protokol

Dne 8. března 1971 byl dále v Guatemala City přijat Protokol o změně Varšavské úmluvy. Záměrem bylo zvýšení odpovědnostních limitů dopravce, ale tento protokol byl mezi smluvními státy Varšavského systému přijat ještě hůře než Haagský protokol a dosud dokonce ani nevstoupil v platnost.⁶³

Jedním ze států navrhuujících zvýšení odpovědnosti dopravce byly opět USA. Návrhy se ovšem nepodařilo prosadit, neboť protokol ratifikovalo pouhých 10 států. Tímto nebyla splněna podmínka přijetí, která tentokrát nebyla postavena na počtu ratifikujících států, nýbrž na jejich podílu na celkové mezinárodní letecké přepravě (vyjádřeno v kilometrech). Z tohoto důvodu je tento dokument považován za selhání.⁶⁴

Montrealské protokoly I, II, III a IV

⁶⁰ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 19.

⁶¹ MANKIEWICZ, René H. From Warsaw to Montreal with certain intermediate stops; marginal notes on the Warsaw system. *Air & Space Law*, s. 252.

⁶² CARR, Indira. *International trade law*, s. 333.

⁶³ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 19.

⁶⁴ MANKIEWICZ, René H. From Warsaw to Montreal with certain intermediate stops; marginal notes on the Warsaw system. *Air & Space Law*, s. 256 až 258.

Další modifikace úpravy Varšavského systému byla provedena tzv. Montrealskými protokoly I, II, III a IV, které byly sjednány dne 25. září 1975 v Montrealu. První tři protokoly upravují pro Varšavskou úmluvu, Haagský protokol a Guatemalskou úmluvu přechod na novou měnovou jednotku – z francouzského zlatého franku na speciální měnovou jednotku Mezinárodního měnového fondu SDR (angl. *Special Drawing Rights* – zvláštní práva čerpání).⁶⁵ Čtvrtý Montrealský protokol kompletně revidoval Varšavský systém jako takový, zejména co se týče přepravních dokumentů v souvislosti s automatizací a provedl zvýšení limitů odpovědnosti dopravce. Účinnosti tyto protokoly nabyly postupně po překonání ratifikačních limitů – Montrealský protokol I a II v roce 1996 a Montrealský protokol IV v roce 1998.⁶⁶ Počet smluvních stran u jednotlivých protokolů se ale v současné době liší.⁶⁷ Montrealský protokol III do dnešního dne není účinný, ratifikován byl totiž pouze 21 státy.⁶⁸

Vzhledem k tomu, že Varšavský systém byl chaotický a roztržštěný již před přijetím Montrealských protokolů, byla situace po této změně ještě obtížnější. Nejen že úprava byla pro laickou veřejnost zcela nečitelná a nepochopitelná a stoupla tak výrazně potřeba odborné právní pomoci, ale navíc nastaly i zmatky v jednotlivých jazykových verzích novelizací. Z tohoto důvodu se předpokládalo, že ICAO si jako svůj další cíl vytyčí kompletaci všech instrumentů Varšavského systému do dokumentu jednotného po všech stránkách.⁶⁹ Zmatek v právní úpravě byl pociťován odbornou veřejností i v dalších letech, kdy bylo stále voláno po unifikaci mezinárodního leteckého práva soukromého.⁷⁰

⁶⁵ SDR jsou speciální mezinárodní rezervní měnou, která byla zavedena IMF v roce 1969 za účelem zajištění potřebných mezinárodních rezerv. SDR mělo doplnit úlohu dřívějších rezervních aktiv (zlato a USD). Více viz <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.HTM>

⁶⁶ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 19.

⁶⁷ Webová stránka International Civil Aviation Organization. *Current lists of parties to multilateral air law treaties* [online]. [cit. 2015-03-08]. Dostupný z WWW: <http://www.icao.int/secretariat/legal/lists/current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx>

⁶⁸ Webová stránka International Civil Aviation Organization. *List of parties – Additional Protocol No. 3* [online]. [cit. 2015-03-08]. Dostupný z WWW: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3_EN.pdf

⁶⁹ MILDE, Michael. ICAO work on the modernisation of the Warsaw system. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 1989, ročník 14, č. 4/5, s. 205 až 207.

⁷⁰ SCHMID, Ronald. The Warsaw Convention between Dusk and Dawn. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 1997, ročník 22, č. 1, s. 55.

Od poslední změny Varšavské úmluvy do přijetí Montrealské úmluvy v roce 1999 samozřejmě probíhaly různé iniciativy mezinárodních organizací ke zpřehlednění a zlepšení složitého Varšavského systému. Jako příklad můžeme uvést 60. konferenci mezinárodní organizace ILA (International Law Association) v roce 1982 nebo iniciativu Evropské komise v roce 1993. Tato iniciativa se týkala zejména revize limitu odpovědnosti dopravců a cílem bylo vydání nového nařízení.⁷¹

Podle mého názoru bylo již v situaci, kdy došlo k několika změnám Varšavské úmluvy, zcela zřejmé, že je třeba nové sjednocující úpravy. Ani pro odborníky v právu jistě nemohlo být jednoduché vyznat se v jednotlivých instrumentech Varšavského systému, natož pak pro osoby, dopravce a obchodníky, kteří měli být těmito právními předpisy vázáni. Z tohoto důvodu byla vytvořena sjednocující Montrealská úmluva, která konečně konsolidovala nepřehlednou právní úpravu. Samozřejmě však byla, jako každá mezinárodní úmluva, výsledkem jistého kompromisu mezi zájmy jednotlivých států, proto úprava možná nespĺnila veškerá očekávání.⁷²

Když hovoříme o nové úpravě Montrealskou úmluvou, musíme mít však stále na paměti, že i v současné době je Varšavskou úmluvou stále vázáno celkem 152 států světa (včetně států vázaných Montrealskou úmluvou) a je třeba vždy ověřit, která z úmluv je pro konkrétní stát v daném případě účinná.⁷³ Stále tedy existují dva paralelní systémy úpravy, Česká republika podepsala Montrealskou úmluvu dne 28. května 1999 (ratifikace dne 16. listopadu 2000), Evropská unie jako celek pak dne 9. prosince 1999 (ratifikace dne 29. dubna 2004).⁷⁴

⁷¹ SCHMID, Ronald; GIEMULLA Elmar. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, c2006-, v. (loose-leaf). Strana Commentary-13. ISBN 90-411-2456-x-.

⁷² Kolektiv České společnosti pro dopravní právo. Montrealská úmluva 1999 vstoupila v platnost. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*. 2003, ročník II., č. 3, s. 36. Dostupný také z WWW: http://csdp.cz/files/2003_3.pdf

⁷³ Webová stránka International Civil Aviation Organization. *List of parties – Warsaw Convention* [online]. [cit. 2015-03-08]. Dostupný z WWW: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf

⁷⁴ Webová stránka International Civil Aviation Organization. *List of parties – Montreal Convention* [online]. [cit. 2015-03-08]. Dostupný z WWW: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

3.1.2 Montrealská úmluva

Montrealská úmluva, resp. Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, která byla přijata dne 28. května 1999 v Montrealu, vstoupila v účinnost dne 4. listopadu 2003. Nahradila předchozí Varšavský systém, který se neúspěšně pokoušel o jednotnost úpravy, a zdálo se, že Montrealská úmluva bude řešením této situace.⁷⁵ Jak již bylo uvedeno výše, byla výsledkem jistého kompromisu, navíc byla v době svého vzniku ratifikována nízkým počtem států. V té době zde tedy byla výrazná převaha států, které byly vázány Varšavskou úmluvou. Tato situace se však postupně změnila a k Montrealské úmluvě přistoupilo mnoho států (v současné době je jich 111⁷⁶). V některých ohledech Montrealská úmluva přinesla očekávané změny, v některých je možná přinést měla, avšak nestalo se tak.⁷⁷

Na tomto místě bych ráda pouze obecně v kontextu historického vývoje právní úpravy zmínila nejdůležitější změny, které Montrealská úmluva přinesla, neboť konkrétními ustanoveními o odpovědnosti se budu blíže zabývat v další kapitole své práce.

Pro účely mé práce jsou nejpodstatnějším bodem ve změnách, které byly Montrealskou úmluvou provedeny, novinky na poli odpovědnosti dopravce a limitů této odpovědnosti. Montrealská úmluva po mnoha pokusech vládních a nevládních mezinárodních organizací o zavedení různých kombinovaných a komplikovaných režimů odpovědnosti zavádí dvoustupňovou odpovědnost v oblasti leteckých nehod v souvislosti se smrtí nebo zraněním pasažérů. První (základní stupeň) odpovědnosti je pak limitován a založen na objektivní odpovědnosti bez zavinění dopravce, druhý je pak založen na odpovědnosti subjektivní a není omezen žádným limitem.⁷⁸ Pravdou ale je, že tato neomezená odpovědnost byla „vyvážena“ ustanovením o vyloučení náhrady nepeněžité újmy, jakou může být například bolest, utrpení, ztráta životního komfortu

⁷⁵ Kolektiv České společnosti pro dopravní právo. Montrealská úmluva 1999 vstoupila v platnost. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 36.

⁷⁶ Webová stránka International Civil Aviation Organization. *List of parties – Montreal Convention*.

⁷⁷ KONING, Ingrid. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo under the Warsaw and Montreal Conventions. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 1997, ročník 33, č. 4-5, s. 318 až 319.

⁷⁸ ČAPEK, Jan; KLÍMA Richard; ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd. 1. Praha: LexisNexis, 2005, s. 148. ISBN 80-86199-95-9.

nebo radosti ze života apod. Tyto náhrady jsou tedy poté řešeny dle vnitrostátního práva, kde se mohou pravidla pro určení výše náhrady a pro její uznání značně lišit.⁷⁹

Tato ustanovení se týkají smrti a zranění pasažérů, Montrealská úmluva ale zavedla i některé nové limity odpovědnosti dopravce pro zpoždění, zničení, poškození a ztrátu zavazadel nebo zboží.

Novým a důležitým ustanovením bylo také poskytnutí zálohy dopravcem v případě letecké nehody pro pokrytí okamžitých nezbytných potřeb poškozených osob. Toto platí ovšem pouze v případě, že to v daném státě umožňuje vnitrostátní legislativa. Velmi podstatnou problematikou byla také otázka povinného pojištění dopravce. Montrealská úmluva stanovila, že smluvní strany budou požadovat na svých dopravcích, aby uzavřeli pojištění ke krytí odpovědnosti. Následně pak stát, do kterého dopravce létá, má právo trvat na tom, aby bylo toto uzavření smlouvy o pojištění prokázáno.

Montrealská úmluva dále zavedla tzv. pátou jurisdikci, která umožnila, aby v případě smrti nebo zranění cestujícího mohla být při splnění podmínek podána žaloba ve státě, kde v době události cestující měl hlavní a stálé bydliště, zároveň je výslovně uvedeno, že státní příslušnost nebude na určení bydliště mít vliv.

Dále je v úpravě Montrealské úmluvy také zjednodušena podoba přepravních dokumentů.⁸⁰

Výše uvedené změny jsou pouze některými základními body, ve kterých se Montrealská úmluva liší od předchozí úpravy Varšavského systému. Montrealská úmluva jako taková byla jistě považována za úspěch jak z politického, tak ekonomického pohledu. Navíc byl zavedením nové úpravy prokazatelně značně snížen počet zahajovaných soudních řízení.

Jsou tu ale otázky, které dle mnohých názorů měly být v Montrealské úmluvě řešeny a nestalo se tak. Jedná se například o problematiku dostatečného vymezení pojmu škoda,

⁷⁹ NEENAN, Peter. The Damaged Quilt: Inadequate Coverage of the Montreal Convention. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 2012, ročník 37, č. 1, s. 54.

⁸⁰ ČAPEK, Jan; KLÍMA Richard; ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*, s. 149.

resp. újma a které druhy újmy budou nahrazeny. Výše jsem již uvedla, že Montrealská úmluva alespoň stanovila, které druhy nahrazeny být nemohou. Konkrétní pozitivní vymezení ale chybí.⁸¹ Jinou takovou otázkou je také vznik souběžných nároků a další.⁸²

Zde bych ráda upozornila, že ani Varšavská ani Montrealská úmluva neupravují veškeré záležitosti v oblasti mezinárodní letecké přepravy, upravují pouze některé dílčí podstatné otázky, u kterých byla evidentní potřeba jakési standardizace, unifikace. V ostatních případech je nutno stále postupovat dle úpravy unijní nebo vnitrostátní (viz také dále).⁸³

Je velmi obtížné vyjádřit vlastní pohled na složitý vývoj a problematiku Varšavské úmluvy a Montrealské úmluvy, neboť se jedná o velmi komplexní, složité a místy obtížněji uchopitelné dokumenty. Přesto bych podotkla, že Montrealská úmluva byla určitým dílčím úspěchem v oblasti právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. Nevyřešila sice veškeré problémy, ale konečně došlo k unifikaci právní úpravy a některým potřebným změnám. Pokrýt veškeré eventuality navíc na mezinárodní úrovni, kdy je nutný jistý kompromis a složité vyjednávání mezi státy, snad ani není v lidských silách.

3.1.3 Chicagská konference

Chicagská a zde přijaté dokumenty mají zřejmě větší význam z hlediska mezinárodního práva veřejného než mezinárodního práva soukromého a práva mezinárodního obchodu, avšak pro úplnost jsem se rozhodla do své diplomové práce zařadit také tuto kapitulu. Podle mého názoru se totiž jedná o natolik významnou událost i v souvislosti s předchozí částí mé práce týkající se mezinárodních organizací v oblasti letectví, že jí zkrátka není možné v práci tohoto typu opomenout.

Chicagská konference započala ještě před koncem druhé světové války dne 9. září 1944 a byla sezvána tehdejším prezidentem USA Rooseveltem. Účastnilo se jí celkem

⁸¹ KONING, Ingrid. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo under the Warsaw and Montreal Conventions. *Air & Space Law*, s. 332.

⁸² KONING, Ingrid. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo under the Warsaw and Montreal Conventions. *Air & Space Law*, s. 335.

⁸³ SCHMID, Ronald; GIEMULLA Elmar. *Montreal Convention*. Strana Commentary-18.

55 států a jejím hlavním účelem bylo zabránění dalším konfliktům.⁸⁴ Nejdůležitějším dokumentem, který zde byl přijat, byla Úmluva o mezinárodním civilním letectví, která bývá označována také jako Chicagská úmluva. Tato úmluva představuje jakýsi základní dokument pro rozvoj mezinárodní letecké dopravy po druhé světové válce. K poslední potřebné (dvacáté šesté) ratifikaci došlo dne 6. ledna 1945 a tím byla založena nová organizace PICA0 (prozatímní ICAO). PICA0 fungovala v mezidobí, než byla ICAO, předpokládaná Chicagskou úmluvou, plně institucionalizována.

Chicagskou úmluvou byla zahájena globalizace systému letecké dopravy. Upravuje především všeobecné zásady civilního letectví, lety nad územím smluvního státu, státní příslušnost letadel, podmínky pro letadla a další otázky. Také stanovuje pravidla pro činnost organizace ICAO, kterou jsem podrobněji zmínila v kapitole pojednávající o mezinárodních organizacích v oblasti civilního letectví.⁸⁵

Chicagská úmluva zrušila předchozí úpravu provedenou Pařížskou a Havanskou úmluvou. V současné době má 191 smluvních stran⁸⁶ a i přes nutné změny v průběhu času slouží svému účelu dodnes.⁸⁷

Na Chicagské konferenci byly dále podepsány další dokumenty:

- Dočasné dohody o mezinárodním civilním letectví;
- Dohoda o tranzitu mezinárodních leteckých dopravních služeb;
- Dohoda o mezinárodní letecké dopravě.

Československo bylo na této konferenci zastoupeno exilovou vládou a stalo se smluvní stranou Chicagské dohody a Dohody o transitu mezinárodních leteckých dopravních služeb.⁸⁸

⁸⁴ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 28.

⁸⁵ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 37 až 38.

⁸⁶ Webová stránka International Civil Aviation Organization. *List of parties – Chicago Convention* [online]. [cit. 2015-03-08]. Dostupný z WWW: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_EN.pdf

⁸⁷ ABEYRATNE, Ruwantissa. The Legal Status of the Chicago Convention and its Annexes. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 1994, ročník 29, č. 3, s. 117 až 118.

⁸⁸ ČAPEK, Jan; KLÍMA Richard; ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*, s. 14.

Jednotlivá ustanovení Chicagské dohody i ostatních dokumentů by se dala analyzovat v samostatné práci. Pro tuto analýzu bohužel nemám ve své diplomové práci prostor, proto ponechám tuto část své práce pouze jako stručný přehled o událostech Chicagské konference.

Mezinárodní mnohostranné úmluvy, které uvádím výše, samozřejmě nejsou vyčerpávajícím výčtem všech úmluv, které byly v této oblasti uzavřeny, jsou pouze jakýmsi výběrem dokumentů, které mají největší relevanci vzhledem k tématu této práce.⁸⁹

3.2 Předpisy Evropské unie

V rámci Evropské unie je dopravní politika jednou ze společných politik a je chápána jako zvláštní odvětví služeb.⁹⁰ Od vstupu České republiky dne 1. května 2004 jsou také u nás závazné jednotlivé unijní předpisy a je tedy důležité věnovat unijnímu právu dostatečnou pozornost. V oblasti mezinárodní letecké přepravy může být evropská úprava provedena primárním právem (zakládací smlouvy a jejich změny), v nařízeních, směrnících, rozhodnutích, doporučeních a stanoviscích. Dále je také za součást unijního práva nutno považovat mezinárodní smlouvy uzavřené mezi členskými státy navzájem a mezinárodní smlouvy uzavřené Evropskou unií jako celkem s jinými státy.⁹¹

V této části své práce bych se ráda soustředila zejména na sekundární předpisy Evropské unie, které mají souvislost s mezinárodní leteckou přepravou v souvislosti s odpovědností dopravce, a okrajově zmíním také některé předpisy, které mohou mít na provozování mezinárodní letecké přepravy vliv z jiných důvodů. V oblasti mezinárodní letecké přepravy je velké množství oblastí, na které lze legislativní činnost Evropské unie rozdělit, jedná se zejména o následující oblasti:

⁸⁹ Přehledy mezinárodních smluv dostupné z WWW: <http://www.icao.int/secretariat/legal/lists/current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx>, v rámci České republiky http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_letecka/Narodni_a_mezinarodni_dohody_umluvny_a_predpisy/Mnohostranne_smlouvy.htm

⁹⁰ SVOBODA, Pavel. *Úvod do evropského práva*. 5. vyd. V Praze: C. H. Beck, 2013, s. 379. ISBN 978-80-7400-488-9.

⁹¹ ČAPEK, Jan; KLÍMA Richard; ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*, s. 74.

- přístup na trh letecké dopravy;
- tarify a sazby za letecké služby;
- hospodářská soutěž v dopravě;
- úprava počítačových systémů;
- technická harmonizace;
- řízení leteckého provozu;
- bezpečnost letecké dopravy;
- ochrana životního prostředí;
- ochrana spotřebitele;
- mezinárodní spolupráce EU v rámci rozvoje mezinárodního civilního letectví.⁹²

Vzhledem k velkému množství předpisů nelze všechny oblasti plně obsáhnout. Nabízím tedy bližší pohled na několik z hlediska tématu práce nejrelevantnějších předpisů. Vzhledem k tomu, že předpisy v jednotlivých výše uvedených oblastech jsou vydávány paralelně, není zde bohužel možné postupovat přísně chronologicky.

Oblast odpovědnosti dopravce

Tato oblast je často nazývána jako oblast ochrany cestujících. Z toho vyplývá, že evropská nařízení se týkají primárně přepravy cestujících, nikoli přepravy nákladu, která je hlavním předmětem mé práce. Přesto přehled v těchto předpisech může mít jistou relevanci i v oblasti přepravy nákladu, zejména pak ve srovnávacím pohledu.

Jedním z nařízeních v této oblasti je Nařízení Rady č. 2027/97, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. V preambuli původního znění nařízení jsou stanoveny důvody jeho vydání, kterými jsou především nutnost zvýšení ochrany cestujících, příliš nízké limity odpovědnosti dopravců stanovené Varšavským systémem a obecně nutná revize Varšavského systému a vymezení některých pojmů.⁹³

Toto nařízení vymezuje ve svém článku 1 předmět úpravy, kterým jsou povinnosti leteckých dopravců Společenství, pokud jde o jejich odpovědnost vůči cestujícím v případě nehod, v jejichž důsledku nastane smrt nebo zranění nebo jiné ublížení na

⁹² ČAPEK, Jan; KLÍMA Richard; ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*, s. 75.

⁹³ Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.

zdraví. Nehoda přitom musí nastat na palubě letadla nebo při nastupování či vystupování.⁹⁴

Nařízení Rady č. 2027/97 bylo několikrát novelizováno, zejména pak v souvislosti s přijetím Montrealské úmluvy (změna provedena Nařízením Rady č. 889/2002).⁹⁵

Dalším nařízením upravujícím odpovědnost dopravce je Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje Nařízení EHS č. 295/91. Toto předcházející nařízení z počátku devadesátých let reagovalo zejména na rozvoj letecké dopravy a zvýšení počtu cestujících, kteří byli slabší smluvní stranou ve vztahu k dopravcům a bylo tak třeba zajistit prostředek pro ochranu jejich práv.⁹⁶

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 bylo pak vydáno z důvodu nedostatečné (pouze základní) ochrany cestujících, z důvodu absence ochrany cestujících při nepravidelných letech a z důvodu potřeby ochrany při letech z třetích zemí do členských států EU a dalších, které jsou uvedeny v preambuli nařízení.⁹⁷ Také se toto nařízení věnuje ve svém článku 11 právům osob s omezenou pohyblivostí nebo zvláštními potřebami, což je jistě otázka, kterou je při provozu letecké dopravy třeba řešit.⁹⁸ Nové nařízení oproti úpravě předchozí zejména nabízí cestujícím nový systém kompenzace a výhody tzv. dobrovolníkům, kteří jsou ochotni se v případě překnihování letu vzdát svého místa. Toto ustanovení značně napomohlo řešit problémy s odepřením vstupu na palubu, neboť vzhledem k výši těchto kompenzací byl vytvářen na letecké dopravce potřebný tlak.⁹⁹

⁹⁴ Nařízení Rady (ES) č. 2027/97, článek 1.

⁹⁵ ČAPEK, Jan; KLÍMA Richard; ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*, s. 87.

⁹⁶ ČAPEK, Jan; KLÍMA Richard; ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*, s. 88.

⁹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů.

⁹⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, článek 11.

⁹⁹ ČAPEK, Jan; KLÍMA Richard; ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*, s. 89.

V oblasti odpovědnosti dopravce jsou výše uvedená nařízení doplňována dále také Směrnicí Rady 93/13 EHS, o nepřiměřených podmínkách ve spotřebitelských smlouvách, která ovšem spadá z výše uvedených oblastí do ochrany spotřebitele a výslovně se netýká pouze letecké přepravy. Nicméně souvisí opět s ochranou slabší strany ve smluvních vztazích, jak jsem již zmínila výše.

Dalšími nařízenými, která byla v rámci evropské úpravy vydána a která souvisí s odpovědností dopravce, jsou zejména Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 785/2004, o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel a Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1107/2006, o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě.¹⁰⁰

Těmito nařízenými byla jednak posílena práva zdravotně postižených osob a jednak stanoveny podmínky povinného pojištění dopravce. V oblasti pojištění pak Nařízení č. 785/2004 odkazuje na povinné pojištění dopravců stanovené Montrealskou úmluvou (viz také výše).¹⁰¹ Nařízení č. 1107/2006 zase zdůrazňuje důležitost ochrany zdravotně postižených a zajištění jejich svobody pohybu a nediskriminace v rámci Evropské unie.¹⁰²

Výše uvedené předpisy se očividně koncentrují především na práva cestujících jakožto slabší strany ve smluvních vztazích s dopravci. Je to pochopitelné, neboť život a zdraví jsou hodnotami mnohem důležitějšími než hodnoty majetkové, o které jde v případě přepravy nákladu. Nicméně některá výše uvedená nařízení (například ve věci pojištění dopravců) mají určitou relevanci i pro nákladní přepravu, ostatní zmiňují zejména z důvodu přehledu a možnosti srovnání, jak jsem již uvedla výše.

Přístup na trh letecké dopravy

¹⁰⁰ Přehled dalších nařízení EU v této oblasti dostupný z WWW: http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_letecka/Prehled_narizeni_ES/prehled.htm

¹⁰¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel, Preambule.

¹⁰² VIEGAS, Maria José. Passengers with Reduced Mobility in the European Union: Legal Issues Regulation (EC) No 1107/2006 of 5 July 2006. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 2014, ročník 38, č. 1, s. 65.

Druhou oblastí, kterou se hodlám zabývat v souvislosti s unijním právem, je oblast přístupu na trh letecké dopravy, neboť pro jednotlivé dopravce mohou změny v této oblasti mít zásadní vliv. Také chci upozornit na fakt, že na problematiku je nutné dívat se nejen z pohledu cestujících a osob využívajících přepravu zboží a nákladu při soukromém či podnikatelském obchodování, ale také z pohledu dopravce, který se snaží udržet v oblasti trhu, která vyžaduje vysoké investice, znalosti právních i jiných předpisů, velká množství různých povolení a splnění mnoha dalších kritérií.

V devadesátých letech dvacátého století postupně docházelo k tzv. liberalizaci trhu. Obzvláště v oblasti letecké dopravy byl do tohoto období trh značně uzavřený a regulován v této oblasti pouze mezinárodními dvoustrannými dohodami. Z tohoto důvodu bylo třeba trh uvolnit a umožnit v členských státech podpořit podnikání v oblasti letecké dopravy.

Základními prameny byla v rámci této liberalizace následující nařízení:

- Nařízení Rady č. 2407/1992, o udělování licencí leteckým dopravcům;
- Nařízení Rady č. 2408/1992, o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké linky uvnitř Společenství a o dělbě kapacity pro cestující mezi dopravci při pravidelných leteckých službách mezi členskými státy;
- Nařízení Rady č. 2409/92, o tarifech a sazbách za letecké služby.¹⁰³

Tato nařízení byla zrušena a unifikována Nařízením Evropského Parlamentu a Rady č. 1008/2008, o společných pravidlech při provozování leteckých služeb ve Společenství.¹⁰⁴ Důvodů pro vydání tohoto nového nařízení bylo hned několik. Dosavadní právní úprava výše uvedenými třemi nařízeními byla již nedostatečná vzhledem k době, která od jejich vydání uplynula. Bylo třeba začít důsledněji sledovat finanční situaci jednotlivých dopravců, zejména ve vztahu k bezpečnosti letecké dopravy a zároveň osobám využívajícím leteckou dopravu dát možnost sledovat, jak jsou tvořeny ceny za letecké služby.¹⁰⁵

¹⁰³ ČAPEK, Jan; KLÍMA Richard; ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*, s. 76.

¹⁰⁴ Přehled právní úpravy sekundárními předpisy EU v oblasti letectví dostupný z WWW: http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/legislativa/Legislativa_CR_letecka/Prehled_narizeni_ES/

¹⁰⁵ Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008, o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, Preambule.

Pro udělení provozní licence jsou v článku 4 tohoto nařízení stanoveny podmínky, které zahrnují například vlastní nebo pronajaté letadlo nebo více letadel, hlavní místo obchodní činnosti v členském státě, splnění finančních podmínek upravených v článku 5 nařízení nebo splnění požadavků na pojištění dle nařízení č. 785/2004 (viz výše).¹⁰⁶

Stanovení cen za letecké služby je věnována kapitola IV tohoto nařízení. Transparentnost je pak zajištěna zejména článkem 23 – Informace a zákaz diskriminace, kde je stanoveno, že letecké tarify a letecké sazby, které jsou zveřejněny, musí obsahovat přijatelné podmínky. Vždy musí být uvedeny některé jednotlivé součásti ceny, jako jsou daně a letištní, bezpečnostní a palivové poplatky. Stejně tak volitelné poplatky musí být sděleny jasně a jednoznačně a přijímány cestujícím na základě projevu vůle.¹⁰⁷

Výše uvedená ustanovení o cenách se zdají být na první pohled jasná, avšak vyskytla se samozřejmě i jistá kritika odborné veřejnosti. Je pravdou, že ačkoli nařízení mělo zajistit transparentnost tvorby cen pro zákazníky, jsou jisté otázky, které nařízením zůstaly nevyřešeny. Tyto problémy nastávají zejména při objednávání leteckých služeb přes internet. Ve všech fázích objednávky totiž například často není jasné, zda budou k základní ceně ještě připočítány další poplatky či nikoli.¹⁰⁸ U rozpočítání ceny na jednotlivé komponenty zase není jasné, jak situaci řešit v případě nabídky akčních letenek a slev, kdy je obvykle zobrazena pouze výsledná cena, neboť ceny jsou v tomto případě často počítány s upravenou částkou daně.¹⁰⁹

Tyto a mnoho dalších otázek vyvstávají v souvislosti s tvorbou cen leteckých dopravců. Bohužel na tomto místě nemohu poskytnout podrobnější rozbor tohoto a dalších nařízení z jiných oblastí současné evropské úpravy, ačkoli otázek k řešení je samozřejmě v tomto oboru činnosti mnoho. Vývoj úpravy v rámci unijního práva jsem tedy jen stručně nastínila a tendence jeho vývoje v současné době bych shrnula následovně: snaha o ochranu cestujících jako slabší smluvní strany, snaha o zajištění

¹⁰⁶ Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008, článek 4.

¹⁰⁷ Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008, článek 23.

¹⁰⁸ FRIEDMANN, Georg Ruben. Price Transparency of the EC Air Services Regulation 2008. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 2011, ročník 36, č. 1, s. 71 až 72.

¹⁰⁹ FRIEDMANN, Georg Ruben. Price Transparency of the EC Air Services Regulation 2008. *Air & Space Law*, s. 76.

bezpečnosti letecké dopravy, snaha o zvýšení ochrany životního prostředí a snaha o dostatečně striktní, avšak splnitelné podmínky pro vstup dopravce na trh. K dalším tendencím vývoje a otevřeným otázkám v oblasti letectví se vyjádřím také v páté kapitole své diplomové práce.

3.3 Předpisy vnitrostátní

Vnitrostátní předpisy v rámci mezinárodního letectví hrají spíše vedlejší roli, neboť jak je vidět z výše uvedeného, úprava je velmi podrobná a rozsáhlá na úrovni mezinárodní a evropské. Předpisy vnitrostátní povahy nicméně stručně pro úplnost zmiňuji.

Na úrovni zákona je nejdůležitějším a dalo by se říci základním předpisem zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví (letecký zákon). Vzhledem k členství České republiky v organizaci ICAO vychází letecký zákon v mnoha ustanoveních z úpravy Chicagské úmluvy z roku 1944, ale upravuje je pro české prostředí. Prováděcími předpisy k tomu zákonu jsou vyhlášky Ministerstva dopravy a výnosy řady „L“. Tyto výnosy aplikují standardy a doporučení ICAO (*SARPs* – viz také výše), které jsou obsažené v přílohách (angl. *Annexes*) k Chicagské úmluvě. Přijetí těchto výnosů je pouze oznamováno ve Sbírce zákonů.¹¹⁰

Letecký zákon v ustanovení § 1 vymezuje, že zapracovává předpisy Evropské unie a navazuje na ty předpisy EU, které jsou přímo použitelné. Zároveň je zde vymezen předmět úpravy. Letecký zákon se zabývá zejména podmínkami stavby a provozování letadel, problematikou letišť, leteckými stavbami, leteckým personálem, poskytováním leteckých služeb, využíváním vzdušného prostoru, výkonem státní správy v této oblasti a dalšími záležitostmi v oblasti civilního a dále i vojenského letectví.¹¹¹

Pro účely mé práce má nejspíše největší význam část šestá, hlava I tohoto zákona, která je nazvána Obchodní letecká doprava. Tato část navazuje mimo jiné na nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1008/2008 a upravuje bližší podmínky licencování, provozní otázky letecké dopravy, některé vztahy se třetími zeměmi a další podstatné otázky provozu letecké dopravy.

¹¹⁰ ČAPEK, Jan; KLÍMA Richard; ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*, s. 29.

¹¹¹ Zákon č. 49/1997 Sb. ze dne 6. března 1997, o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon o civilním letectví byl novelizován celkem pětkrát, nejpozdější novelizace proběhla v roce 2014 zákonem č. 127/2014 Sb., kterým se mění zákon o civilním letectví a zákon o živnostenském podnikání. Tato novela nabyla účinnosti dne 1. února 2015 a byla provedena v souvislosti s novými právními předpisy Evropské unie.¹¹² Zejména se jedná o evropské předpisy přijaté v souvislosti s ochranou před protiprávními činy, zpřesněním některých pravidel leteckého provozu, leteckými nehodami, navigačními službami (oblast Jednotného evropského nebe) a dalšími otázkami.¹¹³

Kromě výše uvedeného zákona o civilním letectví se v oblasti letecké přepravy samozřejmě mohou uplatnit také zákony, které se letectví specificky nevěnují, zejména pak zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (např. zasílatelství nebo přepravní smlouva).¹¹⁴

3.4 Prameny právní úpravy v mezinárodní letecké přepravě

Výše jsem stručně popsala vývoj právní úpravy v oblasti mezinárodní letecké přepravy v rámci úpravy mezinárodní, unijní a vnitrostátní. Jsou tu ale ještě další prostředky regulace tohoto odvětví a i k pramenům již zmíněným je třeba ještě doplnit některé informace.

Obecně jsou základními prameny v oblasti mezinárodní letecké přepravy:

- mezinárodní smlouvy (bilaterální a multilaterální);
- předpisy evropského práva;
- vnitrostátní předpisy;
- přepravní zvyklosti;
- smluvní ujednání a mimosmluvní prohlášení;

¹¹² Zákon č. 127/2014 Sb. ze dne 11. června 2014, kterým se mění zákon o civilním letectví a zákon o živnostenském podnikání.

¹¹³ Webové stránky Ministerstva dopravy České republiky. Aktuální dění v letecké dopravě. *Novela zákona o civilním letectví byla schválena Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky* [online]. [cit. 2015-03-08]. Dostupný z WWW: http://www.mdcz.cz/cs/Letecka_doprava/uzitecne_informace/aktuality_v_letecke_doprave/nlz_schvalena_pspcr.htm

¹¹⁴ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 20.

- akty mezinárodních organizací;
- judikatura.¹¹⁵

Níže se vyjádřím k některým z těchto kategorií, které mají největší význam z hlediska zaměření mé diplomové práce.

3.4.1 Prameny mezinárodní, evropské a vnitrostátní

Vzhledem k tomu, že předchozí kapitola mé práce byla věnována těmto pramenům, zde bych ráda upozornila na několik záležitostí týkajících se především jejich aplikace.

Při posouzení konkrétního případu je nutno mít na paměti, že předpisy práva mezinárodního a evropského mají přednost před aplikací práva vnitrostátního. Respektive u mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázána, a k jejichž ratifikaci dal Parlament České republiky souhlas, dle článku 10 Ústavy České republiky platí, že se použije ustanovení mezinárodní smlouvy, pokud stanoví něco jiného než zákon. Toto ustanovení vyjadřuje příklon k tzv. monismu – jednotnému právnímu řádu mezinárodního a vnitrostátního práva.¹¹⁶

K bilaterálním mezinárodním úmluvám v oblasti mezinárodní letecké přepravy bych jen podotkla, že jsou sjednávány zejména s ohledem na hospodářský a politický vývoj vztahů mezi dvěma zeměmi a mohou být sjednány na základě vzorové smlouvy v rámci usnadnění vyjednávání nebo státy mohou vytvořit vlastní specifický text. Tyto úmluvy mohou mít buď liberální, nebo restriktivní charakter.¹¹⁷

U předpisů Evropské unie je situace trochu jiná než u pramenů mezinárodních, když je obecně stanovena aplikační přednost předpisů EU, a to jak primárních tak sekundárních před vnitrostátními předpisy (včetně ústav).¹¹⁸ V souvislosti s mezinárodními prameny (v případě letecké dopravy hlavně mezinárodními úmluvami) pak často nastává situace,

¹¹⁵ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 18.

¹¹⁶ ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*, s. 42.

¹¹⁷ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 55, přehled bilaterálních mezinárodních smluv uzavřených s Českou republikou v oblasti letecké dopravy dostupný na WWW: http://www.mder.cz/NR/rdonlyres/33820708-7A6F-4CAD-83AE-C256005F547A/0/dvoustranne_let_dohody_cs.pdf

¹¹⁸ SVOBODA, Pavel. *Úvod do evropského práva*, s. 158.

kdy mezinárodní úprava obsažená v úmluvě, ke které EU přistoupila jako celek, je pak prostřednictvím sekundárního předpisu EU transponována i do evropského práva (jako tomu bylo v případě Montrealské úmluvy a nařízení Rady č. 889/2002, viz výše).

3.4.2 Přepravní zvyklosti

Přepravní zvyklosti vznikly v souvislosti s obchodními zvyklostmi, potažmo mezinárodními obchodními zvyklostmi, které jsou vytvářeny praxí a které pomáhají upravit některé záležitosti, jejichž úprava byla v právních předpisech opomenuta nebo vynechána (tzv. mezery v právu).¹¹⁹

Úprava některých otázek na mezinárodní úrovni je navíc standardem spíše v současné době, dříve bylo nutno překonávat rozdíly jednotlivých právních řádů vytvářením vlastních pravidel chování až v praxi. Tyto prostředky obsahují samotnou věcnou úpravu práv a povinností účastníků a na základě ujednání ve smlouvě se jich použije namísto ustanovení právního předpisu. Ustanovení právních předpisů se tedy pak užijí subsidiárně. Svou pozici mají samozřejmě obchodní zvyklosti i v právu vnitrostátním (např. § 558 občanského zákoníku¹²⁰), avšak jejich hlavní využití je spatřováno v mezinárodním obchodním styku.¹²¹

V souvislosti s mezinárodní leteckou přepravou se tedy jedná konkrétně o zvyklosti přepravní, které by se daly podřadit pod mezinárodní obchodní zvyklosti. Přepravní zvyklosti obvykle vznikají jako právo nepsané, avšak později jsou často přeneseny do samotné přepravní smlouvy nebo nákladního listu. Takovýchto nepsaných pravidel existuje v právu mezinárodního obchodu celá řada, avšak vzhledem k zaměření mé práce bych na tomto místě jako nejpodstatnější uvedla dodací podmínky, resp. doložky, které souvisejí s dodáním zboží nebo nákladu a řeší otázky související s přepravou.¹²²

¹¹⁹ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 20.

¹²⁰ Zákon č. 89/2012 Sb. ze dne 3. února 2012, občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

¹²¹ KUČERA, Zdeněk; PAUKNEROVÁ Monika; RŮŽIČKA Květoslav. *Právo mezinárodního obchodu*, s. 22.

¹²² HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 20.

Nejpoužívanějšími doložkami pak jsou nejspíše podmínky INCOTERMS vydávané Mezinárodní obchodní komorou v Paříži. Nejnovější jsou pak revidované podmínky INCOTERMS 2010, které oproti úpravě z roku 2000 i ve vztahu k mezinárodní letecké přepravě zboží přinesly některé novinky. Nutno upozornit, že starší verze INCOTERMS vydáním verze nové nezanikají, je třeba vždy odkázat na verzi, dle které je vztah upraven. INCOTERMS 2010 obsahují celkem 11 doložek, které lze rozdělit na dvě skupiny – pro jakýkoli způsob přepravy a pro přepravu námořní a vodní. Pro leteckou přepravu má tedy větší význam první skupina těchto pravidel, jako příklad uvádím DAT (Delivered at Terminal – S dodáním do překladiště) nebo DAP (Delivered at Place – S dodáním do místa určení).¹²³ Tyto dvě doložky jsou zároveň novými doložkami v INCOTERMS 2010 a jsou použitelné mimo jiné i pro leteckou přepravu. Nahradily předchozí čtyři doložky, z nichž některé byly omezeny pouze na přepravu vodní nebo námořní.¹²⁴

3.4.3 Judikatura

V kontinentálním systému práva sice soudní rozhodnutí, resp. soudní precedenty nejsou považovány za pramen práva, ale judikatuře vyšších soudů je věnována určitá pozornost při výkladu a aplikaci právních předpisů. Má v našich podmínkách tzv. *quasiprecedenční* povahu a často pomůže vyřešit některé sporné otázky.¹²⁵ Kromě toho v oblasti mezinárodní letecké přepravy figuruje také systém anglo-americký, kde tzv. *case law* tvoří jeden z hlavních pramenů práva. Z důvodu prolínání těchto dvou právních systémů je nutné si při rozboru judikatury vždy ověřit, z které země dané rozhodnutí pochází a podle toho k němu přistupovat. Při výkladu mezinárodních smluv a jiných dokumentů totiž mohou soudy jednotlivých zemí docházet k různým závěrům, protože právní prostředí a tendence dvou hlavních právních systémů jsou velmi odlišné.

¹²³ Informační webová stránka Mezinárodní obchodní komory pro použití INCOTERMS 2010. Dostupný z WWW: <https://sites.google.com/site/iccincoterms2010/incoterms-2010>

¹²⁴ CASUCCIO, Paul. A Modernization of the Incoterms. *Global Trade and Customs Journal*. Kluwer Law International BV, Nizozemí. 2012, ročník 7, č. 2, s. 71.

¹²⁵ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013, s. 73 až 74. ISBN 978-80-7380-454-1.

Bohužel v České republice není judikátů z oblasti letecké přepravy k dispozici mnoho, tím méně jich pak existuje v oblasti letecké přepravy nákladní.¹²⁶

3.5 Způsoby právní úpravy v oblasti mezinárodní letecké přepravy v mezinárodním právu soukromém

V souvislosti s předchozí kapitolou mé práce, která je věnována pramenům právní úpravy a vývoji právních předpisů považuji za důležité upozornit na dva hlavní způsoby úpravy právních vztahů v oblasti mezinárodního práva soukromého, se kterým je neoddělitelně spjata právo mezinárodního obchodu. Vztahy vznikající v mezinárodním obchodu totiž často jsou právě vztahy upravené mezinárodním právem soukromým – jde o soukromoprávní vztahy s mezinárodním (zahraničním) prvkem.¹²⁷ V případě mezinárodní letecké přepravy může být takovýmto mezinárodním prvkem například fakt, že dopravce a cestující nebo odesílatel, který požaduje náhradu újmy, jsou z různých zemí. Není pak zcela jasné, na který soud se mají při případném sporu obrátit. Dvěma možnými způsoby řešení takové situace je metoda kolizní a metoda přímá.

3.5.1 Kolizní metoda

Pokud má soukromoprávní poměr vztah k několika státům a jejich právním řádům, pak nastává otázka, který právní řád pro vyřešení věci zvolit a také jak jej zvolit (tzv. kolizní otázka). Pro takové určení se v právních řádech jednotlivých států nachází kolizní normy.

Kolizní normy neupravují vztah věcně, nezabývají se hmotněprávní stránkou, nýbrž určují, dle jakých kritérií se má vybrat právní řád státu, který se na případ použije. Z právního předpisu tohoto státu se pak teprve zjišťuje věcná úprava. Samozřejmě pak může nastat situace, že aplikovaná věcná zahraniční úprava zcela neodpovídá tomu, jak se k dané věci staví tuzemský právní řád. To už ale kolizními normami řešeno není, je pouze usilováno o správné řešení z hlediska výběru právního řádu. Tuzemský právní

¹²⁶ HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*, s. 22.

¹²⁷ KUČERA, Zdeněk; PAUKNEROVÁ Monika; RŮŽIČKA Květoslav. *Právo mezinárodního obchodu*, s. 17 až 18.

řád tímto v podstatě dobrovolně připouští použití norem zahraničního právního řádu, jednak je tomu tak z důvodu, že je zde určitá jistota, že i zde bude zachována alespoň rovnost stran a jednak proto, že vztah k zahraničí může díky některému prvku převažovat nad vztahem k tuzemsku.¹²⁸

Kolizní normy nalezneme především ve vnitrostátním právu (v České republice zákon č. 91/2012, o mezinárodním právu soukromém), avšak mohou být obsaženy také v některých mezinárodních úmluvách.¹²⁹

3.5.2 Přímá metoda

Vzhledem k tomu, že právní normy obsažené ve vnitrostátních právních řádech nemusí zcela odpovídat potřebám vztahů s mezinárodním prvkem, je zde potřeba zvláštních právních norem pro tyto vztahy. Právní úprava pak specifické vztahy s mezinárodním prvkem řeší přímo, řeší jejich hmotněprávní podstatu. Tyto normy jsou obvykle obsaženy v mezinárodních úmluvách nebo v přímo použitelných evropských předpisech, mají tedy pak aplikační přednost před normami vnitrostátními, stávají se součástí právních řádů jednotlivých zemí, a tudíž jsou k výše uvedeným normám kolizním speciální. Tyto normy se nazývají přímé normy, způsob úpravy pak přímá metoda. Přímé normy upravují právní vztahy věcně, bezprostředně a i jejich aplikace je přímá, aniž by na ně muselo být odkazováno. Díky vytváření souboru těchto právních norem v právu mezinárodních obchodu dochází pak k unifikaci práva v určité oblasti, což je z hlediska přehlednosti a aplikace velmi přínosné a praktické.¹³⁰ Takto jsou z větší části vyrovnány rozdíly mezi právními řády různých států.

Ve vztahu k mezinárodní letecké přepravě přímé normy unifikující tuto oblast obsahuje například Montrealská úmluva nebo výše zmíněná nařízení Evropské unie.

¹²⁸ KUČERA, Zdeněk; PAUKNEROVÁ Monika; RŮŽIČKA Květoslav. *Právo mezinárodního obchodu*, s. 22 až 24.

¹²⁹ ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*, s. 243.

¹³⁰ KUČERA, Zdeněk; PAUKNEROVÁ Monika; RŮŽIČKA Květoslav. *Právo mezinárodního obchodu*, s. 21 až 22.

4. Mezinárodní nákladní letecká přeprava

V dalších částech své diplomové práce bych se již ráda soustředila na mezinárodní leteckou přepravu nákladu. Tato oblast letecké přepravy byla doposud v odborné literatuře poněkud opomíjena, neboť jak již bylo uvedeno výše, ochrana lidského života a zdraví má samozřejmě vyšší prioritu než ochrana před ztrátou či poškozením věci. Přesto považuji tuto oblast za důležitou a je mým záměrem představit její základní principy, zejména pak v souvislosti s právní úpravou odpovědnosti dopravce.

4.1 Smluvní typy v nákladní letecké přepravě

Přepravu nákladu obecně je možné zajistit na základě několika typů smluv. V této části hodlám vycházet z vnitrostátní úpravy provedené zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, který je v České republice účinný od 1. ledna 2014 a nahrazuje předchozí úpravu zákonem č. 40/1965 Sb., občanského zákoníku a zákonem č. 513/1991 Sb., obchodního zákoníku.¹³¹ Tyto dva zákony upravovaly smlouvy o přepravě tím způsobem, že v občanském zákoníku byla upravena přeprava osob a v obchodním zákoníku pak smlouva zasílatelská. Dnes jsou všechny tyto smlouvy obsaženy v jednom zákoně – platném a účinném občanském zákoníku.

Každá z těchto smluv má svá specifika a záleží jen na konkrétních smluvních stranách, který způsob úpravy zvolí. Smlouvy o přepravě jsou občanským zákoníkem upraveny v samostatném dílu 7 s názvem Závazky ze smluv o přepravě, přeprava nákladu je upravena v pododdílu 2 – Přeprava věci.

Zasílatelskou smlouvu nalezneme v jiné části zákona – konkrétně v dílu 5 – Závazky ze smluv příkazního typu, oddíl 4 je věnovaný přímo zasílatelství. Také je možné využít ustanovení občanského zákoníku o nájmu dopravního prostředku v dílu 2, oddílu 3, pododdílu 5 – Zvláštní ustanovení o nájmu dopravního prostředku.

¹³¹ Přehled novelizací v souvislosti s občanským zákoníkem dostupný na stránkách Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky z WWW: <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=89&r=2012>

Pro přepravu mohou být ovšem použitelné i jiné smluvní typy z dílu 5 občanského zákoníku, například příkaz (oddíl 1) nebo komise (oddíl 3), ovšem těmi se vzhledem k jejich obecnějšímu charakteru nebudu na tomto místě blíže zabývat.¹³²

4.1.1 Smlouva o přepravě věci

V ustanovení § 2555 občanského zákoníku je stanoveno, že smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc z místa odeslání do místa určení. Odesílatel se zavazuje za tuto službu zaplatit přepravné. V následujících ustanoveních pak občanský zákoník stanoví možnou písemnou formu potvrzení o objednávce a také převzetí zásilky, ustanovení také obsahují samostatný pododdíl 3, který je věnován náložnému listu.¹³³

Zde nutno upozornit, že v případě mezinárodní přepravy se samozřejmě spolu s těmito ustanoveními použijí ustanovení mezinárodních smluv, v případě letecké přepravy zejména Montrealské úmluvy, která problematiku upravuje podrobněji. Dále se také k upřesnění dalších podmínek užijí přepravní řády.¹³⁴

4.1.2 Zasílatelství

K zasílatelství neboli spedici, o níž jsem se zmínila v první kapitole své práce, říká občanský zákoník v ustanovení § 2471, že zasílatel se touto smlouvou zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem na jeho účet přepravu zásilky z místa na místo, která jsou předem určená. Zároveň může zasílatelská smlouva zavazovat také k dalším úkonům s přepravou souvisejícím. Příkazce se zavazuje zaplatit odměnu. V navazujících ustanoveních občanský zákoník stanoví, že zasílatel může využít k této přepravě mezizásilatele nebo může přepravu provést sám.¹³⁵ Provedení přepravy samotným zasílatelem se v odborné literatuře nazývá samovstup zasílatele.

Zasílatelství je vlastně zvláštní druh smlouvy komisionářské, z tohoto důvodu také občanský zákoník odkazuje v ostatních, méně specifických otázkách na ustanovení o

¹³² Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

¹³³ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

¹³⁴ HULMÁK, Milan a kolektiv. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 999. ISBN 978-80-7400-287-8.

¹³⁵ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

komisi.¹³⁶ Zasílatelství je jako živnost upraveno také zákonem č. 455/1991 Sb., živnostenský zákon. Ani v občanském zákoníku ani živnostenském zákoně ale není rozlišováno zasílatelství vnitrostátní a mezinárodní, ačkoli by dle některých názorů toto rozlišení bylo vhodné ve vztahu k odlišené náročnosti a potřeby kvalifikace u těchto činnostech. Zasílatelství se snaží rozvíjet a podporovat český Svaz spedice a logistiky a na mezinárodní úrovni organizace FIATA (viz také výše).¹³⁷

4.1.3 Smlouva o provozu dopravního prostředku

Smlouvou o provozu dopravního prostředku se provozce zavazuje přepravit náklad určený objednatelem a k tomu účelu vykonat alespoň jednu předem určenou cestu nebo v určitém období vykonat větší počet určených cest. Objednatel zaplatí provozci odměnu. Toto základní vymezení smluvního typu je obsaženo v ustanovení § 2582 občanského zákoníku. Ustanovení věnujících se přímo smlouvě o provozu dopravního prostředku není mnoho, neboť kromě speciálních záležitostí se na ni přiměřeně použijí ustanovení o smlouvě o přepravě věci, pokud to smlouva připouští.¹³⁸

V oblasti letecké přepravy je tato smlouva známá pod anglickým výrazem *charter*. Můžeme rozlišovat tzv. *trip charter*, *voyage charter* – charter na určitou cestu nebo tzv. *time charter* – charter na určitou dobu, toto rozdělení je patrné i z výše uvedeného ustanovení občanského zákoníku. Charter na cestu má pak blíže ke smlouvě o přepravě věci, kdežto charter na dobu ke smlouvě o nájmu.¹³⁹ Charteru se v oblasti letectví říká také nepravidelná doprava, podmínky jsou pak stanoveny smluvním přepravním řádem a cenu lze taktéž různě upravovat smluvně.¹⁴⁰

¹³⁶ HULMÁK, Milan a kolektiv. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*, s. 862 až 863.

¹³⁷ MAREK, Karel. Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. *Bulletin advokacie*. 2014, č. 9, s. 29.

¹³⁸ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

¹³⁹ MAREK, Karel. Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. *Bulletin advokacie*.

¹⁴⁰ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 103.

4.1.4 Smlouva o nájmu dopravního prostředku

Smlouva o nájmu dopravního prostředku je speciálním druhem nájmu. Dle ustanovení § 2321 občanského zákoníku se pronajímatel zavazuje přenechat nájemci na určitou dobu užívání dopravního prostředku a nájemce se za to zavazuje platit nájemné.¹⁴¹ Na rozdíl od výše uvedené smlouvy o provozu dopravního prostředku zde postačí, aby byl dopravní prostředek nájemci přenechán k užívání, není zde stanoveno nic o přepravě nákladu samotné.

Důležitým znakem této smlouvy je také její dočasnost. Dalo by se spekulovat, zda se jedná pouze o nájem na dobu určitou nebo i neurčitou. Z jazykového výkladu uvedeného ustanovení by se mohlo zdát, že se může jednat pouze o dobu určitou, avšak z logiky věci plyne spíše to, že přenechání věci do nájmu je dočasné, ale může se jednat i o přenechání na dobu neurčitou.¹⁴²

4.2 Odpovědnost dopravce při přepravě nákladu

Již výše jsem zmínila odpovědnost dopravce při přepravě cestujících upravenou v právních předpisech Evropské unie. Na tomto místě zmíním a rozeberu několik ustanovení právních předpisů týkajících se odpovědnosti při přepravě nákladu. Vzhledem k rozsahu a zaměření své práce hodlám popsat především režim dle Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě č. 123/2003 (Montrealská úmluva), neboť aktuální mezinárodní úprava se užije přednostně před úpravou vnitrostátní.

4.2.1 Přeprava nákladu v Montrealské úmluvě

Montrealská úmluva ve svém článku 1 stanoví, že režim dle této úmluvy se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu nákladu. Tato mezinárodní přeprava je dále definována tak, že místo odletu a místo určení leží na území dvou smluvních stran nebo jedné

¹⁴¹ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

¹⁴² HULMÁK, Milan a kolektiv. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*, s. 532.

smluvní strany, pokud je stanovena zastávka na území jiného státu. Tento stát nemusí být smluvní stranou.¹⁴³

Samotná odpovědnost dopravce a rozsah náhrady škody jsou upraveny v hlavě III Montrealské úmluvy. Článek 18, odstavec 1 Montrealské úmluvy pak stanoví základní podmínky pro odpovědnost dopravce, a to následovně:

“Doprovce odpovídá za vzniklou škodu v případě zničení nebo ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu pouze za podmínky, že se událost, která způsobila takové poškození, stala v průběhu letecké přepravy.”¹⁴⁴

Zde je nutné rozlišovat mezi poškozením nebo zničením nákladu, což může být poměrně komplikované. Zničení nákladu znamená, že náklad nebo jeho část je zcela znehodnocena. Zničený náklad nemá žádnou zbývající hodnotu, nelze jej uchovat ve formě šrotu k dalšímu využití. Za zničený se považuje také náklad, který je poškozený do takové míry, že jej nelze využít k zamýšlenému účelu (například věci podléhající rychlé zkáze). Za zničený náklad jsou považována také mrtvá zvířata, která zemřela při přepravě.¹⁴⁵

Poškození je podstatná změna nákladu, která zmenšila hodnotu předmětu a změnila jeho vnitřní nebo vnější složení. Za poškození se u nákladu považuje fyzické poškození stejně jako snížení jeho hodnoty.¹⁴⁶ Zajímavé je, že byl řešen v soudní praxi také rozdíl mezi poškozením a ztrátou, ačkoli se tento rozdíl zdá být na první pohled jasný. Nakonec byla otázka vyřešena v právních předpisech Velké Británie (Carriage by Air and Road Act 1979), kde je stanoveno, že ztráta části nákladu se považuje za poškození.¹⁴⁷

Doprovce dle článku 18, odstavce 2 neodpovídá za vzniklou škodu vůbec nebo jen omezeně, pokud prokáže, že škoda byla způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo

¹⁴³ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě podepsaná v Montrealu dne 28. května 1999 (Montrealská úmluva), článek 1.

¹⁴⁴ Montrealská úmluva, článek 18.

¹⁴⁵ SCHMID, Ronald; GIEMULLA Elmar. *Montreal Convention*. Strana 6 – Article 18.

¹⁴⁶ SCHMID, Ronald; GIEMULLA Elmar. *Montreal Convention*. Strana 8 – Article 18.

¹⁴⁷ SCHMID, Ronald; GIEMULLA Elmar. *Montreal Convention*. Strana 11 – Article 18.

nedokonalostí nákladu, vadným balením, které provedla jiná osoba než dopravce, jeho zaměstnanci a agenti, válkou nebo následkem ozbrojeného konfliktu nebo zásahem úředního orgánu v souvislosti s pohybem nákladu. Přepravou se ovšem dle článku 18, odstavce 3 rozumí pouze doba, kdy je náklad v péči dopravce.¹⁴⁸

Původním záměrem při přípravě návrhu Montrealské úmluvy bylo integrovat ustanovení o odpovědnosti z Varšavského systému, konkrétně z Montrealského protokolu č. 4 (Česká republika jej neratifikovala). V tomto ustanovení stálo, že zproštění odpovědnosti ze čtyř výše uvedených důvodů je možné pouze v případě, že škoda byla způsobem zcela (angl. *solely*) jednou z těchto okolností, nikoli že byla jednou z příčin. Zproštění odpovědnosti tak bylo prakticky nemožné, pro dopravce bylo toto ustanovení velmi přísné. Nakonec toto ustanovení do Montrealské úmluvy zařazeno nebylo.

Tato změna postojů ovšem i přes svůj význam nebyla nijak vysvětlena. V současné době je tedy režim takový, že dopravce se může zprostit odpovědnosti i v případě, že jedna z výše uvedených okolností byla pouze jednou z příčin vzniku škody. Je pak na straně žalující, aby prokázala existenci dalších příčin, odpovědnost pak může být poměrně rozdělena mezi obě strany sporu.¹⁴⁹

Doprovce dále dle článku 19 Montrealské úmluvy odpovídá za škody způsobené zpožděním. Má ale možnost zproštění této odpovědnosti, pokud prokáže, že on sám a další osoby učinili veškerá možná opatření k odvrácení škody, popř. nebylo v jejich silách, aby tak učinili. U přepravy nákladu by teoreticky ke vzniku škody kvůli zpoždění mohlo dojít například u zboží, které podléhá rychlé zkáze.¹⁵⁰

Montrealská úmluva neobsahuje žádnou definici termínu „zpoždění“. V odborné literatuře se došlo k závěru, že zpoždění je jakákoli situace, kdy náklad nedorazí do

¹⁴⁸ Montrealská úmluva, článek 18.

¹⁴⁹ KONING, Ingrid. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo under the Warsaw and Montreal Conventions. *Air & Space Law*, s. 322.

¹⁵⁰ Montrealská úmluva, článek 19.

místa určení v plánovaném čase. Dále bylo upřesněno, že není rozhodující čas přistání letadla, ale čas, kdy měl být náklad skutečně doručen.¹⁵¹

Dle článku 20 je dále možné se obecně (ve všech případech odpovědnosti) zprostit odpovědnosti, pokud škoda byla způsobena nebo k ní bylo přispěno nedbalostí, protiprávním činem či opomenutím osoby, která náhradu požaduje. Částečně se lze zprostit odpovědnosti v rozsahu, v jakém tyto okolnosti ke vzniku škody přispěly.¹⁵²

Článkem 22 Montrealské úmluvy jsou pak stanoveny limity odpovědnosti pro zavazadla a náklad. V případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění je částka náhrady škody omezena na 17 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR)¹⁵³ za kilogram, pokud není učiněno odesílatelem v době předání nákladu dopravci zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a nezaplatí příplatek, pokud je požadován. Pak je dopravce povinen zaplatit náhradu až do této výše, pokud neprokáže, že částka je vyšší než skutečný zájem na dodání.¹⁵⁴

Limit odpovědnosti ve výši 17 SDR zůstal v podstatě nezměněn již od roku 1929, kdy byl zakotven ve Varšavské úmluvě. V původních návrzích sice bylo uvažováno o jeho zvýšení až na trojnásobek (50 SDR) v Montrealské úmluvě, avšak toto by vedlo k zvýšení plateb na pojistném na straně dopravce, a tudíž také ke zvýšení cen přepravy nákladu pro odesílatele.¹⁵⁵

Na jednotlivých konferencích ICAO při přípravě Montrealské úmluvy se vedly bouřlivé diskuze o tom, zda limit odpovědnosti ve výši 17 SDR bude či nebude možné překročit. Nakonec ustanovení bylo přizpůsobeno spíše zájmům dopravce a limit zůstal definitivní a ještě k tomu ve stejné výši, v jaké existoval v roce 1929.¹⁵⁶

¹⁵¹ SCHMID, Ronald; GIEMULLA Elmar. *Montreal Convention*. Strana 3 – Article 19.

¹⁵² Montrealská úmluva, článek 20.

¹⁵³ Tato částka činí dle kurzu SDR dle kurzovního lístku ČNB ke dni 16.03.2015 celkem 601,83 Kč. Viz také http://www.cnb.cz/cs/financi_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp

¹⁵⁴ Montrealská úmluva, článek 22.

¹⁵⁵ KONING, Ingrid. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo under the Warsaw and Montreal Conventions. *Air & Space Law*, s. 324.

¹⁵⁶ KONING, Ingrid. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo under the Warsaw and Montreal Conventions. *Air & Space Law*, s. 330 až 331.

Montrealská úmluva dále stanoví v článku 24 možnost přezkoumání limitů odpovědnosti. K tomuto přezkoumání má dojít každých pět let z důvodu možnosti revize limitů odpovědnosti v souvislosti s inflací. Většina smluvních států ale musí dát s takovou revizí souhlas, jinak bude věc předána konferenci smluvních stran.¹⁵⁷ Bylo ovšem otázkou, zda bude toto ustanovení někdy v budoucnu skutečně využito pro zvýšení limitu při přepravě nákladu.¹⁵⁸ Nakonec k tomuto zvýšení limitu skutečně došlo, limit odpovědnosti byl s účinností ke dni 30. prosince 2009 zvýšen na 19 SDR za kilogram v případě zničení, ztráty nebo poškození nákladu.¹⁵⁹

Články 25 a 26 dále upravují možnost úpravy limitů odpovědnosti dopravcem. Dle článku 25 Montrealské úmluvy může dopravce limity své odpovědnosti zvýšit, popřípadě určit, že odpovědnost zde žádnému limitu nepodléhá. Článek 26 naproti tomu stanoví, že snížení či zbavení se odpovědnosti ve smlouvě není ze strany dopravce možné a takové ujednání je neplatné a neúčinné. Nečiní tím však neplatnou celou smlouvu, tato zůstává i nadále platná jako celek. Článek 27 dále doplňuje předchozí dvě ustanovení, když zdůrazňuje smluvní svobodu a možnost ve smlouvě sjednat cokoli, co není v rozporu s Montrealskou úmlouvou.¹⁶⁰

Článek 25 Montrealské úmluvy je tedy jednou ze dvou možností (spolu se zvláštním prohlášením dle článku 22), jak překročit limit odpovědnosti ve výši 19 SDR. Zásadní rozdíl mezi těmito dvěma variantami ale spočívá v tom, že ujednání dle článku 25 je dvoustranné a je zahrnuto do smlouvy, zatímco zvláštní prohlášení je pouze aktem jednostranným, které navíc proběhne až po uzavření smlouvy.¹⁶¹

Článek 31 se dále týká včasné reklamace při přijetí poškozeného nebo zpožděného zavazadla nebo nákladu. V případě nákladu je stanoveno, že reklamace musí být

¹⁵⁷ Montrealská úmluva, článek 24.

¹⁵⁸ KONING, Ingrid. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo under the Warsaw and Montreal Conventions. *Air & Space Law*, s. 325.

¹⁵⁹ SCHMID, Ronald; GIEMULLA Elmar. *Montreal Convention*. Strana 27 – Article 22.

¹⁶⁰ Montrealská úmluva, článek 25 až 27.

¹⁶¹ SCHMID, Ronald; GIEMULLA Elmar. *Montreal Convention*. Strana 4 – Article 25

provedena do 14 dnů od převzetí nákladu, a to v písemné formě, jinak nárok zaniká, kromě případu, kdy se dopravce dopustil podvodu.¹⁶²

V článku 33 je stanovena soudní pravomoc, tedy určuje, kde je možno případně podávat žalobu na náhradu škody. Místo je v odstavci 1 tohoto článku určeno na prvním místě volbou žalobce na území smluvních stran buď u soudu v místě, kde má dopravce bydliště nebo u soudu, kde má dopravce hlavní místo svého podnikání, nebo u soudu v místě podnikání, kde byla sjednána smlouva anebo u soudu v místě určení. V dalších odstavcích jsou pak stanovena další kritéria pro některé případy, výkladová ustanovení a také to, že řízení probíhá dle právního řádu soudu, kde probíhá (v České republice tedy dle platného a účinného občanského soudního řádu).¹⁶³

Několik výše uvedených ustanovení jasně ukazuje, že Montrealská úmluva je konstruována tak, že je k dopravci poněkud benevolentní. Je to zcela jistě velmi vyspělý dokument, který splnil některé požadavky na sjednocení úpravy v oblasti mezinárodní letecké přepravy, avšak to neznamená, že vše bylo řešeno bez mezer a opomenutí, která se mohou v praxi ukázat problematickými.

Jen pro doplnění uvádím, že občanský zákoník obsahuje obdobná ustanovení jako Montrealská úmluva, zejména ustanovení § 2566 a § 2568 a další.¹⁶⁴ Tato ustanovení ovšem nejsou příliš rozsáhlá ani podrobná, protože odpovědnost dopravce je pro mezinárodní přepravu obvykle rozpracována mezinárodními dokumenty, které mají aplikační přednost. Ustanovení občanského zákoníku tak mají větší význam pouze pro přepravu vnitrostátní.

4.3 Letecký nákladní list a jeho náležitosti

Při přepravě nákladu a následném uplatňování nároku při vzniku odpovědnosti za škodu je třeba vůbec prokázat, že náklad byl dopravcem převzat. Montrealská úmluva a další právní předpisy za tímto účelem upravují náležitosti leteckého nákladního listu (angl. *air waybill*, *AWB*). Letecký nákladní list je ovšem pouze jedním (základním) dokumentem z celé skupiny dokladů, které jsou při letecké přepravě nákladu vydávány.

¹⁶² Montrealská úmluva, článek 31.

¹⁶³ Montrealská úmluva, článek 33.

¹⁶⁴ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Z právního hlediska představuje i potvrzení o uzavření smlouvy mezi dopravcem a odesílatelem.¹⁶⁵

Nákladní list obecně je podle českého výkladu ustanovení zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, listina, s níž je spojeno právo požadovat po dopravci vydání zásilky. Zároveň je v české úpravě výslovně prohlášen za cenný papír. Tato úprava je obsažena v § 2572 občanského zákoníku a vymezuje také náležitosti nákladního listu. Nazývá jej listem náložným, avšak jedná se pouze o drobnou terminologickou nuanci oproti úpravě mezinárodní.¹⁶⁶

Montrealská úmluva, jejíž úprava je pro mezinárodní leteckou přepravu stěžejní, ve svém článku 4 stanoví, že při přepravě nákladu musí být vydán letecký nákladní list. Místo vydání leteckého nákladního listu pak povoluje použití jakéhokoli jiného prostředku, v němž jsou obsaženy potřebné informace. Pokud se ale tento prostředek použije, musí dopravce na požádání odesílatele vystavit odesílateli potvrzení o převzetí nákladu, které umožní identifikaci nákladu.¹⁶⁷

Dále Montrealská úmluva stanoví obsah leteckého nákladního listu nebo potvrzení o převzetí nákladu, a to v článku 5. Tyto dokumenty musí obsahovat údaj o místě odletu a určení, pokud jsou místo odletu a určení na území jedné smluvní strany a jsou v plánu zastávky na území jiného státu, údaj o minimálně jedné zastávce a údaj o druhu a hmotnosti nákladu. Článek 7 Montrealské úmluvy dále doplňuje, že letecký nákladní list bude vyhotoven ve třech prvopisech, z nichž jeden je pro dopravce (nutný podpis odesílatele), druhý je pro příjemce (podepsáno odesílatelem a dopravcem). Třetí vyhotovení je pak podepsáno dopravcem a je odevzdáno po převzetí nákladu odesílateli.¹⁶⁸ Vyhotovení leteckého nákladního listu Montrealská úmluva sice předpokládá ze strany odesílatele, avšak v praxi jsou obvyklé spíše formuláře a vzory

¹⁶⁵ PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*, s. 96.

¹⁶⁶ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

¹⁶⁷ Montrealská úmluva, článek 4.

¹⁶⁸ Montrealská úmluva, článek 5 a 7.

dle standardů mezinárodních organizací, zejména organizace IATA, které jsou v souladu se standardy CSC Resolution 600a a CSC Resolution 600b.¹⁶⁹

Výše uvedená ustanovení o leteckém nákladním listu se zdají být vcelku jasná a přehledná, avšak v praxi se ukázalo, že pro přepravu nákladu je často nutné v rámci různých požadavků jednotlivých zemí až 30 různých dokumentů. Z tohoto důvodu v rámci technologického pokroku, zjednodušení a úspory času i peněz je možné vystavit elektronický letecký nákladní list (angl. *electronic air waybill, e-AWB*). Kupříkladu mezinárodní organizace IATA poskytuje k jeho využívání velmi podrobný návod a snaží se o všeobecnou podporu tohoto způsobu vydávání nákladního listu, neboť moderní odvětví, jakým letecká nákladní přeprava bezesporu je, nemůže nadále spočívat na papírových dokumentech.¹⁷⁰ Cílem IATA je podíl využívání elektronického leteckého nákladního listu 45 % na trhu. V lednu 2015 činil tento podíl 24,9 %.¹⁷¹

Snahy o zvýšení podílu využívání těchto elektronických prostředků považují za velmi pozitivní a přínosné, neboť i v jiných oblastech mezinárodního obchodu je využíváno různých technologických nástrojů. Navíc by například při internetovém obchodu bylo velmi zvláštní, kdyby se náklad přepravoval na základě papírového leteckého nákladního listu, když celý zbytek procesu bylo možné provést elektronicky. Navíc je tímto ještě zjednodušeno sledování pohybu zásilky.

4.4 Rozhodování soudu ve věcech mezinárodní nákladní letecké přepravy

V závěru kapitoly o přepravě nákladu považují za vhodné na konkrétním případu ilustrovat, jak spor o náhradu škody může vypadat v praxi. Zároveň je z postupu soudu v těchto záležitostech velmi dobře zřetelná posloupnost při rozhodování dle mezinárodních pramenů. Z důvodu omezenosti judikatury ve věcech letecké přepravy nákladu a rozsahu práce se omezím pouze na představení jednoho českého a jednoho zahraničního rozhodnutí.

¹⁶⁹ Vzory vyhotovené mezinárodní organizací IATA jsou využívány mnoha dopravci, např. společností UPS: <http://www.ups.com/aircargo/using/services/supplies/airwaybill.html>

¹⁷⁰ Webová stránka International Air Transport Association. *e-Air Waybill (e-AWB)* [online]. [cit. 2015-03-20]. Dostupný z WWW: <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/eawb/Pages/index.aspx>

¹⁷¹ Webová stránka International Air Transport Association. *e-Air Waybill (e-AWB) – Monthly Report* [online]. [cit. 2015-03-20]. Dostupný z WWW: <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/eawb/Documents/e-awb-monthly-report-r17.pdf>

Z tuzemských rozhodnutí uvádím rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. června 2012, spisová značka 23 Cdo 3377/2010. Rozsudek se týká povinnosti reklamace dle článku 31 Montrealské úmluvy, který jsem již popsala výše. V tomto řízení proti sobě vystupovali žalobce, pan L. F., a žalovaná společnost Express Parcel System, spol. s r.o. Žalobce se zde jako vlastník profesionální videokamery v hodnotě 137.000,- Kč, kterou potřeboval zaslat prostřednictvím žalované do zahraničí k provedení servisu, domáhal zaplacení hodnoty této videokamery a ušlého zisku. Zásilka totiž nebyla doručena a došlo k její ztrátě. Zásilka měla být přepravena z Brna do Aucklandu na Novém Zélandu. Žalobce zároveň pověřil pana D. Č. předáním zásilky k přepravě žalované. Žalobce postoupil panu D. Č. veškerá práva a povinnosti vyplývající ze zasílatelské smlouvy. Ohledně pojištění nebylo mezi stranami nic ujednáno.

Odpovědnost dopravce zde byla posouzena jako odpovědnost dle článku 22, odstavce 3 Montrealské úmluvy a soud prvního stupně rozhodl tak, že žalované uložil zaplacení částky ve výši 12.754,34 Kč žalobci (výpočet dle Montrealské úmluvy – 17 SDR x 8 kg, za použití aktuálního kurzu SDR). Žalobce se následně odvolal. Odvolací soud rozhodl, že z důvodu neexistence včasné reklamace dle článku 31 Montrealské úmluvy žalobu zamítá. Žalobce napadl rozsudek odvolacího soudu dovoláním.

Nejvyšší soud České republiky judikoval, že přepravní list použitý při přepravě nemusel být také mezinárodním nákladním listem a ve smyslu článku 11, odstavce 1 Montrealské úmluvy prokazuje uzavření přepravní smlouvy. V přepravním listu nebylo místo odletu, nýbrž místo odeslání, přepravní list nebyl vyhotoven ve třech prvopisech a nebyl řádně podepsán. Dovolací soud tedy uzavřel, že nemuselo jít o uzavření smlouvy o mezinárodní letecké přepravě a odvolací soud tak bude muset posoudit povahu právního vztahu znovu, neboť by mohlo jít mimo jiné o smlouvu zasílatelskou.

Nejdůležitější ovšem byl dle mého názoru závěr Nejvyššího soudu ve věci povinnosti reklamace dle článku 31 Montrealské úmluvy. Soud zde vyslovil závěr, že toto ustanovení Montrealské úmluvy se vztahuje pouze na poškození či zpoždění dodání,

nikoli ztrátu, a ustanovení zde nelze užít analogicky. Při ztrátě nákladu není Montrealskou úmluvou stanovena povinnost uvědomit o tomto dopravce.¹⁷²

Je zajímavé, že ačkoli se na první pohled zdálo, že se jednoznačně v tomto případě musí jednat o režim dle Montrealské úmluvy, nakonec tomu tak nejspíše nebylo, neboť chyběly některé podstatné náležitosti leteckého nákladního listu dle Montrealské úmluvy a i ostatní okolnosti případu tomu nasvědčovaly. V některých případech tedy evidentně ve výsledku dojde k posouzení dle vnitrostátní úpravy, když soud zjistí, že mezinárodní úpravu nelze v dané věci aplikovat.

Případ ze zahraniční judikatury, konkrétně rozsudek německého Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 22. července 2010, spisová značka I ZR 194/08, velmi dobře ilustruje, jak lze v některých případech překročit limit odpovědnosti dle článku 22 Montrealské úmluvy.

Tento případ se týká přepravy balíčku šperků v hodnotě 11.700 EUR z Německa do Nizozemí. Všeobecné obchodní podmínky dopravce zde stanovily, že v Německu a Rakousku se použijí německé nebo rakouské Všeobecné zasílatelské podmínky (ADSp/AÖSp). Soud prvního stupně (Karlsruhe) řešil kromě odpovědnosti také střet právních řádů, kdy rozhodl, že se na tento případ bude aplikovat Montrealská úmluva, neboť Německo i Nizozemí jsou smluvními stranami. Subsidiárně se pak užije právo německé, neboť dle postupného posouzení jednotlivých kritérií dle německého EGBGB (*Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch*), přistoupil ke kritériu nejužšího spojení a toto spojení měla smlouva právě s Německem.

Vzhledem k tomu, že ke ztrátě šperků došlo již na letišti v Paříži, škoda byla pojišťovnou, regresně uplatňující nárok odesílatele, požadována v plné výši, neboť zde byly přítomny prvky takzvaného kvalifikovaného zavinění. Dopravce se hájil omezenou odpovědností, která byla stanovena všeobecnými obchodními podmínkami. Nicméně v leteckém nákladním listu byl obsažen souhlas odesílatele se zněním Všeobecných přepravních podmínek, které dále odkazují na Všeobecné zasílatelské podmínky.

¹⁷² Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky, spisová značka 23 Cdo 3377/2010 ze dne 27. června 2012.

Soud prvního stupně žalobu sice zamítl, avšak soud odvolací jí vyhověl. Spolkový soudní dvůr následně judikoval, že Všeobecné zasílatelské podmínky zakládají neomezenou odpovědnost dopravce v případě kvalifikovaného zavinění, tedy v případě úmyslu či hrubé nedbalosti. Spolkový soudní dvůr toto kvalifikované zavinění v tomto případě potvrdil a revizní žaloba podaná dopravcem byla odmítnuta. Dopravce tedy ve výsledku odpovídal za škodu v plném rozsahu, neboť Montrealská úmluva stanoví, že limit odpovědnosti lze navýšit či úplně zrušit ujednáním mezi smluvními stranami. Za takové ujednání se tedy považuje i odkaz na německé Všeobecné zasílatelské podmínky.¹⁷³

Podle mého názoru zde byl závěr soudu správný. Ztráta balíčku šperků, tedy zboží s vysokou hodnotou, zboží vzácného, jasně svědčí o hrubé nedbalosti a nepozornosti dopravce při přepravě. Limit odpovědnosti stanovený Montrealskou úmluvou, který se dá velmi těžko překročit, bohužel příliš nemotivuje dopravce k potřebné opatrnosti. Otázkou ovšem je, zda v důsledku této soudní praxe dopravci své všeobecné obchodní a přepravní podmínky nezmění tak, že limit se nakonec bude aplikovat v drtivé většině případů.¹⁷⁴

¹⁷³ Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH), spisová značka I ZR 194/08 ze dne 22. července 2010.

¹⁷⁴ KONING, Ingrid. How the Montreal Convention Yields to the German Freight Forwarders' Conditions: The Decision of the German Bundesgerichtshof of 22 July 2010 (I ZR 194/08), *TranspR* 2011/2, 80-84. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 2011, ročník 33, č. 4/5, s. 347 až 348.

5. Aktuální problémy mezinárodní nákladní letecké přepravy

V závěrečné kapitole mé diplomové práce hodlám stručně zhodnotit některé problémy a nedostatky, které v současnosti v souvislosti s leteckou přepravou nákladu vyvstávají.

K tomuto zhodnocení jsem si zvolila následující tři oblasti:

- 1) Limit odpovědnosti dopravce při přepravě nákladu dle Montrealské úmluvy
- 2) Univerzální přijetí Montrealské úmluvy
- 3) Modernizace letecké nákladní přepravy

Ad. 1)

K limitu odpovědnosti dopravce dle Montrealské úmluvy jsem se vyjádřila již výše. Limit stanovený článkem 22 Montrealské úmluvy za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění nákladu v současné výši 19 SDR za kilogram nákladu (tedy cca 662,24 Kč) je podle mého názoru příliš nízký vzhledem k tomu, že náklad může mít různou hodnotu. Předpokládám, že v případě přepravy šperků, vzácných kovů nebo předmětů se zvláštní hodnotou pro jejich majitele nejspíše smluvní strany ve smlouvě sjednají limit vyšší, případně bude učiněno zvláštní prohlášení odesílatele dle článku 22 Montrealské úmluvy, avšak pokud k tomuto nedojde, dojde podle mého názoru k situaci velmi nevýhodné pro odesílatele, který může být i slabší smluvní stranou.¹⁷⁵

Z výše uvedených důvodů by měl být podle mého názoru limit revidován a zvýšen alespoň na dvojnásobek současné hodnoty. Pochopitelně nelze limit odpovědnosti u nákladu srovnávat s limitem odpovědnosti u přepravy cestujících, ale lze jej nejspíše srovnat s limitem odpovědnosti při ztrátě zavazadel. Tento limit činí dle článku 22 Montrealské úmluvy 1.000 SDR na jednoho pasažéra, resp. revidovaný limit činí 1.131 SDR na pasažéra¹⁷⁶, což je dle mého názoru značný nepoměr. Je evidentní, že ochrana cestujících (a tedy i jejich zavazadel) by měla být přednější než ochrana odesílatelů nákladu, kteří jsou často podnikateli a náklad si vhodně pojistí. Kromě toho k věcem v zavazadlech obsaženým může mít konkrétní cestující osobnější vztah, popřípadě může mít v zavazadle důležité doklady, dokumenty apod. I když ale všechny tyto

¹⁷⁵ Montrealská úmluva, článek 22.

¹⁷⁶ Montrealská úmluva, článek 22.

argumenty bereme v potaz, je stále evidentní, že limit odpovědnosti dopravce při přepravě nákladu je příliš nízký.¹⁷⁷

Ad. 2)

S výše uvedeným efektivním uplatněním nároku v souvislosti s odpovědností dopravce do značné míry souvisí otázka všeobecnější – přijetí Montrealské úmluvy co největším počtem států. V současné době není stále Montrealská úmluva ratifikována všemi členskými státy organizace ICAO, kterých je celkem 191.¹⁷⁸ Smluvních stran Montrealské úmluvy je aktuálně 111¹⁷⁹, přičemž je velký zmatek v tom, které státy úmluvu podepsaly, které ji ratifikovaly, které ji přijaly apod. Od roku 2010 proběhlo jen několik málo ratifikací Montrealské úmluvy a zdá se, že momentálně ratifikace ustaly docela. Dvacet osm států, které se účastnily Montrealské konference dokonce Montrealskou úmluvu nepodepsalo, mezi tyto státy patří i některé země, které mají pro leteckou dopravu velký význam – například Rusko, Venezuela, Indonésie, Filipíny a další.

Podle některých názorů by se státy, které nejsou smluvními stranami Montrealské úmluvy, vůbec neměly účastnit rozhodování v rámci orgánů organizace ICAO.¹⁸⁰ S tímto názorem částečně souhlasím, i když se zdá být velmi striktní. Snad by se dala tolerovat situace, kdy je evidentní, že daný stát alespoň vyvíjí snahu a směřuje k tomu, že se stane smluvním státem. Zároveň souhlasím také s názorem, že snahu o to, aby státy dokončily ratifikační proces nebo se připojily k Montrealské úmluvě, by měly vyvíjet i aerolinky a další subjekty činné v této oblasti, neboť Montrealská úmluva zaručuje určitý standard ochrany práv a jednotná pravidla, pro nesmluvní státy může být úprava komplikovaná a roztříštěná.¹⁸¹

¹⁷⁷ srov. KONING, Ingrid. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo under the Warsaw and Montreal Conventions. *Air & Space Law*, s. 325 až 331.

¹⁷⁸ Webová stránka International Civil Aviation Organization. *List of Members* [online]. [cit. 2015-03-20]. Dostupný z WWW: <http://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf>

¹⁷⁹ Webová stránka International Civil Aviation Organization. *List of parties – Montreal Convention*.

¹⁸⁰ TOMPKINS Jr., George N. Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure? *Air & Space Law*, Kluwer Law International. 2014, ročník 39, č. 3, s. 205.

¹⁸¹ TOMPKINS Jr., George N. Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure? *Air & Space Law*, s. 205 až 206.

Dobře tyto nevýhody spojené s neukončeným ratifikačním procesem ilustrují případy, kdy státy sice podepsaly úmluvu, avšak neratifikovaly ji a nyní se na leteckou přepravu, která začíná a končí na jejich území, Montrealská úmluva nevztahuje. Tato situace nastala například v případě *Maranga v. Abdulmutallab, Delta Airlines, Inc. and KLM Royal Dutch Airlines*, který se týká Ghany.¹⁸²

Ad. 3)

K modernizaci letecké nákladní přepravy jsem se částečně vyjádřila již výše v rámci snah organizace IATA, která podporuje rozvoj užívání elektronického leteckého nákladního listu a také služby E-freight. E-freight je projekt, který byl zahrnut v 7. rámcovém programu Evropské unie a jeho cílem je umožnit dopravcům elektronickou výměnu informací o přepravě zboží, včetně elektronické registrace jednotlivých dopravců, kontrolu přepravy apod. V rámci otevřeného trhu a elektronizaci obchodu se jedná o velmi důležitý a užitečný nástroj, který zjednoduší mnoho procesů spojených s přepravou nákladu. Souvisí zejména s přepravou multimodální, ale je do značné míry využitelný i pro samostatnou leteckou přepravu.¹⁸³

Systém E-Freight je dle mého názoru velmi komplexní, praktický a přinese v budoucnu velké ulehčení pro všechny subjekty, které se přepravy nákladu účastní. V souvislosti s mezinárodní leteckou přepravou by užívání služby E-freight ve spojení s užíváním elektronického leteckého nákladního listu mohlo poskytnout další prostor pro rozvoj letecké nákladní přepravy. Dle mého názoru jsou snahy o celkovou elektronizaci leteckého přepravního procesu nákladu velmi užitečné, neboť bude zajištěna lepší bezpečnost, kontrola, zjednodušení a v neposlední řadě je využívání elektronických prostředků komunikace a dokumentace také velmi ekologický. Podle mého názoru by se v budoucnosti mohla letecká nákladní přeprava na tyto elektronické nástroje spoléhat zcela, a to nejen v rámci obchodu na dálku přes internet. Podmínkou pro jejich efektivní využívání je samozřejmě také dostatečné všeobecná bezpečnostní, technická a informační podpora.

¹⁸² TOMPKINS Jr., George N. Summary of MC99 Judicial Updates 2013. *Air & Space Law*, Kluwer Law International. 2014, ročník 39, č. 1, s. 94.

¹⁸³ Webová stránka Projektu E-freight. *Aims*. Dostupný z WWW: <http://www.efreightproject.eu/default.aspx?articleID=1122>

Závěr

Letecká přeprava nákladu je odvětvím, které se velmi rychle vyvíjí v souladu s obecným rozvojem technologickým, globalizací a rozvojem mezinárodního obchodu, který dnes lze uzavírat v podstatě odkudkoli. Další vývoj se sice dá předpokládat pouze stěží, avšak několik základních tendencí sledovat lze.

Letecká nákladní přeprava pravděpodobně v nejbližších letech nebude rychlejší, avšak mohla by být efektivnější, zejména vhodným propojením s ostatními dopravními prostředky v rámci přepravy multimodální. Stejně tak elektronizace, o které jsem hovořila v poslední kapitole své práce, celý přepravní proces značně usnadní a zkrátí tak dobu mezi odevzdáním nákladu k přepravě a doručením do místa určení.

Co se týče dalšího vývoje právní úpravy v oblasti nákladní letecké přepravy, je nutné, aby alespoň většina členských států organizace ICAO ratifikovala Montrealskou úmluvu. Až bude právní úprava dostatečně unifikována, počet soudních sporů a problematických situací se jistě sníží. To napomůže dopravcům i odesílatelům koncentrovat se na zajištění hladšího průběhu leteckého přepravního procesu. Co se týče novelizací a úprav ustanovení Montrealské úmluvy (například oblast limitu odpovědnosti dopravce), je otázkou, zda se na další revizi smluvní státy shodnou, když zatím není zajištěna úplná jednotnost jejich názorů na úpravu stávající.

Závěrem bych podotkla, že podle mého názoru jsem cíle vytyčené v úvodu své diplomové práce splnila, neboť jsem shrnula jak obecné poznatky týkající se dopravy a letecké dopravy, tak její historický vývoj, vývoj právní úpravy a také jsem se pokusila o zhodnocení některých aktuálních problémů. Diplomová práce tak čtenáři poskytne dostatečný teoretický základ a zároveň podněty pro praxi. Domnívám se, že má práce by mohla být využita jak odborníky v oblasti práva, tak i osobami zabývajícími se leteckou přepravou nákladu v praxi.

Seznam použité literatury

Monografie

ČAPEK, Jan; KLÍMA Richard; ZBÍRALOVÁ Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd. 1. Praha: LexisNexis, 2005, ISBN 80-86199-95-9.

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1.

HULMÁK, Milan a kolektiv. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2014, ISBN 978-80-7400-287-8.

JANATKA, František; HÁNDL Jaroslav; NOVÁK Radek. *Obchodní operace ve vývozu a dovozu*. Vyd. 1. Praha: Codex Bohemia, 1999, ISBN 80-85963-94-9.

JANATKA, František. *Rizika v komerční praxi*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, ISBN 978-80-7357-632-5.

KUČERA, Zdeněk; PAUKNEROVÁ Monika; RŮŽIČKA Květoslav. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, ISBN 978-80-7380-108-3.

ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 5. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014, ISBN 978-80-7380-506-7.

PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. Nakladatelství GALILEO CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

SVATOŠ, Miroslav. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*. 1. vyd. Praha: Grada, 2009, ISBN 978-80-247-2708-0.

SVOBODA, Pavel. *Úvod do evropského práva*. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2013, 379 s. ISBN 978-80-7400-488-9.

SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Praha: Nakladatelství Radix, 2006, ISBN 80-86031-68-3.

TOUŠEK, Václav; KUNC, Josef; VYSTOUPIL, Jiří a kol. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-114-4.

Odborné články

BESTA, Petr. E-noviny: Porovnání jednotlivých druhů dopravy. *Internetový portál Techportal.cz*. Dostupný z WWW: http://www.techportal.cz/download/e-noviny/enlog/porovnaní_jednotlivých_druhu_dopravy.pdf

HORNÍK, Jiří. K pramenům právní úpravy civilní letecké přepravy. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*. 2002, ročník I., č. 2. Dostupný také z WWW: http://csdp.cz/files/2002_2.pdf

Kolektiv České společnosti pro dopravní právo. Montrealská úmluva 1999 vstoupila v platnost. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*. 2003, ročník II., č. 3. Dostupný také z WWW: http://csdp.cz/files/2003_3.pdf

MAREK, Karel. Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. *Bulletin advokacie*. 2014, č. 9.

ŠUBERT, Miroslav. Multimodální doprava. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*. 2002, ročník I., č. 1. Dostupný také z WWW: http://csdp.cz/files/2002_1.pdf

Zahraniční literatura – články a publikace

ABEYRATNE, Ruwandissa. The Legal Status of the Chicago Convention and its Annexes. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 1994, ročník 29, č. 3.

CARR, Indira. *International trade law*. 4th ed. London: Routledge-Cavendish, 2010, xcvi. ISBN 978-0-415-45843-6.

CASUCCIO, Paul. A Modernization of the Incoterms. *Global Trade and Customs Journal*. Kluwer Law International BV, Nizozemí. 2012, ročník 7, č. 2.

FRIEDMANN, Georg Ruben. Price Transparency of the EC Air Services Regulation 2008. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 2011, ročník 36, č. 1.

KONING, Ingrid. How the Montreal Convention Yields to the German Freight Forwarders' Conditions: The Decision of the German Bundesgerichtshof of 22 July 2010 (I ZR 194/08), *TranspR* 2011/2, 80-84. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 2011, ročník 33, č. 4/5.

KONING, Ingrid. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo under the Warsaw and Montreal Conventions. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 1997, ročník 33, č. 4-5.

MANKIEWICZ, René H. *From Warsaw to Montreal with certain intermediate stops; marginal notes on the Warsaw system*. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 1989, ročník 14, č. 6.

MILDE, Michael. *ICAO work on the modernisation of the Warsaw system*. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 1989, ročník 14, č. 4/5.

NEENAN, Peter. The Damaged Quilt: Inadequate Coverage of the Montreal Convention. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 2012, ročník 37, č. 1.

SCHMID, Ronald; GIEMULLA Elmar. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, c2006-, v. (loose-leaf).ISBN 90-411-2456-x-

SCHMID, Ronald. *The Warsaw Convention between Dusk and Dawn*. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 1997, ročník 22, č. 1.

TOMPKINS Jr., George N. Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure? *Air & Space Law*, Kluwer Law International. 2014, ročník 39, č. 3.

TOMPKINS Jr., George N. Summary of MC99 Judicial Updates 2013. *Air & Space Law*, Kluwer Law International. 2014, ročník 39, č. 1.

VIEGAS, Maria José. Passengers with Reduced Mobility in the European Union: Legal Issues Regulation (EC) No 1107/2006 of 5 July 2006. *Air & Space Law*. Kluwer Law International. 2014, ročník 38, č. 1.

Právní předpisy

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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel.

Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008, o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství.

Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997, o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.

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

Zákon č. 49/1997 Sb. ze dne 6. března 1997, o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 127/2014 Sb. ze dne 11. června 2014, kterým se mění zákon o civilním letectví a zákon o živnostenském podnikání.

Zákon č. 89/2012 Sb. ze dne 3. února 2012, občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Judikatura

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky, spisová značka 23 Cdo 3377/2010 ze dne 27. června 2012.

Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH), spisová značka I ZR 194/08 ze dne 22. července 2010.

Internetové zdroje

www.imf.org

www.icao.int

www.ecac-ecac.org

www.eurocontrol.int

www.easa.europa.eu

www.iata.org

www.fiata.com

www.aea.be

www.mdcr.cz

www.psp.cz

www.cnb.cz

www.ups.com

www.efreightproject.eu

Resumé

Diplomová práce na téma Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy se zabývá právní úpravou relevantní pro uskutečňování přeshraniční letecké přepravy. Zaměřena je zejména na přepravu nákladu, přeprava cestujících je zmíněna pouze okrajově.

V první kapitole se autorka diplomové práce věnuje vymezení pojmu doprava, dopravní právo a porovnává výhody a nevýhody jednotlivých dopravních prostředků při přepravě nákladu. Druhá kapitola je věnována pojmu leteckého práva, historickému vývoji letecké dopravy a představení nejdůležitějších mezinárodních organizací v oblasti civilní letecké dopravy.

Třetí kapitola je věnována vývoji právní úpravy, především pak úpravy mezinárodní, se zaměřením na Montrealskou a Varšavskou úmluvu a proces přijímání jednotlivých změn Varšavské úmluvy. Je zde také věnován prostor úpravě unijní a rozboru ustanovení vybraných unijních nařízení a úpravě vnitrostátní (zejména zákon o civilním letectví), dále je v této kapitole věnován výklad jednotlivým pramenům práva v oblasti mezinárodní letecké přepravy a jejich vzájemnému vztahu a způsobům úpravy v mezinárodním právu soukromém, tedy metodě kolizní a přímé.

Čtvrtá kapitola diplomové práce popisuje nejdůležitější smluvní typy použitelné pro přepravu nákladu dle zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, jedná se zejména o smlouvu o přepravě, smlouvu zasílatelskou, smlouvu o nájmu dopravního prostředku a další. Dále se věnuje úpravě odpovědnosti dopravce a leteckého nákladního listu v Montrealské úmluvě a také rozebírá vybraná soudní rozhodnutí týkající se mezinárodní letecké přepravy nákladu. Pátá a závěrečná kapitola diplomové práce pak shrnuje některé aktuální problémy mezinárodní nákladní letecké přepravy, zejména pak nutnost revize limitu odpovědnosti leteckého dopravce při přepravě nákladu v Montrealské úmluvě a navrhuje jejich možná řešení.

Resumé

The thesis titled “Topical Issues of the Regulation of International Air Carriage” concerns itself with legal regulation germane to operating the international carriage by air. It is focused on carriage of cargo; carriage of passengers is only marginally mentioned.

In the first chapter the author of the thesis defines the term of transport, transport law and compares the advantages and disadvantages of the means of transport in connection with the carriage of cargo. The second chapter of the thesis deals with the term of aviation law, historical development of the air transport and introduces the most important international organizations in the field of the civil air transport.

The third chapter is dedicated to the historical development of the legal regulation in the field of the civil air transport, mainly the international legal regulation carried out by the Montreal Convention and the Warsaw Convention (with its amendments). This chapter also deals with the legal regulation of the European Union and analyses some selected EU regulations and describes national laws (mainly Civil Aviation Act). In this chapter there is also included the analysis of sources of the legal regulation and their mutual relations. It also explains the basics of the methods of regulation in the international private law – the collision (conflict of laws) method and the direct method.

The fourth chapter of the thesis describes the most common and the most important types of contracts applicable to the carriage of cargo in compliance with Act No. 89/2012 Coll., Civil Code.; a part dealing with carrier’s liability and air waybill in compliance with the Montreal Convention is also included. In the end of the fourth chapter of the thesis there are analyzed selected judicial decisions regarding carriage of cargo by air. The fifth and the final chapter of the thesis summarizes some of the topical problems of the air transport; besides other issues, it focuses on the problem of increasing of the limits of carrier’s liability in the Montreal Convention and suggests a possible solution.

Název práce v českém jazyce:

Aktuální otázky regulace mezinárodní letecké přepravy

Název práce v anglickém jazyce:

Topical Issues of the Regulation of International Air Carriage

Klíčová slova:

Mezinárodní letecká přeprava, Montrealská úmluva, přeprava nákladu

Key Words:

International Air Carriage, Montreal Convention, Carriage of Cargo