

Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta

Monika Hudačová

Aktuálne otázky regulácie medzinárodnej leteckej prepravy

Diplomová práca

Vedúci diplomovej práce: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, Csc.

Katedra: Katedra obchodního práva

Dátum vypracovania práce: Jún 2009

Čestné prehlásenie

Prehlasujem, že som predkladanú diplomovú prácu vypracovala samostatne, za použitia zdrojov a literatúry v nej uvedených.

V Prahe dňa 24. 6. 2009

.....

Pod'akovanie

Ďakujem Prof. JUDr. Monike Pauknerovej, CSc. za cenné rady a odborné vedenie pri písaní mojej diplomovej práce.

Obsah

1. Úvod.....	1
2. Charakteristika základných pojmov v oblasti medzinárodnej leteckej prepravy/dopravy.....	2
2.1 Základné pojmy.....	2
2.2 Zmluvy o doprave v medzinárodnom obchodnom styku.....	4
2.2.1 Zmluva zasielateľská.....	4
2.2.2 Zmluva o preprave tovaru.....	5
2.2.3 Zmluva o preprave osôb.....	6
2.2.4 Zmluva o prevádzke dopravného prostriedku (charter – party).....	6
2.2.5 Zmluva o nájme dopravného prostriedku.....	7
2.2.6 Kolízna úprava zmlúv o doprave s medzinárodným prvkom.....	7
3. Metódy právnej úpravy súkromnoprávných vzťahov s medzinárodným prvkom.....	11
3.1 Kolízna metóda.....	12
3.2 Priama metóda.....	15
3.3 Vzťah kolíznej a priamej metódy úpravy.....	16
3.4 Prostriedky vytvorené medzinárodnou obchodnou praxou.....	16
3.4.1 Medzinárodné obchodné zvyklosti.....	17
3.4.2 Medzinárodné výkladové pravidlá.....	17
3.4.3 Vzorové a formulárové zmluvy; obchodné podmienky.....	18
4. Právna úprava medzinárodnej leteckej prepravy – medzinárodné zmluvy.....	18
4.1 Varšavský systém.....	20
4.1.1 Všeobecné otázky – účel úpravy.....	20
4.1.2 Pôsobnosť.....	22
4.1.3 Prepravné dokumenty.....	27
4.1.4 Zodpovednosť dopravcu.....	32
4.1.5 Zmeny a doplnky Varšavského dohovoru.....	34
4.2 Montrealský dohovor.....	36
4.2.1 Pôsobnosť.....	36
4.2.2 Zodpovednosť dopravcu.....	37
4.2.3 Piata jurisdikcia.....	41
4.2.4 Niektoré ďalšie ustanovenia.....	43
4.3 Chicagský dohovor.....	44
4.3.1 Chicagská konferencia – priebeh, výsledky.....	44
4.3.2 Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (Chicagský dohovor).....	45
4.3.3 Slobody vzduchu.....	46

5. Právna úprava v rámci Európskej únie.....	48
5.1 Pramene európskeho práva civilného letectva.....	48
5.2 Spoločná dopravná politika.....	49
5.3 Najvýznamnejšie nariadenia v oblasti leteckej dopravy.....	52
5.3.1 Liberalizácia trhu leteckej dopravy.....	52
5.3.2 Bezpečnosť leteckej dopravy.....	54
5.3.3 Ochrana práv cestujúcich.....	54
5.3.4 Súťažné pravidlá v oblasti leteckej dopravy.....	56
5.4 Zahraničná politika ES/EÚ v oblasti leteckej dopravy.....	56
5.4.1 Vonkajšie právomoci ES/EÚ.....	57
5.4.2 Výlučné a konkurujúce právomoci ES/EÚ.....	58
5.4.3 Vonkajšie právomoci ES/EÚ v oblasti regulácie súkromnoprávných vzťahov s medzinárodným prvkom.....	59
5.4.4 Vzťahy členských štátov ES/EÚ a USA pred uzatvorením Dohody o otvorenom nebi medzi ES/EÚ a USA.....	60
5.4.5 Rozsudky ESD; posudky ESD.....	64
5.4.6 Dohoda o otvorenom nebi medzi USA a ES/EÚ – obsah dohody.....	71
5.4.7 Dopady, prínosy a negatíva Dohody o otvorenom nebi medzi USA a ES/EÚ.....	74
5.4.8 Druhy stupeň dohody o otvorenom nebi – hlavné body predpokladanej úpravy....	76
6. Záver.....	78

ZOZNAM SKRATIEK

- AETR – Európska dohoda o práci posádok vozidiel v medzinárodnej nákladnej cestnej preprave
- ASAs – Air Transport Agreements
- AWB – letecký nákladný list
- BAH – Booz Allen Hamilton
- CHD – Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, tzv. Chicagský dohovor (v ČR publikovaný pod č. 147/1947 Sb.)
- EK – Európska komisia
- ESD – Európsky súdny dvor
- EÚ – Európska únia
- EURATOM – Európske spoločenstvo pre atómovú energiu
- EZVO – Európske združenie voľného obchodu
- ICAO – Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo
- ILO – Medzinárodná organizácia práce
- INCOTERMS – Súbor medzinárodných pravidiel pre výklad dodacích doložiek
- MD – Montrealský dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej preprave (v ČR publikovaný pod č. 123/2003 Sb. m. s.)
- MP IV – Montrealský protokol IV
- ObchZ – obchodní zákoník (zákon č. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů)
- OZ – občanský zákoník (zákon č. 40/1964, Sb., ve znění pozdějších předpisů)
- OS – open skies
- SDR – Special Drawing Rights (zvláštne práva čerpania)
- USA – Spojené štáty americké
- VB – Veľká Británia
- VD – Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave, tzv. varšavský dohovor (v ČR publikovaný pod č. 15/1935 Sb.)
- VDZH – Varšavský dohovor v znení Haagskeho protokolu
- ZES – Zmluva o založení Európskeho spoločenstva
- ZMPS – zákon o mezinárodním právu soukromém a procesním (zákon č. 97/1963 Sb., ve znění pozdějších předpisů)

1. Úvod

Človeku je odnepamäti vlastná túžba po ovládnutí vzdušného priestoru – prvé zmienky nachádzame už v starovekých bájach a povestiach – najznámejšia je grécka báj o Daidalovi a Ikarovi (Daidalos zostrojil krídla z peria, aby mohol so svojim synom Ikarom odletieť zo zajatia.) Postupom času začali ľudia tieto túžby naplňať - prvým letcom s ovládateľným strojom ťažším než vzduch s vlastným pohonom bol (aj keď to nie je nesporné) Američan Orville Wright, ktorý tento svoj let uskutočnil 17. 12. 1903. Ďalší vývoj letectva mal dynamický priebeh – po prvej svetovej vojne začali vznikať letecké spoločnosti aj v Európe. Zásadný zlom však nastal až po druhej svetovej vojne – predovšetkým v dôsledku prebytku vojenských lietadiel pre ktoré sa hľadalo nové uplatnenie.¹ S technickým napredovaním letectva je spätá aj čoraz obsiahlejšia právna úprava týkajúca sa rôznych jeho aspektov.

Podnetom k výberu témy diplomovej práce bol jednak môj záujem o leteckú dopravu, ktorá je podľa môjho názoru veľmi dynamicky sa rozvíjajúcim odvetvím, ktoré významne ovplyvňuje celosvetové (nielen) obchodné a politické vzťahy. Ďalším dôvodom zamerania mojej práce je, že Česká republika je súčasťou Európskej únie, ktorá má významný vplyv na mnohé oblasti, u ktorých si to možno ani neuvedomujeme, ale často sa s nimi v praxi stretávame (príkladom môže byť práve Dohoda o otvorenom nebi, alebo nariadenie č. 261/2004, ktorým sa taktiež budem zaoberať.)

V tejto práci by som chcela podať aspoň základný prehľad právnej úpravy medzinárodnej leteckej prepravy. Pokúsim sa vymedziť najdôležitejšie pojmy v tejto oblasti, metódy a tiež konkrétny obsah právnej úpravy. Hlavným bodom môjho záujmu je úprava v rámci ES/EÚ, konkrétne predovšetkým tzv. Dohoda o otvorenom nebi medzi ES/EÚ a USA, ktorá predstavuje možný základ pre liberalizáciu leteckého trhu nielen medzi týmito dvoma partnermi ale môže byť inšpiráciou aj pre iné svetové regióny. V závere sa pokúsim svoje zistenia prehľadne zhrnúť a zhodnotiť.

¹ BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z. Letecká doprava II. Vysoká škola obchodní v Praze, Praha, 2007, s. 7 – 9.

2. Charakteristika základných pojmov v oblasti medzinárodnej leteckej prepravy/dopravy

2.1 Základné pojmy

Bližšie vymedzenie základných pojmov je nevyhnutné pre skúmanie akejkoľvek oblasti práva. Oblasť, ktorej sa budem venovať je označovaná ako doprava alebo tiež ako preprava. Tieto termíny sa niekedy používajú ako synonymá, čo však nie je presné.

Dopravu chápeme ako premiestňovanie osôb alebo nákladu z jedného miesta na miesto iné. Preprava nie je totožným pojmom. Teória odlišuje tieto pojmy nasledovne: doprava sa chápe ako spôsob uskutočnenia premiestňovania v technickom zmysle; za prepravu sa považuje uskutočňovanie premiestnenia osôb alebo nákladu z hľadiska účelu a výsledku. Tomu zodpovedá aj podobné vymedzenie dopravy ako zámerného a organizovaného premiestňovania vecí a osôb, ktoré je uskutočňované dopravnými prostriedkami po dopravných cestách a za prepravu je považované premiestnenia osoby alebo veci pomocou dopravného prostriedku a úkony s tým súvisiace.

Z uvedeného vyplýva, že doprava je širším pojmom a vyjadruje všeobecný spôsob, akým dôjde k premiestňovaniu osôb alebo nákladu, t.j. akým dopravným prostriedkom a po akej dopravnej ceste. Preto rozlišujeme niekoľko spôsobov dopravy – doprava letecká, námorná, železničná atď. Ak hovoríme o doprave, máme spravidla na mysli premiestňovanie individuálne určených osôb alebo nákladu určitým spôsobom. Preprava vyjadruje určitý stupeň individualizácie predmetu premiestňovania, ktorému vzniká konkrétne právo na premiestnenie určitým spôsobom do určitého miesta. Samotná realizácia prepravy sa z právneho hľadiska uskutočňuje prostredníctvom prepravnej zmluvy.

Z právneho hľadiska je teda možné označiť dopravu ako pojem, ktorý je používaný predovšetkým verejnoprávnou úpravou, a prepravu ako pojem používaný prevažne súkromnoprávnou úpravou.²

Letecká doprava je síce najmladší, ale zároveň i najdynamickejšie sa rozvíjajúci dopravný odbor v oblasti prepravy osôb a tovaru. Základnými prvkami leteckého dopravného systému sú lietadlá a letecká dopravná cesta.

Prostriedkom pre leteckú dopravu je lietadlo. Pod pojmom lietadlo je možné chápať zariadenie spôsobilé lietať v atmosfére nezávisle na zemskom povrchu, niest' na

² HORNÍK, J. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. Evropské a mezinárodní právo, 1999, roč. 8, č. 6, s. 41.

palube osoby alebo iný náklad, schopné bezpečného vzletu a pristátia a aspoň čiastočne riaditeľné. Prevádzkovateľmi lietadiel sú letecké dopravné spoločnosti (napr. České aerolinie, a. s. a ďalšie).

Leteckú dopravnú cestu tvorí letisko, letové prevádzkové služby a vymedzená časť vzdušného priestoru.

Letiskom je územne vymedzená a vhodným spôsobom upravená plocha, včítane súboru stavieb a zariadení, trvale určená k vzletom a pristátiam lietadiel a k pohybom lietadiel s tým súvisiacich.

Pojem letová prevádzková služba vyjadruje súhrn služieb poskytovaných užívateľom vzdušného priestoru. Zahŕňajú sa sem tri služby:

- a) Služba riadenia letovej prevádzky
- b) Letová informačná služba
- c) Pohotovostná služba

V Českej republike tieto služby zaisťuje organizácia Řízení letového provozu, s.p. Za poskytovanie týchto služieb vyberá užívateľské poplatky.³

Civilný letectvom sa rozumejú letecké činnosti prevádzkované v Českej republike civilnými lietadlami akejkoľvek štátnej príslušnosti pre civilné účely a taktiež letecké činnosti prevádzkované českými lietadlami v cudzine pre civilné účely. Súčasťou civilného letectva tvoria obchodná letecká preprava a všeobecné letectvo. Základným znakom obchodnej leteckej dopravy je preprava cestujúcich, tovaru a pošty lietadlami za úplatu. Všeobecné letectvo zahŕňa letecké práce, letecké činnosti pre potreby štátu, letecké činnosti pre vlastnú potrebu, rekreačné a športové lietanie, letecké súťaže a vystúpenia, atď.⁴ Podľa čl. 3 písmena a) Chicagského dohovoru sa tento vzťahuje len na civilné lietadla a nie na lietadlá štátne, pričom tie definuje (v čl. 3 písm. c)) ako lietadlo používané v službách vojenských, colných a policajných.

V rámci obchodnej leteckej dopravy sa realizuje osobná preprava (kde sa prepravujú osoby) a nákladná preprava (kde sa prepravujú tovary).

Iné možné členenie je na prepravu pravidelnú a nepravidelnú - nazývanú tiež chartery. Pravidelná preprava je preprava na pravidelných linkách leteckej spoločnosti podľa publikovaného letového poriadku. Let sa musí realizovať nezávisle na tom, či je lietadlo obsadené cestujúcimi, či letí poloprázdne alebo dokonca úplne prázdne.

³ BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHILA, Z. Letecká doprava II. Vysoká škola obchodní v Praze, Praha, 2007, s. 19.

⁴ BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHILA, Z.: Provoz a řízení letecké dopravy I, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 17 – 19.

Nepravidelná preprava sa uskutočňuje na základe priamej objednávky. Preprava prebieha v dohodnutom čase na trati špecificky definovanej objednávateľom. Zvyčajne sa jedná o prepravu veľkých skupín cestujúcich, ktorí letia do jedného miesta určenia a využijú celú kapacitu lietadla – typicky preprava klientov cestovných kancelárií do stredísk cestovného ruchu. V prípade nepravidelnej prepravy je uzatváraná zmluva o realizácii charteru, t.j. objednanej prepravy tovaru alebo cestujúcich.⁵

2.2 Zmluvy o doprave v medzinárodnom obchodnom styku

Pojem „zmluvy o doprave“ sa dnes používa (v rámci českého právneho poriadku) len v § 10 odst. 2, písm. c) ZMPS (zákon č. 97/1963 Sb. o mezinárodním právu soukromém a procesním ve znění pozdějších předpisů, ďalej „ZMPS“). Medzi „zmluvy o doprave“ patrí niekoľko zmluvných typov. Pokiaľ ide o právnu úpravu zmlúv o doprave v českom vnútroštátnom práve, je treba povedať, že je pomerne roztrieštená. Zmluva o preprave osôb je obsiahnutá v občianskom zákonníku (zákon č. 40/1964 Sb., Občiansky zákoník ve znění pozdějších předpisů, ďalej OZ) zasielateľská zmluva je upravená v obchodnom zákonníku (zákon č. 513/1991 Sb. obchodní zákoník ve znění pozdějších předpisů, ďalej ObchZ). Obchodný zákoník upravuje tiež zmluvu o nájme dopravného prostriedku a zmluvu o prevádzke dopravného prostriedku. Špecifická situácia je u zmluvy o preprave tovaru (nákladu, veci), ktorá je obsiahnutá v oboch zákonníkoch – v obchodnom i občianskom.⁶

2.2.1 Zmluva zasielateľská

Právna úprava zasielateľskej zmluvy je upravená v §601 – 609 ObchZ. Kogentnú povahu majú ustanovenia § 601 a § 608. Predmetom tejto zmluvy je obstaranie prepravy vecí. Zasielateľskou zmluvou sa zaväzuje jedna strana (zasielateľ) druhej strane (príkazca), že jej vlastným menom a na jej účet obstará prepravu vecí z určitého miesta do určitého iného miesta, a príkazca sa zaväzuje zaplatiť zasielateľovi úplatu. Obchodný zákoník konkretizuje povinnosti zasielateľa i povinnosti príkazcu. Zasielateľ musí spôsobil a podmienky prepravy s vynaložením odbornej starostlivosti dojednať tak, aby čo najlepšie zodpovedali záujmom príkazcu. Určujúce sú pri tom tie záujmy, ktoré vyplývajú zo zmluvy a a príkazcov príkazcu, do úvahy musí brať tiež tie

⁵ BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z.: Provoz a řízení letecké dopravy I, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 17 – 19.

⁶ KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu, Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 294 – 295.

d'alšie záujmy, o ktoré sa dozvie iným spôsobom. Obchodný zákonník obsahuje aj úpravu ďalších aspektov zasielateľskej zmluvy – napr. právo samovstupu⁷, zodpovednosť za škodu vzniknutú na zásielke atd.⁸ Vzhľadom na rozsah mojej práce sa týmto nebudem bližšie zaoberať.

2.2.2 Zmluva o preprave tovaru

„V českej vnútroštátnej úprave existuje špecifická situácia, pretože právna úprava zmluvy o preprave tovaru (nákladu, veci) je obsiahnutá v dvoch zákonníkoch – v občianskom zákonníku a obchodnom zákonníku.“⁹

V obchodnom zákonníku je obsiahnutá úprava zmluvy o preprave veci (§ 610 – 629). Ide o dohodu, v ktorej sa jedna strana (dopravca) zaväzuje druhej strane (odosielateľ), že prepraví vec (zásielka) z určitého miesta (miesto odoslania) do iného miesta (miesto určenia). Odosielateľ sa zaväzuje zaplatiť dopravcovi úplatu (prepravné). V ObchZ sú upravené napríklad podstatné časti zmluvy o preprave veci, náložný list, zodpovednosť za škodu na zásielke atd'. Táto úprava (v ObchZ) má obecnú povahu a týka sa všetkých druhov prepravy. Zvláštnosti jednotlivých druhov prepravy však vyvolávajú potrebu doplnenia tejto základnej úpravy podrobnejším spôsobom. To sa deje v prepravných poriadkoch – v prípade leteckej dopravy sa jedná o vyhlášku Ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb. o leteckém přepravním řádu.¹⁰

Občiansky zákonník obsahuje úpravu zmluvy o preprave nákladu (§ 765 – 771). Zmluvou o preprave nákladu vzniká odosielateľovi právo, aby mu dopravca za prepravné zásielku prepravil do určeného miesta a vydal ju určenému príjemcovi. OZ bližšie nedefinuje, čo rozumie zásielkou. Vo všeobecnosti je nutné pod týmto pojmom rozumieť čokoľvek, čo je zasielané (resp. prepravované podľa § 765). Zásielkou podľa § 765 môže byť len vec hmotná (a hnutelná), alebo mŕtve ľudské telo, či jeho časti. Bližšie špecifikujú pojem zásielky jednotlivé prepravné poriadky.¹¹

2.2.3 Zmluva o preprave osôb

⁷ Zasielateľ obstará prepravu tým spôsobom, že ju sám uskutoční.

⁸ PLÍVA, S. Obchodní závazkové vztahy. Praha: Aspi, a.s., 2006, s. 252 – 253.

⁹ PAUKNEROVÁ, M. Smlouvy o dopravě v Evropské unii. In Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám. Praha: Aspi, 2008. s. 259.

¹⁰ PLÍVA, S. Obchodní závazkové vztahy. Praha: Aspi, a.s., 2006, s. 254 - 258

¹¹ ELIÁŠ, K. et al. Občanský zákoník. Velký akademický komentář, 2. svazek. Praha: Linde Praha a.s., 2008, s. 2281.

Úprava je obsiahnutá v § 760 – 764 OZ. Zmluvou o preprave osôb vzniká cestujúcemu, ktorý za stanovené cestovné použije dopravný prostriedok, právo, aby ho dopravca prepravil do miesta určenia riadne a včas. Občiansky zákonník upravuje okrem iného i zodpovednosť dopravcu za škodu na zdraví cestujúceho a zodpovednosť za škodu na batožine cestujúceho.

2.2.4 Zmluva o prevádzke dopravného prostriedku (charter-party)

Právna úprava sa nachádza v § 638 – 641 ObchZ. Poskytovateľ prevádzky dopravného prostriedku sa zaväzuje prepraviť náklad a k tomu účelu vykonať cesty podľa určenia objednávateľa a objednávateľ prevádzky sa zaväzuje zaplatiť úplatu. Zmluvou sa zaväzuje poskytovateľ prevádzky dopravného prostriedku dať objednávateľovi k dispozícii prevádzky schopný dopravný prostriedok, vybavený spôsobilou posádkou, pohonnými hmotami a ďalšími potrebnými vecami za účelom prepravy nákladu, určeného objednávateľom, a to vykonaním jednej alebo viacerých vopred určených ciest, alebo poskytnutím prevádzky schopného dopravného prostriedku na určitú, vopred stanovenú dobu.

Od zmluvy o nájme dopravného prostriedku sa podľa § 630 n. ObchZ sa táto zmluva líši predovšetkým tým, že poskytovateľ prevádzky dopravného prostriedku je povinný nielen pristiaviť technicky a prevádzky schopný dopravný prostriedok, ale i vybaviť ho spôsobilou posádkou, pohonnými hmotami a ďalšími vecami potrebnými pre výkon dohodnutých ciest.

Od zmluvy o preprave vecí podľa ustanovení § 610 n. ObchZ sa líši zmluva o prevádzke dopravného prostriedku predovšetkým tým, že poskytovateľ prevádzky dopravného prostriedku nepreberá do starostlivosti objednávateľom zverený náklad a nie je tak nositeľom zodpovednosti dopravcu podľa § 622 n. ObchZ – za predpokladu, že starostlivosť o zásielku a s tým súvisiaca zodpovednosť dopravcu nebola v zmluve špeciálne zjednaná ako výraz dispozitívnej právnej úpravy a zmluvnej voľnosti účastníkov zmluvy. Táto v praxi označovaná „charterová“ zmluva (tzv. trip-charter, pokiaľ ide o určenie ciest alebo tzv. time-charter, pokiaľ ide o určenie doby prevádzky) sa uplatňuje predovšetkým v lodnej a leteckej doprave.¹²

2.2.5 Zmluva o nájme dopravného prostriedku

¹² KOBLIHA, I. et al. Obchodní zákoník, úplný text zákona s komentářem. Praha: Linde, 2006, s. 1402 – 1403.

Zmluva o nájme dopravného prostriedku je upravená v § 630 – 637 ObchZ. Je použiteľná pre všetky druhy dopravných prostriedkov. Prenajímateľ sa zaväzuje prenechať nájomcovi dopravný prostriedok k dočasnému užívaniu a nájomca sa zaväzuje zaplatiť nájomné. Zmluva musí byť uzatvorená v písomnej forme (aby bola uzatvorená platne). Všetky ustanovenia, s výnimkou základného ustanovenia v § 630, ktoré upravujú tento zmluvný typ majú dispozitívnu povahu. Zmluvné strany sa teda môžu odchýliť od úpravy obsiahnutej v Obchodnom zákonníku, prípadne môžu jeho jednotlivé ustanovenia v zmluve vylúčiť.¹³

2.2.6 Kolízna úprava zmlúv o doprave s medzinárodným prvkom

V prípade medzinárodnej prepravy sa vnútroštátne predpisy uplatnia len ak je z kolízneho hľadiska rozhodné české právo (za predpokladu, že sa na danú otázku nevzťahuje medzinárodná zmluva, ktorá by sa použila prednostne).

Prepravná zmluva vo vzťahoch s medzinárodným prvkom je z významnej časti unifikovaná v medzinárodných dohovoroch – v prípade leteckej dopravy sa jedná predovšetkým o Montrealský dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej preprave (č. 123/2003 Sb. m. s., ďalej MD)¹⁴

Kolízne normy, ktoré určujú rozhodné právo, majú naďalej význam i pre zmluvy prepravné, resp. všeobecnejšie pre zmluvy o doprave tam, kde doposiaľ nebola prijatá príslušná medzinárodná úprava – ide napr. o zasielateľské zmluvy, zmluvy o nájme dopravného prostriedku atď.¹⁵ Kolízne normy sa uplatnia i v prípadoch, kedy síce existuje medzinárodne jednotná úprava, ale táto nie je pre ČR záväzná.¹⁶

I. Zákon o medzinárodnom práve súkromnom a procesnom a Rímsky dohovor

České medzinárodné právo súkromné obsahuje kolíznu úpravu záväzkových zmlúv, vrátane zmlúv o doprave, v zákone o medzinárodnom práve súkromnom a procesnom.

Kolízna úprava záväzkových zmlúv je upravená i v Rímskom dohovore o práve rozhodnom pre zmluvné záväzkové vzťahy (č. 64/2006 Sb. m. s.), ktorou je od 1. 7.

¹³ PLÍVA, S. Obchodní závazkové vztahy. Praha: Aspi, a.s., 2006, s. 259.

¹⁴ Podrobnejšie v kapitole 4.

¹⁵ PAUKNEROVÁ, M. Smlouvy o dopravě v Evropské unii. In Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám. Praha: Aspi, 2008. s. 260.

¹⁶ KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu, Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 296.

2006 viazaná i Česká republika.¹⁷ Rímsky dohovor je medzinárodná zmluva uzatvorená medzi členskými štátmi ES/EU za účelom zjednotenia práva v oblasti medzinárodného práva súkromného. Platí len medzi členskými štátmi ES/EU a nové členské štáty sú povinné pristúpiť k nemu.¹⁸ V súlade s článkom 10 Ústavy ČR je Rímsky dohovor súčasťou českého právneho poriadku a pokiaľ stanoví niečo iné než zákon, má aplikačnú prednosť (tzn. použije sa prednostne pred zákonom). Rímsky dohovor sa použije na zmluvy uzatvorené po dni, ku ktorému vstúpila v platnosť pre ČR, t.j. na zmluvy uzatvorené v dobe od 1. 7. 2006. Zmluvy uzatvorené pred 1. 7. 2006 podliehajú naďalej kolíznej úprave zakotvenej v § 9 a násl. ZMPS.

Voľba práva stranami

Všeobecné princípy oboch predpisov (Rímsky dohovor a ZMPS) sú podobné. Ustanovenie § 9 ZMPS umožňuje, aby si strany zvolili právo, ktorým sa budú riadiť ich vzájomné majetkové vzťahy. Rímsky dohovor obdobne v čl. 3 umožňuje prakticky neobmedzenú voľbu práva. Rímsky dohovor sa však v tejto všeobecnej rovine vyznačuje určitou zvláštnosťou, v českom práve doteraz neupravenou. Ide o možnosť strán zvoliť si rozhodné právo aj pre také zmluvy, ktoré sú spojené len s jedným štátom, nazývané tiež „single-country contracts“.¹⁹

Určenie rozhodného práva v prípade, že si strany právo nezvolia

Rozdielne je v ZMPS a Rímskom dohovore upravená situácia, keď si strany právo nezvolia. ZMPS vychádza z toho, že ak si účastníci právo nezvolia, riadia sa ich vzťahy právnym poriadkom, ktorého použitie zodpovedá rozumnému usporiadaniu právneho vzťahu (§ 10 odst. 1 ZMPS). Rozhodným by teda mal byť ten právny poriadok, ktorý zodpovedá sídlu alebo bydlisku zmluvnej strany, ktorej plnenie je pre daný zmluvný typ charakteristické. Tento všeobecný princíp je konkretizovaný v § 10 odst. 2 ZMPS, ktorý stanoví právo, ktoré sa spravidla použije pre určité vybrané zmluvné typy. Medzi nimi sú aj zmluvy o doprave (zmluvy o doprave, zmluvy zasielateľské a pod.). Pre ne je spravidla rozhodné právo miesta, kde má dopravca alebo

¹⁷ PAUKNEROVÁ, M. Smlouvy o dopravě v Evropské unii. In Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám. Praha: Aspi, 2008. s. 260.

¹⁸ PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 213.

¹⁹ Bližšie napr. PAUKNEROVÁ, M. Smlouvy o dopravě v Evropské unii. In Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám. Praha: Aspi, 2008. s. 261- 262.

zasielateľ sídlo alebo bydlisko v dobe uzatvorenia zmluvy. Obdobne bude rozhodné právo podľa sídla poskytovateľa prevádzky dopravného prostriedku.

Rímsky dohovor obsahuje sčasti odlišnú úpravu. Pokiaľ si strany právo nezvolia, rozhodné je právo štátu, s ktorým zmluva najužšie súvisí. Na časť zmluvy, ktorú je možné od zvyšku zmluvy oddeliť a ktorá užšie súvisí s iným štátom, však je možné výnimočne použiť právo tohto iného štátu. (Výslovne je teda umožnené štiepenie zmluvy, teda prípad, kedy rôzne časti zmluvy sa budú riadiť rôznym rozhodným právom.) Vo všeobecnosti (čl. 4, odst. 2 Rímskeho dohovoru) pritom platí domnienka, že zmluva najužšie súvisí so štátom, v ktorom má strana, ktorá je povinná plniť predmet zmluvy v dobe uzatvorenia zmluvy, svoje obvyklé bydlisko alebo ústredie, resp. miesto podnikania. Rímsky dohovor teda zakotvuje princíp najužšieho spojenia, t.j. rozhodným právom je právny poriadok štátu, ku ktorému má zmluva najužší vzťah. Pre zmluvy o preprave platí špeciálna domnienka, že štátom, s ktorým zmluva najužšie súvisí, je štát, v ktorom má dopravca v dobe uzatvorenia zmluvy svoje hlavné miesto podnikania, za predpokladu že sa v tomto štáte nachádza aj miesto nakládky alebo miesto vykládky alebo hlavné miesto podnikania odosielateľa tovaru. Zámer tohto ustanovenia je vysvetľovaný tak, že je treba vyhnúť sa aplikácii práva štátu, kde majú dopravcovia len fiktívne sídla (predovšetkým z daňových dôvodov). To znamená, že pokiaľ sa v štáte sídla dopravcu nebude nachádzať miesto nakládky, vykládky alebo hlavné miesto podnikania odosielateľa tovaru, táto špeciálna kolízna norma pre prepravné zmluvy sa neuplatní. V tomto prípade sa použije všeobecná kolízna norma, t.j. ustanovenie čl. 4, odst. 2 Rímskeho dohovoru.

Toto zvláštne ustanovenie však platí len pre prepravu tovaru; v prípade prepravy osôb sa nepoužije. Zmluvy o preprave osôb sa riadia všeobecným ustanovením čl. 4, odst. 2 Rímskeho dohovoru. Rozdiel medzi týmito dvoma kolíznymi normami spočíva v tom, že podľa špeciálnej kolíznej normy pre dopravu (čl. 4, odst. 4 Rímskeho dohovoru) bude rozhodným právo štátu hlavného sídla či ústredia dopravcu, zatiaľ čo podľa všeobecnej kolíznej normy (založenej na charakteristickom plnení; čl. 4, odst. 2 Rímskeho dohovoru) bude rozhodné právo štátu, kde sa nachádza pobočka dopravcu či obdobného subjektu.²⁰

II. Predpokladaná právna úprava – nariadenie „Rím I“

²⁰ PAUKNEROVÁ, M. Smlouvy o dopravě v Evropské unii. In Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám. Praha: Aspi, 2008. s. 262 - 266.

Od začiatku roku 2010 bude pravdepodobne Rímsky dohovor nahradený Nariadením o práve rozhodnom pre zmluvné záväzkové vzťahy, nazývaným aj Nariadenie „Rím I“. Toto nariadenie – podobne ako Rímsky dohovor – obsahuje kolíznu úpravu v oblasti zmluvných záväzkov. Zmena spočíva v tom, že sa jedná o komunitárny nástroj sekundárneho práva, takže je na rozdiel od medzinárodnej zmluvy záväzné v celom rozsahu a priamo použiteľné vo všetkých členských štátoch. Okrem toho dochádza i k meritórnym zmenám. Nariadenie Rím I sa použije na zmluvy uzatvorené po dni jeho použiteľnosti, nepôsobí teda retroaktívne.²¹ Nariadenie Rím I taktiež vychádza zo slobodnej voľby práva. V nariadení sú zvlášť upravené zmluvy o preprave. V prípade zmlúv o preprave tovaru, pokiaľ si strany samy nezvolili rozhodné právo, použije sa právo štátu obvyklého bydliska dopravcu, za predpokladu, že sa miesto prevzatia alebo miesto doručenia alebo obvyklé miesto bydliska odosielateľa nachádzajú taktiež v tomto štáte. Ak tieto požiadavky nie sú splnené, použije sa právo štátu, v ktorom sa na základe dohody zmluvných strán nachádza miesto dodania tovaru. Na rozdiel od Rímskeho dohovoru obsahuje Nariadenie aj špeciálnu úpravu pre zmluvu o preprave cestujúcich (bližšie čl. 5, odst.2 Nariadenia).²² V prípade absencie voľby práva stranami²³ je rozhodným právom právo štátu, v ktorom má cestujúci obvyklé bydlisko, za predpokladu, že sa v tomto štáte nachádza aj miesto odjazdu alebo miesto určenia. Pokiaľ tieto požiadavky nie sú splnené, použije sa právo miesta, v ktorom má dopravca svoje obvyklé bydlisko.²⁴

3. Metódy právnej úpravy súkromoprávných vzťahov s medzinárodným prvkom

Právne vzťahy, ktoré vznikajú v medzinárodnom obchodnom a hospodárskom styku medzi jeho účastníkmi, právnickými a fyzickými osobami z rôznych štátov, sú súkromoprávnymi vzťahmi obsahujúcimi medzinárodný prvok. Tieto právne vzťahy sú predmetom úpravy noriem medzinárodného práva súkromného. Preto ohľadne

²¹ PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 254 – 256.

²² KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu, Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 298.

²³ Voľba práva stranami je však limitovaná. Bližšie napr. PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 267.

²⁴ PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 267.

spôsobov právnej úpravy týchto právnych vzťahov je možné poukázať na to, čo sa o spôsobe ich úpravy uvádza vo výklade medzinárodného práva súkromného.²⁵

„Spoločenské vzťahy, ktoré v dôsledku úpravy uskutočňovanej normami práva súkromného (občianskeho, obchodného, rodinného a pracovného) sú vzťahmi právnymi, sa väčšinou plne uskutočňujú vnútri hraníc určitého štátu. Niektoré vzťahy súkromného práva sa líšia od väčšiny ostatných tým, že presahujú svojím významom oblasť určitého štátu, pretože v niektorom svojom prvku majú vzťah k zahraničiu a dostávajú sa tak do vzťahu k inému štátu.“ Takéto vzťahy označujeme ako súkromnoprávne vzťahy (pomery) s medzinárodným, príp. zahraničným alebo cudzím prvkom. Medzinárodný prvok v súkromnoprávnom vzťahu je daný, pokiaľ je vzťah k zahraničiu napríklad u subjektu právneho vzťahu (napr. účastník právneho vzťahu je cudzí štátny príslušník), u skutočnosti právne významnej pre vznik a existenciu právneho vzťahu (napr. právny úkon nastal v zahraničí) atď.²⁶

Medzi takéto súkromnoprávne vzťahy a medzinárodným prvkom patria i vzťahy vznikajúce v rámci medzinárodnej prepravy.

Právna úprava súkromnoprávnych vzťahov s medzinárodným prvkom je záležitosťou každého štátu. Tieto vzťahy sa musia riadiť právom niektorého štátu. Štáty majú pre úpravu týchto vzťahov zvláštne právne normy – súbor týchto zvláštnych právnych noriem je zvláštnym odvetvím právneho poriadku a označuje sa ako medzinárodné právo súkromné. Každý štát má svoje vlastné medzinárodné právo súkromné.

V súčasnosti prevládajú v právnych poriadkoch jednotlivých štátov dva spôsoby, ako zvláštne právne normy určené pre úpravu súkromnoprávnych vzťahov s medzinárodným prvkom môžu plniť svoju funkciu. Ide o normy kolízne a normy priame.²⁷

Ďalším druhom noriem používaným v medzinárodnom práve súkromnom sú vecné normy medzinárodného práva súkromného. Ide o normy, ktoré vecne (obsahovo) upravujú práva a povinnosti účastníkov súkromnoprávneho pomeru a sú určené výlučne alebo prevažne pre úpravu súkromnoprávnych vzťahov s medzinárodným prvkom. Na

²⁵ KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu, Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. s. 20.

²⁶ KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 17 – 18.

²⁷ KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 20 – 21.

rozdiel od priamych noriem sa však nepoužijú priamo, ale až keď kolízna norma odkáže na právny poriadok, ktorého sú súčasťou. Medzi tieto normy patria napríklad ustanovenia § 729-755 ObchZ.²⁸

3.1 Kolízna metóda

Pokiaľ má súkromnoprávny pomer – s ohľadom na prítomnosť medzinárodného prvku – vzťah k dvom alebo viacerým štátom, t.j. k ich právnym poriadkom, je možná taká úprava, že sa z týchto dotknutých právnych poriadkov vyberie (určí) jeden, ktorým sa daný právny vzťah riadi. Pôsobí tu predstava, že akoby dotknuté právne poriadky boli v strete, v kolízii, a vzniká tak otázka, ktorý z nich má byť použitý a ako ho vybrať. Pre toto určenie rozhodného (použiteľného) práva má právny poriadok zvláštne normy – kolízne normy. Funkciou kolíznych noriem je teda uskutočňovať výber práva. Samotné kolízne normy neobsahujú vecnú úpravu práv a povinností účastníkov právneho vzťahu. Obmedzujú sa len na určenie právneho poriadku štátu, ktorého normami sa bude daný právny vzťah riadiť. Kolízna norma prikazuje použitie iných (vecných) noriem, odkazuje na nich.²⁹ Ku kolíznej norme nie je možné pristupovať izolovane, ale v spojení s vecnými normami, t.j. hmotným právom, na ktoré odkazuje. Kolízna norma vytvára spolu s vecnou normou, na ktorú odkazuje, pravidlo správania.

Sú zásadne vnútroštátneho pôvodu. Môžu ale byť aj predmetom unifikácie v medzinárodných zmluvách (dvojstranných i mnohostranných), prípadne môžu byť obsiahnuté v priamo aplikovateľných predpisoch Európskych spoločenstiev.³⁰

Kolízne normy majú zvláštnu legislatívne technickú konštrukciu – skladajú sa z dvoch častí – z rozsahu a z nadviazania. Z kolíznej normy musí byť vždy zrejmé na ktoré právne otázky, či vzťahy sa vzťahuje – to je určené v rozsahu, a tiež musí byť zrejmé i určenie právneho poriadku, ktorý sa použije pre úpravu týchto vzťahov – to je stanovené v nadviazaní.³¹

²⁸ ONDŘEJ, J. Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2004, s. 243.

²⁹ KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 22 – 23.

³⁰ KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 27.

³¹ KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 107 – 108.

Podľa toho, akým spôsobom sa uskutočňuje výber rozhodného práva, rozlišujeme dva základné druhy kolíznych noriem – normy jednostranné a normy dvojstranné³². „Podstata rozdielu medzi jednostrannou a dvojstrannou kolíznou normou je v tom, či možno už zo samotnej dikcie kolíznej normy zistiť konkrétny právny poriadok, ktorým sa právne pomery vymedzené v jej rozsahu budú spravovať v každom prípade (jednostranná kolízna norma), alebo či rozhodné právo možno zistiť až po konkretizácii všeobecne formulovaných nadväzovacích kritérií (hraničných určovateľov, hraničných ukazovateľov) relevantnými skutkovými okolnosťami konkrétneho právneho pomeru. Jednostranná kolízna norma ustanovuje priamo a výslovne právny poriadok, ktorý sa má aplikovať na riešenie právnych pomerov vymedzených v jej rozsahu.“³³ Ako kolízna norma jednostranná sa teda označuje kolízna norma, ktorá vymedzuje oblasť použitia jediného a to tuzemského právneho poriadku. Nadviazanie takejto kolíznej normy spojuje jej rozsah s jediným právnym poriadkom (tuzemským), a nie je v ňom preto hraničný určovateľ.³⁴

Jednostranné kolízne normy možno považovať za ojedinelý spôsob úpravy vzťahov s medzinárodným prvkom – zákonodarca ich používa vtedy, ak považuje za potrebné podriadiť určitý právny pomer s medzinárodným prvkom domácemu právnemu poriadku.

„Dvojstranná kolízna norma je typická norma medzinárodného práva súkromného a tvorí jeho jadro. Dvojstranná kolízna norma prostredníctvom abstraktne, všeobecne formulovaných nadväzovacích kritérií ustanovuje, ktorý z kolidujúcich právnych poriadkov sa má na riešenie toho ktorého právneho pomeru použiť. Tieto normy sú výsledkom poznania, že riešenie určitých právnych pomerov s cudzím prvkom nie je účelné podriadiť jednoznačne vlastnému právnemu poriadku, ale tomu, ku ktorému má právny pomer najužší vzťah, a to aj vtedy, keby išlo o právny poriadok iného štátu.

Pri riešení konkrétneho prípadu je teda potrebné právny vzťah najprv zaradiť pod rozsah určitej kolíznej normy, to znamená právne ho kvalifikovať. Ďalším krokom je

³² Delenie kolíznych noriem na jednostranné a dvojstranné je delením základným. Rozhodne ho nie je možné považovať za jediné kritérium delenia kolíznych noriem. Bližšie napr. KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009.

³³ POREDOŠ, F., ĎURIŠ, M., LYSINA, P. Základy medzinárodného práva súkromného. Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta, Vydavateľské oddelenie, 2005, s. 65 – 66.

³⁴ KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 112.

určenie rozhodného práva – k tomu sa v nadviazaní dvojstranných kolíznych noriem používajú kritéria, ktoré označujeme ako hraničné určovatele.³⁵

Pre stanovenie hraničného určovateľa v kolíznej norme má byť použitá skutočnosť natoľko špecifická, určitá, aby sama o sebe mohla byť kritériom pre určenie (výber) práva. V záujme právnej istoty by táto skutočnosť (použitá ako hraničný určovateľ) mala byť stanovená pevne, bez možnosti nahradenia inou skutočnosťou. Taktiež by mala byť presne určená z hľadiska času – mala by byť stabilizovaná, pripätá k určitému časovému momentu.

V priebehu vývoja medzinárodného práva súkromného sa vyvinuli viaceré typy hraničných určovateľov, ktoré poznajú právne poriadky všetkých štátov, aj keď ich v praxi často rozdielne vykladajú a aplikujú. Ide napríklad o *lex personalis* (osobný zákon), *lex societatis* (zákon „národnosti“, „štátnej príslušnosti“ právnickej osoby), *lex loci actus* (zákon miesta úkonu), *lex rei sitae* (zákon miesta, kde sa vec nachádza), *lex voluntatis* (zákon určený vôľou strán), *lex fori* (zákon miesta súdu) atď. Tejto problematike sa vzhľadom na rozsah práce nebudem podrobnejšie venovať.³⁶

3.2 Priama metóda

V súčasných právnych poriadkoch existujú taktiež hmotneprávne normy, ktoré samé priamo, tzn. bez odkazu na právny poriadok niektorého štátu, stanovujú práva a povinnosti účastníkov právneho pomeru s medzinárodným prvkom. Tieto normy dojednávajú obvykle medzi sebou štáty. Stávajú sa tak súčasťou právnych poriadkov zmluvných štátov najčastejšie na základe medzinárodnej zmluvy, spôsobom predpísaným ich ústavnými predpismi a upravujú výlučne súkromnoprávne pomery s medzinárodným prvkom, ktoré sú zaradené do predmetu úpravy príslušnej medzinárodnej zmluvy. Dojednaním priamych noriem príslušné štáty pre vymedzený okruh právnych vzťahov odstránia rozdiely vo svojich právnych poriadkoch a nahradia ich úpravu jednotnou úpravou obsiahnutou v priamych normách. V tomto rozsahu tak dochádza k unifikácii práva.

Tieto normy sa označujú ako priame normy a spôsob úpravy ako priama metóda. Týmto názvom sa vystihuje, že tieto normy jednak bezprostredne stanovujú práva

³⁵ ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2004, s. 260 – 261.

³⁶ Bližšie napr. POREDOŠ, F., ĎURIŠ, M., LYSINA, P. *Základy medzinárodného práva súkromného*. Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta, Vydavateľské oddelenie, 2005, s. 69 – 76.

a povinnosti účastníkov nimi upravených vzťahov a jednak dochádza k ich bezprostrednej aplikácii, t.j. k aplikácii bez predchádzajúceho použitia kolíznej normy.

„Medzinárodne unifikované priame normy sú zjednávané predovšetkým pre úpravu súkromnoprávných vzťahov, ktoré vznikajú pri hospodárskych stykoch subjektov zúčastnených štátov a dotýkajú sa viac než jedného štátu. Ide teda o súkromnoprávne vzťahy s absolútne medzinárodným prvkom.“³⁷ Sú to predovšetkým vzťahy v oblasti zmluvy o preprave, priemyslových a autorských práv, zmluvy o medzinárodnej kúpe tovaru atd.

3.3 Vzťah kolíznej a priamej metódy úpravy

Priama metóda i kolízna metóda sú dva základné spôsoby úpravy používané v modernom medzinárodnom práve súkromnom. Pokiaľ ide o ich vzájomný vzťah, platí nasledovné: Ak určitý právny vzťah spadá do predmetu úpravy medzinárodne zjednaného súboru priamych noriem, použijú sa pre neho tieto normy. V medziach predmetu úpravy je teda kolízna metóda nahradená priamou metódou. Mimo medze predmetu úpravy priamych noriem sa používa kolízna metóda. Priame normy majú voči kolíznym normám povahu noriem zvláštnych voči normám všeobecným, ktoré sa uplatňujú všade tam, kde priame normy nie sú, prípadne odpadnú.³⁸

3.4 Prostriedky vytvorené medzinárodnou obchodnou praxou

„V praxi medzinárodného obchodu sa činnosťou medzinárodných organizácií alebo iniciatívou súkromných osôb vytvorili zvláštne prostriedky, ktoré majú preklenúť rozdiely medzi jednotlivými právnymi poriadkami a odstrániť z toho vyplývajúcu určitú neistotu, spojenú napr. s kolíznym riešením určitej otázky.“³⁹

K týmto prostriedkom patria medzinárodné obchodné zvyklosti, výkladové pravidlá, vzorové zmluvy, obchodné podmienky. Ich praktický význam v medzinárodnom obchode je značný. Oproti priamym normám majú i určité výhody -

³⁷ Rozlišujeme súkromnoprávne vzťahy s absolútne medzinárodným prvkom a s relatívne medzinárodným prvkom. Súkromnoprávne vzťahy s relatívne medzinárodným prvkom majú vzťah len k jedinému cudziemu štátu. Orgánom tohto štátu by sa javili ako vnútroštátne vzťahy. Súkromnoprávne vzťahy s absolútne medzinárodným prvkom majú vzťahy k dvom alebo viacerým štátom, takže sa javia ako vzťahy s medzinárodným prvkom orgánu ktoréhokoľvek štátu. Význam tohto triedenia spočíva v tom, že len súkromnoprávne vzťahy s absolútne medzinárodným prvkom sú vhodné pre medzinárodne zjednanú unifikáciu právnej úpravy. Bližšie KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009

³⁸ KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 212.

³⁹ KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu, Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 38.

môžu byť rýchlejšie menené a tak pružne reagovať na meniace sa potreby medzinárodného obchodného styku. Tento ich značný význam niekedy vedie k vysloveniu názoru, že sa jedná o zvláštny právny systém, označovaný ako svetové právo medzinárodného obchodu, prípadne *lex mercatoria*. Právne normy však môžu byť vytvárané len štátmi – či už ich vlastnými predpismi, medzinárodnými zmluvami, alebo v rámci činnosti medzinárodných organizácií. Právne prostriedky vytvorené praxou medzinárodného obchodu, resp. úprava z nich vyplývajúca sa stane pre účastníkov záväzná len tým, že ju učinia pri zakladaní konkrétneho právneho pomeru súčasťou svojej zmluvy, ktorá sa však musí opierať o určitý právny poriadok. Závisí teda len na uvážení zmluvných strán, či tieto prostriedky použijú. Zvyčajne je možné tieto prostriedky použiť, pretože prakticky každý právny poriadok pripúšťa rozsiahlu zmluvnú voľnosť strán.⁴⁰

3.4.1 Medzinárodné obchodné zvyklosti

Medzinárodné obchodné zvyklosti je potrebné odlišovať od obyčajových noriem. Zatiaľ čo obyčajové normy sú právnymi normami ako súčasť určitého práva, ktoré im povahu všeobecne záväzných právnych noriem priznáva, medzinárodné obchodné zvyklosti nie sú právnymi normami. V konkrétnom právnom pomere sa uplatňujú, pokiaľ sa strany na ne odvolali, alebo pokiaľ z okolností prípadu vyplýva, že ich mali na mysl pri uzatváraní zmluvy. Vyvinuli sa v jednotlivých obchodných odvetviach. Patria medzi ne rôzne zvyklosti v rámci obchodu s určitými surovinami, pri preprave, použitie rôznych výrazov a skratiek atď.⁴¹ Vzťah českého práva k obchodným zvyklostiam je vyjadrený v § 730 ObchZ. Podľa neho sa k obchodným zvyklostiam prihliada v prípade, že nie sú v rozpore s obsahom zmluvy, alebo so zákonom.⁴²

3.4.2 Medzinárodné výkladové pravidlá

V praxi medzinárodného obchodu sa vytvorili určité doložky, ktoré účastníci činia súčasťou svojich zmlúv. Tieto doložky sa označujú medzinárodne používanými

⁴⁰ KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 217 – 219.

⁴¹ KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 221.

⁴² KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. *Právo mezinárodního obchodu*, Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 39.

skratkami.⁴³ Najznámejšie a najpoužívanéjšie sú doložky INCOTERMS⁴⁴. Ich účelom je stanovenie súboru medzinárodných pravidiel pre výklad najviac používaných obchodných doložiek v zahraničnom obchode. Zmluvné strany zvyčajne nepoznajú obchodné zvyklosti v štátoch oboch zmluvných partnerov, čo môže byť príčinou rôznych nedorozumení a následných sporov. Použitím týchto doložiek je možné takýmto sporom predchádzať. INCOTERMS nie sú medzinárodnou zmluvou, neplatia ani ako medzinárodné obchodné zvyklosti. Sú záväzné až na základe dohody strán a stávajú sa súčasťou kúpnej zmluvy.

3.4.3 Vzorové a formulárové zmluvy; obchodné podmienky

Veľké obchodné spoločnosti si často vytvárajú pre uzatváranie svojich obchodných transakcií so zahraničnými partnermi vlastné formulárové zmluvy. Obsahujú štandardné ustanovenia – pred uzavretím obchodu sa len doplnia údaje do príslušných ustanovení zmluvy. Takto sa urýchľuje proces uzatvárania zmlúv (najmä kúpnych). Formulárová zmluva je pre strany záväzná až v okamihu, keď ju obe strany podpíšu.

Vedľa formulárových zmlúv sa v praxi používajú i vzorové zmluvy. Vzorová zmluva predstavuje doporučený text určitého zmluvného typu s rôznymi variantmi riešení. Strany si vyberú to, ktoré je pre ne najvhodnejšie.

Obchodné podmienky sú vopred spracované štandardizované texty termínov, ktoré obsahujú spravidla údaje, ktoré je možné vypracovať pre neurčité množstvo podobných obchodných operácií.⁴⁵ „Na obchodné podmienky stranám známe, alebo navrhovateľom predložené je možné v zmluve odkázať; taktiež je možné jednotlivé ustanovenia podmienok dohodou strán vylúčiť, zmeniť a doplniť.“⁴⁶

4. Právna úprava medzinárodnej leteckej prepravy – medzinárodné zmluvy

⁴³ KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 222.

⁴⁴ International Commercial Terms (Súbor medzinárodných pravidiel pre výklad dodacích doložiek).

⁴⁵ KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu, Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 39 – 42.

⁴⁶ KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 224.

V oblasti medzinárodnej prepravy existuje rozsiahla medzinárodne unifikovaná úprava, obsiahnutá v medzinárodných zmluvách.⁴⁷

Dôvodom existencie takejto úpravy je samotná povaha medzinárodnej leteckej prepravy – od svojho počiatku bola predurčená k jednoduchému prekračovaniu štátnych hraníc, v dôsledku čoho rýchlo nadobudla medzinárodný charakter. Vzhľadom k tomu – z dôvodu nejednotnosti úpravy v jednotlivých štátoch a z toho vyplývajúcej zvýšenej pravdepodobnosti vzájomných konfliktov - nebola dostačujúca len vnútroštátna úprava daných vzťahov. Preto boli iniciované jednania na medzinárodnej úrovni za účelom zjednotenia niektorých pravidiel leteckej prepravy a ich vyjadrenia vo forme medzinárodnej unifikačnej zmluvy.⁴⁸

Letecká doprava vzhľadom k niektorým svojim charakteristikám (zvyčajne medzinárodná povaha, rýchlosť, používanie i takých trás, kde nie sú komunikačné cesty, poskytovanie vzájomných služieb atď.) si vyžadovala medzinárodnú spoluprácu vo viacerých oblastiach. Ide predovšetkým o:

1. Oblasť dopravné – politickú (prejednávanie vzájomných podmienok leteckej prevádzky medzi príslušnými štátmi)
2. oblasť obchodne – prepravnú (vzájomné zmluvy medzi dopravcom a jeho užívateľmi)
3. oblasť technicko – prevádzkovú (spôsobilosť leteckej techniky, riadenie letovej prevádzky atď.)
4. oblasť bezpečnostnú (poskytovanie pomoci v nebezpečenstve a pri nehodách, vyšetrowanie leteckých nehôd)
5. oblasť právnych úprav (ide o medzinárodnú právnu úpravu všetkých vyššie uvedených otázok, vrátane štandardizácie postupov, výmeny a aplikácie skúseností)

V oblasti dopravné – politickej vznikali zárodky medzinárodných dohôd – formou separátnych dohôd medzi štátmi - už pred rokom 1919. Išlo napríklad o francúzsko – nemeckú zmluvu o upevnení práva štátu disponovať podľa vlastnej úvahy priestorom nad svojím územím z roku 1913.⁴⁹

⁴⁷ ONDŘEJ, J. Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2004, s. 430.

⁴⁸ HORNÍK, J. Převážní dokumenty v mezinárodní letecké dopravě. Časopis pro právní vědu a praxi, 2000, ročník, č. 2, s. 165.

⁴⁹ BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z. Letecká doprava II. Vysoká škola obchodní v Praze, Praha, 2007, s. 42 – 43.

Prvým mnohostranným medzinárodno-právnym dokumentom, ktorý položil základy medzinárodného leteckého práva sa stal Dohovor o úprave letectva, označovaný aj ako Parížsky dohovor z roku 1919. Základnou ideou tohto dokumentu sa stal princíp suverenity nad vzdušným priestorom – v čl. 1 Parížskeho dohovoru bolo stanovené, že každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu pokiaľ ide o vzdušný priestor nad jeho územím. V čl. 2 bolo uznané právo pokojného preletu cudzích lietadiel nad územím druhých štátov.

S nárastom komerčných prepráv v dvadsiatych rokoch minulého storočia nadobúdala čoraz väčší význam otázka zodpovednosti prevádzkovateľa lietadla voči cestujúcim, ich právnym nástupcom, a odosielateľom či príjemcom tovaru za škodu, ktorá im mohla byť spôsobená v dôsledku leteckej prepravy. Do popredia sa teda dostávali otázky týkajúce sa súkromnoprávných vzťahov medzi týmito subjektmi. Reakciou na to bol podpis Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave⁵⁰, tzv. Varšavského dohovoru (ďalej VD) dňa 12. októbra 1929.⁵¹

Ďalším významným medzníkom vo vývoji leteckého práva bol rok 1944, kedy sa konala tzv. chicagská konferencia. Tak ako sa postupne zvyšovala bezpečnosť civilného letectva, začínali sa rozširovať aj medzinárodné letecké linky a medzinárodné letectvo začalo hrať dôležitú rolu v medzinárodných vzťahoch. Rozširovanie siete medzinárodných leteckých liniek vyvolalo nutnosť riešenia mnohých praktických problémov, ako napríklad určenie štátnej príslušnosti lietadla, otázka frekvencie letov a obchodných podmienok pri preprave cestujúcich, tovaru a pošty. Na riešení týchto otázok závisela aj ekonomická efektívnosť medzinárodných leteckých liniek prevádzkovaných leteckými spoločnosťami. Preto keď koncom druhej svetovej vojny dospeli niektoré štáty k záveru, že potrebné dojednať nový medzinárodný dohovor o civilnom letectve pre povojnové obdobie (nahradzujúci Parížsky dohovor z r. 1919), stala sa základným problémom a predmetom ostrých diskusií medzi štátmi zúčastnenými Chicagskej konferencie otázka komerčných „slobôd vzduchu“. Táto nová medzinárodne právna úprava mala byť dojednaná na tzv. chicagskej konferencii konanej v r. 1944 v Chicagu.⁵²

4.1 Varšavský systém

⁵⁰ V ČR publikovaný pod č. 15/1935 Sb.

⁵¹ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 13 – 14.

⁵² ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 13 – 14.

4. 1. 1 Všeobecné otázky – účel úpravy

V súčasnosti je v medzinárodnej leteckej preprave najvýznamnejším dohovorom Montrealský dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej preprave z r. 1999 (č. 123/2003 Sb. m. s.), ktorý nahrádza tzv. Varšavský systém. Varšavský dohovor zostáva z hľadiska Českej republiky naďalej v platnosti vo vzťahu k tým zmluvným štátom, ktoré doposiaľ Montrealský dohovor neratifikovali. Vždy je potrebné zistiť, ktorou novelizáciou je príslušný štát viazaný.⁵³

Základom Varšavského systému je Varšavský dohovor⁵⁴, ktorý bol pozmenený Haagskym protokolom⁵⁵, Guadalajarským dohovorom⁵⁶ a Montrealskými protokolmi.⁵⁷ Tejto problematike sa budem venovať v podkapitole 4.1.5.

Cieľom Varšavského dohovoru bolo zjednotiť medzinárodné právo pokiaľ ide o leteckých dopravcov a nahradiť vnútroštátne právo štátov, ktoré sú stranami VD v prípade, že sa líši od podmienok VD.⁵⁸ Dohovor sa snaží o obmedzenie potenciálnej zodpovednosti medzinárodných leteckých dopravcov, o uľahčenie rýchlych náhrad pre cestujúcich, o zjednotenie právnej úpravy v zmluvných štátoch a o stanovenie uniformity dokumentov.⁵⁹ Podľa Varšavského dohovoru je náhrada škody spôsobenej smrťou alebo zranením obmedzená na 125 000 zlatých frankov, nároky vzťahujúce sa k škode na náklade sú obmedzené na 250 zlatých frankov na kilogram hmotnosti nákladu. Táto schéma bola vytvorená v roku 1929 tak, aby chránila vznikajúci letecký priemysel a zabezpečila jednotné odškodnenia pre cestujúcich.⁶⁰ Nutnosť chrániť letecké spoločnosti viac než 70 rokov po vzniku Varšavského dohovoru sa stala často diskutovanou otázkou a viedla k niekoľkým modifikáciám VD. VD sa vzťahuje len na

⁵³ KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu, Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 304.

⁵⁴ Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave – vyhlásený pod č. 15/1935 Sb.

⁵⁵ Český preklad bol publikovaný vyhláškou ministerstva zahraničných vecí č. 16/1966 Sb.

⁵⁶ Český preklad bol publikovaný vyhláškou ministerstva zahraničných vecí č. 27/1968 Sb.

⁵⁷ HORNÍK, J. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy.

Evropské a mezinárodní právo, 1999, roč. 8, č. 6, s. 41 – 47.

⁵⁸ Domangue v. Eastern Airlines, Inc. 722 F.2d 256 (5th Cir. 1984); Reed v. Wiser 555 F.2d 1079 (2d Cir. 1977) in Goldhirsch, L.B. The Warsaw Convention Annotated: A legal Handbook. Hague: Kluwer Law International, 2000, s. 5.

⁵⁹ Husserl v Swiss Air Transport Co. Ltd. 388 F.Supp. 1238 (D.C. N.Y. 1975) in Goldhirsch, cit. dielo, str. 5.

⁶⁰ Kelly v. Société Anonyme Belge d'Exportation de la Navigatio Aérienne (Sabena) 242 F.Supp. 129 (D.C.N.Y. 1965) in Goldhirsch, cit. dielo, str. 5.

leteckých dopravcov, takže právny spor napr. medzi výrobcou lietadiel nepodlieha ustanoveniam Varšavského dohovoru^{61, 62}.

Pre porozumenie a interpretáciu ustanovení Varšavského dohovoru je dôležité pamätať na okolnosti, za ktorých vznikol. Varšavský dohovor bol vypracovaný v čase, keď letecký priemysel bol v počiatkoch, letecká doprava bola nebezpečným dobrodružstvom a väčšina leteckých spoločností bola vlastnená štátmi. Cieľom Varšavského dohovoru bolo zjednotiť pravidlá týkajúce sa zodpovednosti dopravcu v oblasti, kde by inak rozpor medzi rôznymi úpravami spôsobil závažný problém. Vytvorením jednotnej úpravy sú dopravcovia i cestujúci schopní predvídať možné riziká a môžu prijať opatrenia, aby sa poistili proti prípadným stratám. Ďalším cieľom bolo chrániť, v tom čase finančne slabý priemysel a dať podnet pre ďalší pokrok rozvíjajúceho sa leteckého priemyslu.⁶³

4. 1. 2 Pôsobnosť

Varšavský dohovor sa vzťahuje na medzinárodnú prepravu osôb, batožiny a tovaru uskutočňovanú lietadlom za úplatu.⁶⁴

Definícia medzinárodnej prepravy je obsiahnutá v čl. 1, ods. 1 Varšavského dohovoru. Podľa neho je medzinárodnou prepravou každá doprava, pri ktorej podľa dohody strán leží miesto odletu a miesto určenia, bez ohľadu na to, či dôjde k prerušeniu prepravy alebo k prekladaniu, buď na území dvoch zmluvných štátov, alebo na území len jedného zmluvného štátu, pokiaľ je stanovená zastávka na území iného štátu (aj keď tento nie je zmluvnou stranou dohovoru).⁶⁵ Štátna príslušnosť alebo bydlisko cestujúceho nehrajú pri určení „medzinárodnosti“ prepravy úlohu. Taktiež miesta, ponad ktoré lietadlo letí nemajú z tohto hľadiska význam. Pre aplikáciu VD je rozhodujúca dohoda zmluvných strán (čl. 1 ods. 2 VD). Letenka nie je zmluvou, je len

⁶¹ In Re Paris Air Crash 399 F.Supp. (D.C. Cal. 1975) in Goldhirsch, cit. dielo, str. 5.

⁶² GOLDHIRSCH, L.B. The Warsaw Convention Annotated: A legal Handbook. Hague: Kluwer Law International, 2000, s. 5.

⁶³ LARSEN, I. Regime of Liability in Private International Air Law – wirh focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999, s. 7 [online], dostupné z <http://www.rettid.dk/artikler/speciale-20020002.pdf>

⁶⁴ LARSEN, I. Regime of Liability in Private International Air Law – wirh focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999, s. 7 [online], dostupné z <http://www.rettid.dk/artikler/speciale-20020002.pdf>

⁶⁵ LARSEN, I. Regime of Liability in Private International Air Law – wirh focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999, s. 7 [online], dostupné z <http://www.rettid.dk/artikler/speciale-20020002.pdf>

dôkazom o uzavretí zmluvy, avšak nie vždy sú z nej zrejmé všetky podmienky stanovené v zmluve.⁶⁶

V prípade prepravy uskutočňovanej zo zmluvného štátu do štátu nezmluvného, nejde o medzinárodnú prepravu v zmysle Varšavského dohovoru a právne pomery strán sa budú riadiť národným právom určeným podľa kolíznych pravidiel. Ak je však v nezmluvnom štáte len zmluvne stanovená zastávka, charakter medzinárodnej prepravy podľa Varšavského dohovoru bude zachovaný. Definícia „zmluvne stanovenej zastávky“ sa však v samotnom Dohovore nenachádza, a preto je jeho vymedzenie ponechané súdnej praxi. Podľa rozhodnutia anglického odvolacieho súdu z r. 1936 vo veci Grein vs. Imperial Airways sa ňou rozumie „miesto, kde podľa zmluvy lietadlo, ktorým je zmluva uskutočňovaná počas zmluvnej prepravy pristane a cestujúci môže na takomto mieste cestu prerušiť z akéhokoľvek dôvodu“. Do tejto kategórie spadajú tzv. spätočné lety. Napríklad preprava cestujúcich so spätočnou letenkou na trase Praha-Bangkok-Praha bude podliehať Varšavskému dohovoru zmenenému Haagskym protokolom, pretože ide o let, kde je zmluvne stanovená zastávka v štáte, ktorý nie je zmluvnou stranou Varšavského dohovoru.

Za medzinárodnú je preprava považovaná aj vtedy, ak bola uskutočňovaná postupne niekoľkými leteckými dopravcami s úmyslom vykonať ju ako jeden výkon. To znamená, že časť takejto prepravy môže byť realizovaná vnútroštátne na vnútroštátnej leteckej linke a napriek tomu ide o prepravu medzinárodnú a vzťahuje sa na ňu právny režim pre medzinárodný let. Ako príklad je možné uviesť situáciu, keď cestujúci na linke Ostrava-Praha-Berlín bude na prvom úseku letu cestovať na vnútroštátnej linke s Air Ostrava a v druhej časti letu na medzinárodnej linke s ČSA. Ak si cestujúci zakúpil letenku alebo aj dve oddelené letenky pre každý let zvlášť u jediného dopravcu alebo agenta, s úmyslom cestovať medzi Ostravou a Berlínom, tak sa neho po celú dobu letu – teda aj na vnútroštátnej linke – bude vzťahovať právny režim pre medzinárodný let.

Dopravca

Varšavský dohovor nijako bližšie nešpecifikuje pojem dopravca. Absencia bližšieho vymedzenia tohto pojmu sa negatívne prejaví v súvislosti riešením problémov vzniknutých pri preprave uskutočňovanej iným než zmluvným dopravcom. Ide

⁶⁶ GOLDHIRSCH, L.B. The Warsaw Convention Annotated: A legal Handbook. Hague: Kluwer Law International, 2000, s. 14.

predovšetkým o prípady vzájomného zastúpenia leteckých dopravcov (interchange of aircraft), prenájom celej kapacity lietadla (charter) a leteckú špedíciu (air freight-forwarding). U všetkých týchto typov prepravy uskutočňovanej iným než zmluvným dopravcom je problematické určiť, kto je dopravcom v zmysle Varšavského dohovoru, a kto je teda zodpovedný za prípadné škody – „zmluvný“ alebo „skutočný dopravca“? V súvislosti s veľkým rozmachom leteckej prepravy – keď v záujme zákazníkov začali dopravcovia viac spolupracovať pri hľadaní najefektívnejšej cesty pre cestujúcich alebo tovar a využívali k tomu vzájomne svoje služby – sa prejavili nedostatky tohto stavu.

Aby riešenie problému nezostalo len na judikatúre, rozhodli sa niektoré zmluvné strany Varšavského dohovoru prijať doplňujúci medzinárodný dohovor k Varšavskému systému. Tým sa stal tzv. Guadalajarský dohovor z r. 1961. V ňom došlo k čiastočnej špecifikácii pojmu dopravca, ktorý je nutné podľa dohovoru chápať v dvojakom zmysle. Zmluvným dopravcom je osoba, ktorá ako zmluvná strana uzavrela prepravnú zmluvu podľa VD s cestujúcim alebo odosielateľom, alebo s osobou jednajúcom ich menom. Skutočným (faktickým) dopravcom je osoba iná než zmluvný dopravca, ktorá je k uskutočneniu celej alebo časti prepravy zmocnená zmluvným dopravcom. V niektorých prípadoch býva zmluvným dopravcom napríklad cestovná kancelária a dopravcom skutočným letecká spoločnosť. Táto úprava je skôr obecnějšíeho charakteru - rieši síce čiastočne charter, ale vôbec sa nezaobrá napr. vzájomným zastúpením dopravcov. Guadalajarský dohovor sa venuje tiež vzájomnému vzťahu zmluvného a skutočného dopravcu s tým, že na zmluvného prepravcu sa vzťahuje po celú dobu prepravy, na skutočného dopravcu sa vzťahuje len po dobu ním uskutočňovanej prepravy. Pre oboch dopravcov platí vzájomná zodpovednosť za jednanie alebo opomenutie toho druhého s tým, že skutočný dopravca nemôže niesť za jednanie alebo opomenutie zmluvného dopravcu väčšiu zodpovednosť, než aká je stanovená zodpovednosťnými limitmi v čl. 22 VD. Keďže nie všetky strany Varšavského dohovoru sú zároveň i stranami Guadalajarského dohovoru (významná je predovšetkým absencia USA), došlo namiesto ďalšej unifikácie skôr k opačnému procesu.

„Jediným prípadom, kedy je otázka postavenia dopravcov pri preprave uskutočňovanej iným než zmluvným dopravcom riešená priamo Varšavským dohovorom, je postupná preprava. Podľa čl. 1 ods. 3 VD sa za medzinárodnú prepravu v zmysle Varšavského dohovoru považuje aj taká preprava, ktorá bola uskutočnená postupne niekoľkými dopravcami, za predpokladu, že bola zamýšľaná ako jediný

výkon. Pri tom nezáleží na tom, či bola dohodnutá na základe jednej prepravnej zmluvy alebo viacerých zmlúv. Na toto ustanovenie nadväzuje čl. 30 ods. 1 VD, ktorý podrobuje ustanoveniam VD každého postupného dopravcu, ktorý prijíma cestujúcich, batožinu alebo tovar. Takýto dopravca je zároveň považovaný za zmluvnú stranu prepravnej zmluvy, pokiaľ sa táto zmluva vzťahuje na ním uskutočnenú časť prepravy, pričom nie je rozhodné, či daný prepravný úsek vyhovoval požiadavke medzinárodnosti.⁶⁷ V praxi sa toto ustanovenie týka predovšetkým spoločného označovania liniek dopravcov, tzv. code-sharing. V dôsledku toho sa ich letecké linky ponúkajú na prepravnom trhu viackrát, čím sa z tohto spôsobu prepravy stáva účinný marketingová a konkurenčný nástroj. Príkladom je napr. situácia, keď ČSA prevádzkuje linku z Prahy do New Yorku a United Airlines linku z New Yorku do Los Angeles. V prípade, že sa ČSA a United Airlines dohodnú na code-sharingu, tak bude možné označovať linku Praha – Los Angeles pod jedným číslom. Code-sharing je postupnou prepravou podľa čl. 1 ods. 3 VD v pravom slova zmysle, pretože preprava je vo vzťahu k cestujúcemu plánovaná už od počiatku ako jednotná, aj keď niektorú časť cesty uskutočňuje iný dopravca než pôvodný.⁶⁸

Predmetom prepravy podľa Varšavského dohovoru sú osoby, batožina a tovar, čo je podrobnejšie rozvedenie všeobecného predmetu prepravy, ktorým je náklad. Pre účely výkladu Varšavského dohovoru je potrebné vydeliť z všeobecného ponímania nákladu batožinu, pretože podlieha odlišnému právnemu režimu. Batožina je dvojakého druhu – jednak tzv. zapísaná batožina, ktorá je prepravovaná mimo dohľad cestujúceho, a tiež batožina nezapísaná, ktorá je prepravovaná spolu s cestujúcim pod jeho dohľadom. Odlišný právny režim má i pošta.⁶⁹

Preprava osôb

Ohľadne vymedzenia prepravy osôb je Varšavský dohovor nedôsledný, pretože používa jednak termín „osoby“ (personnes, persons) a jednak termín „cestujúci“ (voyageurs, passengers). To vedie k tomu, že nie je úplne jasné na koho sa Dohovor

⁶⁷ HORNÍK, J. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. Evropské a mezinárodní právo, 1999, roč. 8, č. 6, s. 43 - 45.

⁶⁸ HORNÍK, J. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. Evropské a mezinárodní právo, 1999, roč. 8, č. 6, s. 45.

⁶⁹ Tejtó otázke sa z dovodu rozsahu práce nebudem venovať. Bližšie napr. GOLDHIRSCH, L.B. The Warsaw Convention Annotated: A legal Handbook. Hague: Kluwer Law International, 2000, s. 22-23.

vzťahuje, a v tomto smere existujú rôzne názory. V súvislostiach celého Dohovoru je však zrejmé, že pojmy osoba a cestujúci sú synonymá.

Za nedostatok možno považovať, že v Dohovore nie je obsiahnutá definícia cestujúceho. Čiastočná zmienka je v čl. 3 ods. 1, ktorý stanoví, že cestujúcemu musí byť vydaná letenka. Z toho vyplýva, že ten, komu bola vydaná letenka, je cestujúcim podľa Varšavského dohovoru. Zároveň však čl. 3 ods. 2 stanoví, že cestujúcim môže byť aj ten, komu dopravca letenku nevydal. Voči takémuto cestujúcemu však dopravca nemôže uplatňovať zodpovednostné limity stanovené Dohovorom.

O ďalších osobách, ktoré sa môžu nachádzať na palube lietadla, Varšavský dohovor mlčí. Takýmito osobami sú predovšetkým členovia posádky. Ohľadne ich postavenia neexistujú závažné pochybnosti – nie je im vydávaná žiadna letenka, a ani s dopravcom neuzavreli žiadnu prepravnú zmluvu, pretože sú k dopravcovi viazaní pracovnou zmluvou a všetky ich nároky voči dopravcovi sú pracovnoprávnej povahy.

Nejasnosti sa týkajú predovšetkým zamestnancov dopravcu, ktorí sú prepravovaní, ale nepatria k členom posádky lietadla. V tomto prípade je treba brať v úvahu dôvod prepravy takéhoto zamestnanca a tiež či s ním bola uzavretá prepravná zmluva a ako dôkaz toho vydaná letenka. Ak je zamestnanec prepravovaný služobne, za výkonom svojich pracovných povinností, je jeho vzťah k dopravcovi predovšetkým pracovnoprávny a Varšavský dohovor by sa neho nemusel vzťahovať. Na podporu tohto ponímania je možné uviesť aj rozhodnutie oblastného súdu pre južný New York vo veci *Sulewski vs. Federal Express* z roku 1990. V danej veci došlo k leteckému nešťastiu v Kuala Lumpur, pri ktorom zahynula celá posádka (pilot, druhý pilot a palubný inžinier) a tiež letecký mechanik, ktorý bol zamestnancom dopravcu, a v rámci svojich pracovných povinností bol prepravovaný na iné letisko. Meritom veci sa stalo práve postavenie tohto leteckého mechanika a súd musel vyriešiť otázku, či sa zodpovednosť dopravcu za jeho smrť bude riadiť Varšavským dohovorom alebo bude vyplývať z jeho pracovného pomeru. Súd sa pri svojom rozhodnutí oprel predovšetkým o argument, že na leteckom manifeste bol mechanik zapísaný ako člen posádky a z jeho pracovnej náplne vyplývalo, že v prípade potreby bude posádke k dispozícii. Vzhľadom na to súd rozhodol, že mechanik bol prepravovaný kvôli plneniu svojich pracovných povinností voči dopravcovi a nebol teda cestujúcim v zmysle Varšavského dohovoru.

Ďalším kandidátom na cestujúceho je čierny pasažier. Podľa VD nie je cestujúcim, ktorému bola vystavená letenka, ale mohol by spadať pod kategóriu cestujúcich, ktorým dopravca letenku nevystavil. To by však znamenalo, že by voči

nemu dopravca nemohol uplatniť svoju obmedzenú zodpovednosť. To je však pomerne divoká predstava, takže je skôr možné súhlasiť s názorom, že dopravcovi neplynú voči takejto osobe žiadne povinnosti, teda ani povinnosť činiť opatrenia k zabráneniu škody, takže voči takejto osobe ani nenesie zodpovednosť za spôsobenú škodu. Zodpovednosť dopravcu by mohla vzniknúť len na deliktnej báze a bolo by nutné dokazovať jeho zavinenie.⁷⁰

4. 1. 3 Prepravné dokumenty

Varšavský dohovor neobsahuje unifikovanú úpravu všetkých otázok leteckého práva, avšak dosiahol jednotnú úpravu v niekoľkých významných oblastiach.

Jednota bola dosiahnutá v prípade formy a právneho významu dopravných dokumentov, ktoré sú upravené v čl. 3 až 16 Dohovoru.⁷¹ Unifikácia právnej úpravy prepravných dokumentov týkajúca sa ich obsahových náležitostí je nevyhnutná pre zachovanie právnej istoty vo vzťahoch v medzinárodnej leteckej preprave. Pri existencii veľkého množstva leteckých spoločností by nebolo vhodné, keby každá z týchto spoločností vydávala prepravné dokumenty úplne obsahovo odlišné od dokumentov iných spoločností. Varšavský systém teda zjednocuje minimálne náležitosti, ktoré musia prepravné dokumenty obsahovať. Základné delenie prepravných dokumentov je obsiahnuté vo Varšavskom dohovore, podľa ktorého sú prepravnými dokumentmi letenka, batožinový lístok a letecký nákladný list.⁷²

Letenka

Varšavský dohovor v čl. 3 stanoví dopravcovi povinnosť vydať cestujúcemu letenku, ktorá musí obsahovať taxatívne stanovené údaje, ktorými sú:

1. miesto a doba vydania letenky
2. miesto odletu a miesto určenia
3. stanovené zastávky
4. meno a adresa dopravcu alebo dopravcov

⁷⁰ HORNÍK, J. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. Evropské a mezinárodní právo, 1999, roč. 8, č. 6, s. 44.

⁷¹ LARSEN, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999, s. 7 [online], dostupné z <http://www.rettid.dk/artikler/speciale-20020002.pdf>

⁷² Varšavský dohovor používa výrazy cestovný lístok (billet de passage, passenger ticket), sprievodka pre batožinu (bulletin de baggages, baggage check) a nákladný list letecký (lettre de transport aérienne, air consignment, resp. airwaybill). V ďalšom texte budú použité vyššie uvedené modernejšie výrazy (letenka, batožinový lístok, letecký nákladný list).

5. upozornenie, že pre prepravu platí obmedzená zodpovednosť stanovená VD

Uvedenie miesta a doby vydania letenky môže pomôcť pri určení súdnej príslušnosti, pretože ak nie je preukázaný opak, potom s najväčšou pravdepodobnosťou udáva miesto a dátum zjednania prepravnej zmluvy.

Uvedenie stanovenej zastávky má význam najmä vo vzťahu ku spätičným letom, takže sa týka spätičných leteniek. V prípade, že cestujúci je prepravovaný na linke Praha-Londýn-Praha, Londýn je zmluvne stanovenou zastávkou. Vo väčšine prípadov je takýto let považovaný za uskutočnený na základe jednej prepravnej zmluvy a miesto odletu sa zhoduje s finálnym miestom určenia.

V súvislosti so spätičnou letenkou je nutné zmieniť i jej prípadnú tzv. otvorenosť (open return ticket). V takomto prípade nie pre spätičný let stanovený pevný dátum, ale vymedzuje sa len doba, do ktorej je nutné spätičný let vykonať. Najviac problémov nastáva, keď chce cestujúci vykonať spätičný let a nemá dopredu zaistený pevný dátum. Takýmto prípadom sa zaoberal americký federálny odvolací súd pre 9. obvod vo veci Harby vs. Saadeh, kde cestujúci požadoval náhradu škody za dobu, počas ktorej musel zotrvať v mieste stanovenej zastávky, pretože dopravca pre neho nemal voľné miesto v lietadle. Súd návrh zamietol s tým, že otvorená spätičná letenka nezaručuje žiadny presný čas odletu, ale len právo na prvé možné voľné miesto.

Posledná z náležitostí letenky – upozornenie, že pre prepravu platí zodpovednosť podľa VD – je predmetom rozsiahlych diskusií. Tieto sa často týkajú väd letenky. VD uvádza, že akýkoľvek nedostatok alebo nesprávnosť letenky alebo jej strata nemajú vplyv na existenciu prepravnej zmluvy, pre ktorú i naďalej platia ustanovenia VD, teda aj obmedzená zodpovednosť dopravcu. Avšak v prípade, že dopravca prijme k preprave cestujúceho, ktorému nevydal letenku, stráca právo domáhať sa zodpovednostných limitov podľa Varšavského dohovoru. Tieto ustanovenia môžu mať neblahý dopad na informovanosť cestujúceho týkajúcu sa podmienok prepravy. Ak totiž dopravca v letenke uvedie, že nie je zodpovedný za žiadnych okolností za akúkoľvek škodu vzniknutú cestujúcemu, uvádza tak síce cestujúceho v omyl, ale pre dopravcu je to výhodné. Uvedenie nesprávnych informácií na letenke nie je totiž Varšavským dohovorom sankcionované (na rozdiel od jej nevydania). Cestujúci by po prečítaní takýchto nesprávnych informácií mohol nadobudnúť dojem, že voči dopravcovi nemá žiadne nároky a po uplynutí doby stanovenej pre podanie žaloby voči dopravcovi sa tento jeho dojem stane skutočnosťou.

Problém môže pri vydávaní letenky vzniknúť i z hľadiska časového. Varšavský dohovor ani jeho následné revízie neobsahujú žiadne ustanovenie, ktoré by výslovne určovalo, do kedy musí byť letenka vydaná. Ustanovenie čl. 3 ods. 1 VD ukladá len povinnosť vydať letenku. Na prvý pohľad sa zdá, že s týmto ustanovením nebudú žiadne výkladové problémy. Tie sa však objavia v spojení s čl. 3 ods. 2 VD. Vo veci *Manion vs. PanAm* bola napríklad letenka vydaná až po absolvovaní prvej časti letu. Cestujúca, 16-ročné dievča cestujúce z New Yorku do Saudskej Arábie, obdržala letenku až letisku v Ríme, kde čakala na prípoj. Na tomto letisku však bola počas teroristického útoku ťažko zranená. Podľa rozhodnutia newyorského odvolacieho súdu nebola splnená povinnosť dopravcu vydať letenku, a ten sa tak vzhľadom k ustanoveniu čl. 3 ods. 2 VD nemôže dovolávať obmedzenia svojej zodpovednosti podľa čl. 22 VD. Z uvedeného prípadu vyplýva, že letenku nie je možné vystaviť až v priebehu letu, ale musí byť vystavená pred jeho začiatkom. Čiastočne to je možné dovodiť z ustanovenia čl. 3 ods. 2 VD z dikcie: „pokiaľ príjme dopravca cestujúceho, ktorému nebola vydaná letenka...“. Ide však o pomerne neurčitú formuláciu. Nápravu priniesol Haagsky protokol, takže revidované znenie VD hovorí „ak nastúpi so súhlasom dopravcu cestujúci do lietadla, bez toho, aby mu bola vydaná letenka..“ Posledným okamihom, kedy je možné vystaviť letenku je teda doba tesne pred nástupom do lietadla.⁷³ Keďže však nie všetky štáty VD ratifikovali aj Haagsky protokol, nedošlo v tomto smere k unifikácii. Významná je predovšetkým absencia USA.

Batožinový lístok

Druhým z prepravných dokumentov je batožinový lístok. Varšavský dohovor vyžaduje pre batožinu, ktorá cestuje mimo dohľad cestujúceho, teda v nákladovom priestore lietadla, vydanie batožinového lístka, ktorý musí obsahovať:

1. miesto a dobu vydania
2. miesto odletu a miesto určenia
3. meno a adresu dopravcu alebo dopravcov
4. číslo letenky
5. upozornenie, že batožina bude vydaná držiteľovi batožinového lístka

⁷³ HORNÍK, J. *Přepavní dokumenty v mezinárodní letecké přepravě*. Časopis pro právní vědu a praxi, 2000, roč. č. 2, s. 166 - 169.

6. počet a hmotnosť batožiny
7. čiastku prehlásenej hodnoty podľa čl. 22 ods. 2 VD
8. upozornenie na aplikáciu VD a jeho zodpovednostných limitov

Batožinový lístok sa vydáva v dvoch vyhotoveniach – pre cestujúceho a pre dopravcu. Rovnako ako u letenky, nemajú vady lístku vplyv na existenciu a platnosť prepravnej zmluvy. Oproti úprave letenky je však rozšírená skupina príčin, ktoré majú za následok derogáciu obmedzenej zodpovednosti dopravcu. Ide situácie, keď batožinový lístok nebol vôbec vydaný, neobsahuje číslo letenky, počet a váhu batožín a upozornenie o aplikácii zodpovednostných limitov. Haagsky protokol preformuloval znenie čl. 4 VD. Podľa nového znenia sa batožinový lístok vydáva pre zapísanú batožinu. Takáto úprava je v súlade s praxou, že sa rozlišuje zapísaná a nezapísaná batožina, kde zapísaná je prepravovaná mimo dohľad cestujúceho a nezapísaná pod dohľadom cestujúceho na palube lietadla. Rozlíšenie medzi zapísanou a nezapísanou batožinou je podstatné pre určenie, či je nutné pre batožinu vydať batožinový lístok. Nutné to je len u zapísanej batožiny; pre nezapísanú sa batožinový lístok nevydáva.

Letecký prepravný list

Posledným z prepravných dokumentov je letecký prepravný list (ďalej len AWB⁷⁴), ktorý sa používa pri preprave tovaru, resp. nákladu. Podľa Varšavského dohovoru ho vyhotovuje odosielateľ minimálne v troch rovnocenných prvoepisoch a odovzdáva ho dopravcovi spolu s tovarom, ktorý je predmetom prepravnej zmluvy.

Článok 8 Varšavského dohovoru stanoví povinné náležitosti, ktoré musí každý AWB obsahovať:

- a) miesto, kde bola listina spísaná a dobu, kedy bola spísaná
- b) miesto odletu a miesto určenia
- c) stanovené zastávky
- d) meno a adresu odosielateľa
- e) meno a adresu prvého dopravcu⁷⁵
- f) meno a adresu príjemcu, ak je to potrebné
- g) povahu tovaru
- h) počet, spôsob balenia, zvláštne známky alebo čísla zásielok
- i) váhu, množstvo, objem alebo rozmery tovaru

⁷⁴ Z anglického „air waybill“

⁷⁵ Je ním spravidla ten, s ktorým je uzavretá zmluva.

- j) zjavný stav tovaru a obalu
- k) dohodnutú cenu dopravy, miesto platby a meno platcu
- l) u tovaru na dobierku cenu tovaru
- m) čiastku udanej ceny pri prehlásení zvláštneho záujmu na dodaní
- n) počet vyhotovení AWB
- o) listiny odovzdané dopravcovi ako prílohy k AWB
- p) dohodnutú prepravnú dobu a predpísanú cestu
- q) upozornenie, že pre dopravu platí režim zodpovednosti stanovený VD

Odosiateľ ručí za presnosť údajov v AWB a je zodpovedný za každú škodu, ktorá vznikne nesprávnosťou týchto údajov. Táto koncepcia je nevyhnutná vzhľadom k zvláštnemu charakteru leteckej prepravy, ktorý nedovoľuje napr. prepravu niektorých druhov látok, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť leteckej prepravy. Rovnako ako u letenky a batožinového lístku nemá vada alebo strata AWB vplyv na existenciu alebo platnosť prepravnej zmluvy, pre ktorú aj naďalej platia ustanovenia VD. Výnimkou z tohto pravidla je absencia údajov uvedených pod písmenami a) až i) čl. 8 a pod písmenom q) čl. 8 VD, alebo ak AWB nie je vôbec vyhotovený. V takomto prípade sa dopravca nemôže dovolávať obmedzenej zodpovednosti podľa čl. 22 VD.

Zmenu tohto stavu priniesol Haagsky protokol, takže čl. 8 Varšavského dohovoru v znení Haagskeho protokolu stanovuje, že AWB musí obsahovať už len:

1. označenie miesta odletu a miesta určenia
2. označenie stanovených zastávok – len ak je miesto odletu a miesto určenia na území rovnakého zmluvného štátu VDZH a stanovená zastávka na území iného štátu, i nezmluvného; v pôvodnom VD ju bolo nutné uviesť aj pri lete z jedného zmluvného štátu VD do iného zmluvného štátu
3. upozornenie na obmedzenú zodpovednosť

Absencia posledného bodu alebo nevydanie AWB majú za následok stratu možnosti domáhať sa zodpovednostných limitov podľa čl. 22 VDZH.

Zmeny v úprave AWB priniesol Montrealský protokol IV. Jeho cieľom bolo predovšetkým reagovať na veľký pokrok v leteckej preprave a v súvislosti s tým na nové možnosti pri vydávaní prepravných dokumentov. MP IV mení koncepciu predmetu prepravy, ktorým sa stáva „náklad“ (cargo), čo je pojem širší než bolo

pôvodné označenie „tovar“ (merchandise, goods). Pri preprave nákladu sa teda vydáva letecký nákladný list, ktorý môže byť, so súhlasom odosielateľa nahradený akýmkoľvek iným prostriedkom zachovávajúcim údaje o uskutočňovanej preprave. Na žiadosť odosielateľa je dopravca povinný vydať potvrdenku o náklade, ktorá slúži k identifikácii zásielky a k prístupu k prepravným údajom vyjadreným týmto iným spôsobom.

K zásadnej zmene došlo v prípade ustanovení o náležitostiach AWB. Nezmenený zostal počet náležitostí, a tiež úprava prvých dvoch náležitostí. Zmenená je posledná požiadavka – nie je potrebné uvádzať upozornenie na obmedzenú zodpovednosť dopravcu, ale namiesto toho je nutné uviesť v AWB označenie váhy zásielky⁷⁶. Vypustenie upozornenia je dôsledkom novej koncepcie zodpovednosti. Akýkoľvek nesúlad s ustanoveniami čl. 5 až 8 VDMP IV nemá vplyv na existenciu alebo platnosť prepravnej zmluvy, ktorá sa naďalej bude riadiť VDMP IV a to vrátane ustanovení o obmedzenej zodpovednosti. V MP IV tak bolo upustené od pôvodnej koncepcie Varšavského systému, ktorý stanovil za porušenie niektorých povinností týkajúcich sa prepravných listín trest vo forme straty obmedzenej zodpovednosti pre dopravcu, ktorý ustanovenia porušil.⁷⁷

4. 1. 4 Zodpovednosť dopravcu

Dohovor upravuje zodpovednosť za škodu, ktorá nastala smrťou, zranením a iným poškodením na tele cestujúceho (čl. 17), zničením, stratou alebo poškodením zapísanej batožiny (čl. 18), a zodpovednosť za škodu spôsobenú cestujúcim, batožine, alebo tovaru, ktorá vznikla meškaním pri leteckej doprave.⁷⁸

Podľa čl. 17 VD dopravca je zodpovedný až do limitov stanovených v čl. 22 pokiaľ cestujúci utrpel škodu, v dôsledku ktorej došlo k smrti, zraneniu alebo inému poškodeniu na tele, ktoré nastalo v priebehu prepravy pri nehode (ktorá spôsobila škodu) na palube lietadla, alebo pri nastupovaní do lietadla alebo vystupovaní z neho. Vzhľadom na znenie tohto ustanovenia by sa mohlo zdať, že ide o absolútnu zodpovednosť. Avšak nie je tomu tak jednak s prihliadnutím k čl. 20 (viď nižšie), a tiež

⁷⁶ Dôležité jednak pre stanovenie prepravného a tiež pre výpočet náhrady škody, ktorá je obmedzená pevnou čiastkou na kilogram.

⁷⁷ HORNÍK, J. Převážní dokumenty v mezinárodní letecké dopravě. Časopis pro právní vědu a praxi, 2000, roč. 8, č. 2, s. 170 - 175.

⁷⁸ LARSEN, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999, s. 5. [online], dostupné z <http://www.rettid.dk/artikler/speciale-20020002.pdf>

k čl. 21 podľa ktorého dopravca môže byť úplne alebo čiastočne zbavený zodpovednosti ak škoda bola spôsobená, alebo spoluspôsobená nedbalosťou poškodenej osoby.⁷⁹

Pokiaľ ide o škodu na náklade a na batožine, Varšavský dohovor upravuje zodpovednosť založenú na zavinení. To znamená, že dopravca je zodpovedný za stratu, zničenie alebo poškodenie nákladu (čl. 18), alebo za škodu spôsobenú meškaním (čl. 19) len ak je táto zavinená dopravcom, prípadne jeho zamestnancami alebo zástupcami. Dopravca nesie dôkazné bremeno - podľa článku 20 dopravca nie je zodpovedný, pokiaľ preukáže, že on sám a jeho zamestnanci učinili všetky nutné opatrenia, aby zabránili škode, alebo že tak nemohli učiniť.⁸⁰ Dôkazné bremeno je teda prenesené na dopravcu. Táto úprava zbavuje žalobcu dôkazného bremena, v oblasti, kde poskytnutie dôkazov by bolo vzhľadom na technickú zložitosť leteckej dopravy mimoriadne obtiažne. Toto obrátené dôkazné bremeno (v tom zmysle, že bolo prenesené na dopravcu – teda na stranu žalovanú) malo vyvážiť peňažné limity pre náhradu škody. Dopravca je totiž zodpovedný len do čiastky stanovenej Varšavským dohovorom.⁸¹ Limit stanovený VD bol 17 SDR na kilogram nákladu (do r. 1975 bol vyjadrený vo frankoch Poincaré).⁸² Obmedzenie zodpovednosti bolo v roku 1929 považované za nevyhnutné opatrenie k ochrane finančne slabého leteckého priemyslu. Čoskoro však práve tieto limity začali byť považované za jeden z najväčších nedostatkov VD.⁸³

V r. 1975 Montrealský protokol IV opustil klasickú zodpovednosť založenú na zavinení v prípade straty, zničenia alebo poškodenia nákladu. Podľa MP IV sa dopravca zbavil zodpovednosti len ak preukázal, škoda bola spôsobená výlučne jedným z dôvodov stanovených v dohovore (napr. vadné balenie, vojna alebo ozbrojený konflikt atď.). Tento režim bol v podstate prevzatý aj Montrealským dohovorom, avšak s jednou

⁷⁹ LARSEN, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999, s. 12. [online], dostupné z <http://www.rettid.dk/artikler/speciale-20020002.pdf>

⁸⁰ KONING, I. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo Under Warsaw and Montreal Conventions. Air & Space Law, 2008, roč. 33, č. 4 – 5, s. 320 – 321.

⁸¹ LARSEN, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999, s. 7 [online], dostupné z <http://www.rettid.dk/artikler/speciale-20020002.pdf>

⁸² KONING, I. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo Under Warsaw and Montreal Conventions. Air & Space Law, 2008, roč. 33, č. 4 – 5, s. 323.

⁸³ LARSEN, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999, s. 7 [online], dostupné z <http://www.rettid.dk/artikler/speciale-20020002.pdf>

významnou výnimkou – bolo vypustené slovo výlučne, takže zodpovednosť môže byť rozdelená medzi dopravcu a žalobcu.⁸⁴

4. 1. 5 Zmeny a doplnky Varšavského dohovoru

Zmeny pôvodného Varšavského dohovoru boli potrebné vzhľadom k veľkému rozmachu leteckej prepravy a tiež preto, že (ako vyplýva už z názvu dohovoru) že upravovala len niektoré otázky medzinárodnej leteckej prepravy a bolo len otázkou času, kedy sa vyskytne otázka, ktorú neupravuje a napriek tomu je jej unifikovaná úprava žiaduca. Na následných medzinárodných konferenciách boli iniciované niektoré zmeny existujúcej úpravy. Jednotlivé štáty sa však zvyčajne nezhodli na rozsahu zmien, v dôsledku čoho niektoré prijaté pozmeňovacie protokoly nevstúpili vôbec v platnosť alebo síce vstúpili, ale až po pomerne dlhej dobe, keď bol dosiahnutý potrebný počet ratifikácií.⁸⁵ Výsledkom je strata unifikačného charakteru Varšavského systému, pretože vzhľadom na to, že nie všetky štáty, ktoré sú stranami Varšavského dohovoru, sú zároveň aj stranami ostatných dokumentov, existuje viacero možných právnych režimov týkajúcich sa medzinárodnej leteckej prepravy.

Prvá zmena Varšavského dohovoru bola uskutočnená tzv. Haagskym protokolom dojednaným 28. septembra 1955 v Haagu. (Protokol, ktorým sa mení Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave podpísaný vo Varšave 12. októbra 1929). Pre tie štáty, ktoré neboli stranami pôvodného Varšavského dohovoru a podpísali Haagsky protokol to malo za následok i prijatie Varšavského dohovoru.⁸⁶ Takže sa stali stranami oboch dokumentov. Jeho cieľom bolo zjednodušiť formálne náležitosti prepravných dokumentov, upraviť niektoré definície a zvýšiť limit pre zodpovednosť dopravcu. Keďže nebol niektorými štátmi ratifikovaný, narušil sa unifikačný charakter Varšavského dohovoru. Z hľadiska objemu prepravy bola významná predovšetkým absencia USA.⁸⁷

Guadalajarský dohovor (Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej preprave uskutočňovanej inou osobou než zmluvným

⁸⁴ KONING, I. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo Under Warsaw and Montreal Conventions. Air & Space Law, 2008, roč. 33, č. 4 – 5, s. 320 – 321.

⁸⁵ LARSEN, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999, s. 7 [online], dostupné z <http://www.rettid.dk/artikler/speciale-20020002.pdf>

⁸⁶ GOLDHIRSCH, L.B. The Warsaw Convention Annotated: A legal Handbook. Hague: Kluwer Law International, 2000, s. 6

⁸⁷ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, roč. 139, č. 3, s. 262.

dopravcom, dojednaný 18. septembra 1961, v platnosť vstúpil 1. 5. 1964) je doplňujúcou medzinárodnou zmluvou, ktorá upravila predovšetkým vzťahy vo Varšavskom dohovore neupravené alebo nejasné. Šlo predovšetkým o vymedzenie pojmu dopravca.⁸⁸ Zaviedol pojmy zmluvný dopravca a skutočný dopravca a stanovil, že obaja sú považovaní za dopravcov na ktorých sa vzťahuje Varšavský dohovor.⁸⁹ Z textu VD totiž nebolo jasné, či sa pravidlá o zodpovednosti vzťahujú len na zmluvného, alebo aj na skutočného dopravcu. V súlade s Guadajalarským dohovorom môže teda žalobca podať žalobu na ktoréhokoľvek z nich. Pravidlá týkajúce sa zodpovednostných limitov podľa VD sa uplatňujú u oboch dopravcov, čím sa zabraňuje náhradám škody vyšším než sú limity stanovené vo VD. Guadajalarský dohovor sa uplatní len v prípade, že oba štáty – štát, kde sa doprava začína i kde končí – sú stranami GD.⁹⁰

V roku 1971 sa dvadsať jeden štátov stalo stranami Guatemalského protokolu, ktorý zvýšil limit na 1 500 000 frankov (Poincaré). Keďže však USA tento protokol nikdy neratifikovali, nevstúpil v platnosť.⁹¹

Na medzinárodnej konferencii o leteckom práve konanej 3. – 25. septembra 1975 v Montreale boli prijaté štyri dodatkové protokoly k Varšavskému systému (označované Montrealské protokoly I – IV). Montrealské protokoly I, II a III upravujú prechod na inú menovú jednotku (z francúzskeho zlatého franku na SDR⁹²) u predchádzajúcich dohovorov Varšavského systému. Montrealský protokol IV znovu zvyšuje zodpovednostné limity pre dopravcov a obsahuje i ďalšie zmeny týkajúce sa prepravných dokumentov a ich prispôsobenia automatizácii. V roku 1996 sa stali platnými Montrealský protokol I a II – medzi štátmi, ktoré ich ratifikovali sú platné od 15. februára 1996. Montrealský protokol IV vstúpil v platnosť 14. júna 1998. Montrealský protokol III doposiaľ v platnosť nevstúpil.⁹³

⁸⁸ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, roč. 139, č. 3, s. 262.

⁸⁹ LARSEN, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with focus on the Warsaw System and the Montreal convention of 28 May 1999, s. 7 [online], dostupné z <http://www.rettid.dk/artikler/speciale-20020002.pdf>

⁹⁰ GOLDBIRSCHE, L.B. The Warsaw Convention Annotated: A legal Handbook. Hague: Kluwer Law International, 2000, s. 7.

⁹¹ GOLDBIRSCHE, L.B. The Warsaw Convention Annotated: A legal Handbook. Hague: Kluwer Law International, 2000, s. 8.

⁹² SDR (Special Drawing Rights) sú menovou jednotkou Medzinárodného menového fondu.

⁹³ Podľa <http://www.icao.int/icao/en/leb/ap3.pdf> je v súčasnosti Montrealský protokol III ratifikovaný 21 štátmi. (K platnosti je potrebných 30 ratifikácií.)

Všetky tieto zmeny a doplnenia už tak roztriešteného systému sa ukázali byť neefektívne a celá úprava strácala svoj podstatný zmysel – unifikačný charakter.⁹⁴

4.2 Montrealský dohovor

4.2.1 Pôsobnosť

Montrealský dohovor prispôsobuje súkromnoprávne predpisy leteckej dopravy požiadavkám 21. storočia. Upravuje, podobne ako Varšavský dohovor, medzinárodnú leteckú prepravu osôb, batožiny a nákladu uskutočňovanú za úplatu.⁹⁵ Účinným sa stal 4. 11. 2003.⁹⁶

Definícia medzinárodnej prepravy je obsiahnutá v čl. 1, odst. 2, podľa ktorého je to preprava, pri ktorej podľa dohody medzi zúčastnenými stranami leží miesto odletu a miesto určenia (bez ohľadu na to, či dôjde k prerušeniu prepravy, alebo prekladaniu) buď na území dvoch zmluvných strán, alebo na území jednej zmluvnej strany, pokiaľ je stanovená zastávka na území iného štátu (bez ohľadu na to, či je tento zmluvnou stranou).

Montrealský dohovor platí len medzi prepravu, ktorá sa uskutočňuje medzi dvoma štátmi, ktoré ratifikovali tento dohovor. Pokým teda nezíska celosvetovú účinnosť, bude vedľa neho existovať aj starý Varšavský dohovor (resp. Varšavský systém – vždy je potrebné zistiť, ktorými doplňujúcimi či novelizujúcimi aktmi je konkrétny štát viazaný), ktorý sa uplatní na prepravu medzi štátom Montrealského dohovoru a štátom Varšavského dohovoru (a samozrejme aj medzi dvoma štátmi Varšavského dohovoru).⁹⁷

4.2.2 Zodpovednosť dopravcu

Jedným zo základných cieľov Montrealského dohovoru bolo zmeniť existujúci systém zodpovednosti. Zodpovednosť dopravcu a rozsah náhrady škôd je upravená v hlave III Montrealského dohovoru. V čl. 17 je upravené usmrtenie a zranenie cestujúcich a poškodenie batožiny. V čl. 18 sa nachádza úprava zodpovednosti za zničenie, stratu alebo poškodenie prepravovaného nákladu. Čl. 19 hovorí

⁹⁴ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, roč. 139, č. 3, s. 263.

⁹⁵ MÜLLER-ROSTIN, W. Montrealské úmluvy. Evropské a mezinárodní právo, 2000, roč. 9, č. 9-10, s. 63.

⁹⁶ Údaj z: <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>

⁹⁷ MÜLLER-ROSTIN, W. Montrealské úmluvy. Evropské a mezinárodní právo, 2000, roč. 9, č. 9-10, s. 63.

o zodpovednosti za škodu spôsobenú meškaním leteckej dopravy cestujúcich, batožiny a nákladu.

Zodpovednosť dopravcu stanovená Montrealským dohovorom je značne sprísnená. Vo všeobecnosti sa jej dopravca môže celkom alebo zčasti zbaviť vtedy, ak preukáže, že škodu spôsobila alebo k nej prispela nedbalosť alebo iný protiprávny čin alebo opomenutie osoby požadujúcej náhradu alebo osoby, od ktorej odvodzuje svoje práva (čl. 20). V ďalšej vete toho istého článku je stanovené, že dopravca sa môže za rovnakých podmienok zbaviť zodpovednosti celkom alebo zčasti, pokiaľ škodu spôsobil alebo k nej prispel cestujúci a škoda je nárokováná osobou, ktorá necestovala (z dôvodu, že cestujúci zomrel alebo bol zranený) . Na prvý pohľad sa to môže zdať nadbytočné, ale nie je tomu tak preto, že takáto osoba síce môže odvodzovať niektoré svoje práva od cestujúceho (čo by bolo zahrnuté v prvej vete), ale zároveň však môže nárokováť aj práva, ktoré nie sú odvodené z práv cestujúceho. Široký rozsah takýchto práv existuje predovšetkým v anglo-americkom systéme práva. Uvedené zbavenie sa zodpovednosti sa vzťahuje na všetky ustanovenia o zodpovednosti v Montrealskom dohovore, vrátane čl. 21 ods. 1, ktorý stanoví absolútnu zodpovednosť.⁹⁸

Zodpovednosť za škody spôsobené cestujúcim

Podľa článku 17 Montrealského dohovoru je dopravca zodpovedný za škodu, ktorá vznikla usmrtením alebo zranením cestujúceho, pokiaľ nehoda, ktorá usmrtenie alebo zranenie spôsobila nastala na palube lietadla, alebo počas operácií spojených s nástupom alebo s výstupom z neho. Nepodarilo sa teda presadiť zodpovednosť dopravcu za mentálnu (psychickú) ujmu.⁹⁹

Významnou zmenou je úprava zodpovednostných limitov – je zavedený dvojpásmový systém. V prípade, že výška spôsobenej škody nepresahuje 100 000 SDR ide o objektívnu zodpovednosť dopravcu, (s jedinou výnimkou, ktorá je upravená v čl. 20 – vid' vyššie). V prípade škody, ktorá presahuje 100 000 SDR (horný limit stanovený nie je) musí žalobca preukázať, že smrť alebo zranenie cestujúceho bolo spôsobené nedbalosťou, iným protiprávnym činom alebo opomenutím dopravcu, jeho zamestnancov alebo zástupcov, a v tom prípade musí dopravca uhradiť škodu v plnej

⁹⁸ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, roč. 139, č. 3, s. 269 – 270.

⁹⁹ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, roč.139, č. 3, s. 272.

výške – t.j. aj takú, ktorá presahuje 100 000 SDR.¹⁰⁰ V tomto prípade sa dopravca môže zbaviť zodpovednosti len ak preukáže, že

- škoda nebola spôsobená výlučne nedbalosťou alebo iným protiprávnym jednaním alebo opomenutím dopravcu, jeho zamestnancov prípadne zástupcov, alebo
- ak preukáže, škoda bola spôsobená výlučne nedbalosťou alebo iným protiprávnym jednaním alebo opomenutím tretej osoby.

V prípade škody spôsobenej meškaním pri preprave cestujúcich je stanovený zodpovednostný limit vo výške 4150 SDR na jedného cestujúceho.¹⁰¹ Tento limit môže byť prekročený v prípade, že škoda bola zapríčinená konaním alebo opomenutím dopravcu, jeho zástupcov alebo zamestnancov s úmyslom spôsobiť škodu alebo z nedbalosti s vedomím že k škode pravdepodobne dôjde. Toto je pomerne ťažké bremeno uložené žalobcovi, pretože sa zrejme len vo veľmi málo prípadoch podarí preukázať, že konanie dopravcu bude tak nehorázne, aby bolo spôsobilé prelomiť zodpovednostný limit 4150 SDR na cestujúceho.¹⁰²

Novinkou je čl. 28, ktorý upravuje tzv. zálohy. V prípade leteckého nešťastia s následkom smrti alebo zranenia cestujúcich ukladá dopravcovi, ak to vyžaduje jeho vnútroštátny právo, vyplatiť poškodeným alebo oprávneným osobám zálohu, ktorá pokryje ich okamžité ekonomické potreby. Táto záloha však nemá charakter uznania zodpovednosti a môže byť následne započítaná voči akejkoľvek čiastke, zaplatenej dopravcom ako náhrada škody.¹⁰³

Zodpovednosť za škodu na batožine

Doprovca je zodpovedný i za škodu vzniknutú zničením, stratou alebo poškodením zapísanej batožiny, pokiaľ udalosť, ktorá škodu spôsobila nastala na palube lietadla alebo v čase, keď bola zapísaná batožina pod dohľadom dopravcu. Nezáleží na tom, kde sa batožina nachádza, ale či nad ňou môže dopravca vykonávať dohľad a kontrolovať, čo sa s ňou deje. Avšak v prípade, že škoda bola spôsobená vlastnou

¹⁰⁰ BATRA, J.C. Modernization of the Warsaw System – Montreal 1999. *Journal of Air Law and Commerce*, 2000, Vol. 65.

¹⁰¹ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. *Právník*, 2000, roč.139, č. 3, s. 273.

¹⁰² WHALEN, J.T. The new Warsaw Convention: The Montreal Convention. *Air&Space Law*, 2000, roč. 25, č. 1, s. 18.

¹⁰³ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. *Právník*, 2000, roč.139, č. 3, s. 274 – 275.

vadou, kvalitou alebo povahou batožiny dopravca nie je zodpovedný za škodu, prípadne zodpovedá len obmedzene. V prípade nezapísanej batožiny je dopravca zodpovedný len za škody, ktoré vznikli priamo jeho vinou alebo vinou jeho zamestnancov či zástupcov. Zodpovednosť dopravcu za škodu je spôsobenú zničením, stratou, poškodením alebo meškaním batožiny je obmedzená na 1000 SDR pre jedného cestujúceho. Ak však cestujúci učinil v dobe odovzdania batožiny dopravcovi zvláštne prehlásenie o záujme na dodaní do miesta určenia (a zaplatil zvláštny poplatok, pokiaľ je vyžadovaný), dopravca je zodpovedný do výšky deklarovanej hodnoty batožiny. Výnimkou je, ak dopravca preukáže, že deklarovaná hodnota je vyššia než je skutočný záujem cestujúceho na dodaní.

Doprovca nie je oprávnený dovoľávať sa zodpovednostných limitov stanovených pre zničenie, stratu, poškodenie či meškanie batožiny, pokiaľ sa preukáže, že škoda vznikla na základe jednania alebo opomenutia dopravcu alebo jeho zástupcov, s úmyslom spôsobiť škodu, alebo z nedbalosti – s vedomím, že škoda môže nastať.¹⁰⁴

V prípade nezapísanej batožiny, alebo osobných predmetov je dopravca zodpovedný len ak je strata alebo poškodenie zavinené dopravcom.¹⁰⁵

Zodpovednosť za škodu na náklade

Pri preprave nákladu je dopravca zodpovedný za škodu vzniknutú zničením, stratou alebo poškodením nákladu, za predpokladu, že škodná udalosť nastala počas leteckej prepravy. Za leteckú prepravu je považovaná doba, počas ktorej je náklad pod dohľadom dopravcu. Leteckou prepravou nie je preprava pozemná, námorná alebo vnútrozemská vodná vykonávaná mimo letiska. V prípade, že je takáto preprava vykonávaná v rámci plnenia leteckej prepravnej zmluvy pre účely nakladania, dodania alebo prekladania, má sa za to, že k škode došlo v priebehu leteckej prepravy, pokiaľ sa nepreukáže opak. Ak dopravca použije bez súhlasu odosielateľa iný spôsob prepravy pre celú prepravu alebo časť prepravy, ktorá mala byť podľa dohody strán prepravou leteckou, považuje sa i takáto preprava uskutočnená iným spôsobom za leteckú prepravu.

¹⁰⁴ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikácia mezinárodnej leteckej prepravy. Právník, 2000, roč.139, č. 3, s.274.

¹⁰⁵ WHALEN, J.T. The new Warsaw Convention: The Montreal Convention. Air&Space Law, 2000, roč. 25, č. 1, s. 17.

Montrealský dohovor stanovuje v čl. 18 ods. 4 i prípady, kedy dopravca za škodu vzniknutú pri preprave nákladu nezodpovedá vôbec alebo len obmedzene. Ide o situácie, keď preukáže, že škoda bola spôsobená:

1. vlastnou vadou, kvalitou alebo povahou nákladu
2. vadným balením nákladu, ktoré uskutočnila iná osoba než dopravca alebo jeho zástupcovia
3. následkom vojny alebo ozbrojeného konfliktu
4. zásahom orgánu verejnej moci v súvislosti s príchodom, odchodom alebo tranzitom nákladu.

Zodpovednosť dopravcu je obmedzená na 17 SDR na kilogram nákladu. tento limit je možné, podobne ako u batožiny, prelomiť prehlásením zvláštneho záujmu na dodaní nákladu. Pri škode na časti nákladu sa prihliada k celkovej váhe dotknutej zásielky. Ak je však škodou ovplyvnená i hodnota iných zásielok, prepravovaných pod rovnakým leteckým dopravným listom alebo rovnakým prostriedkom podľa čl. 4 ods. 2 Montrealského dohovoru, prihliada sa k celkovej váhe všetkých týchto zásielok.

Závažnou zmenou oproti VD je odstránenie neaplikovateľnosti zodpovednostného limitu u prepravy nákladu v prípade, že škoda vznikla na základe jednania alebo opomenutia dopravcu alebo jeho zástupcov, s úmyslom spôsobiť škodu, alebo z nedbalosti a s vedomím, že škoda môže nastať. Tým dochádza k posilneniu postavenia dopravcu na úkor odosielateľa a príjemcu nákladu.¹⁰⁶

4.2.3 Piata jurisdikcia

Základná štruktúra pre uplatnenie nárokov poškodeného zostala zachovaná – poškodený môže uplatniť svoje nároky žalobou na súde, pričom pri preprave batožiny a na nákladu musí najprv využiť reklamáciu. V čl. 31 ods. 2 sú stanovené lehoty dokedy musí byť reklamácia uplatnená s tým, že pokiaľ v nich reklamácia nebola vznesená, nie je voči dopravcovi prípustná žiadna žaloba (s výnimkou prípadu, že sa dopravca dopustil podvodu).¹⁰⁷

Významnou zmenou je doplnenie ustanovení týkajúcich sa miest, kde môže byť podaná žaloba. Oproti Varšavskému systému bola doplnená tzv. piata jurisdikcia. Snahy o jej zakotvenie sa objavili už v roku 1971 v tzv. Guatemalskom protokole, ktorý však

¹⁰⁶ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, roč.139, č. 3, s. 275.

¹⁰⁷ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, roč.139, č. 3, s. 276.

nikdy nevstúpil v platnosť. Silný odpor proti zakotveniu piatej jurisdikcie existoval predovšetkým zo strany leteckých spoločností mimo USA, ktoré sa obávali vysokých náhrad škody priznávaných porotami v USA.

Článok 28 Varšavského dohovoru stanovuje štyri sudy, z ktorých si žalobca môže vybrať v prípade, že chce podať žalobu o náhradu škody. Žalobu je teda možné podať na území jedného zo zmluvných štátov Dohovoru, pričom si žalobca môže vybrať z nasledovných možností:

1. súd v mieste bydliska dopravcu
2. súd v mieste, kde má dopravca hlavné miesto podnikania
3. súd v mieste podnikania, kde bola uzatvorená zmluva
4. súd v cieľovej stanici cestujúceho

Článok 33 Montrealského dohovoru doplnil piatu jurisdikciu – táto sa však na rozdiel od predchádzajúcich týka len žalôb o náhradu škody spôsobenej usmrtením alebo zranením cestujúceho. V tomto prípade, je možné podať žalobu nielen na niektorom zo súdov uvedených v čl. 33 ods. 1 (ktoré sú zhodné so súdmi podľa čl. 28 Varšavského dohovoru), ale tiež na súde na území zmluvnej strany, kde v dobe nehody mal cestujúci svoje hlavné a trvalé bydlisko – to za splnenia ďalších podmienok.

Podľa Varšavského dohovoru bolo toto možné len ak sa hlavné a trvalé bydlisko cestujúceho krylo s niektorým zo štyroch miest uvedených v čl. 28 Varšavského dohovoru. Tento problém bol teda napravený čl. 33 Montrealského dohovoru, ktorý je výsledkom snahy predovšetkým USA.

Aby bolo možné využiť piatu jurisdikciu musia byť splnené nasledovné podmienky:

- 1) Musí ísť o škodu spôsobenú smrťou alebo zranením cestujúceho. V prípade iných škôd nie je možné uplatniť piatu jurisdikciu.
- 2) Pasažier musí mať v čase nehody hlavné a trvalé bydlisko na území zmluvnej strany. Pojem „hlavné a trvalé bydlisko“ bol počas prípravy Montrealského dohovoru veľmi diskutovaný – predovšetkým medzi USA a Francúzskom, pretože obsah pojmu „domicile“ sa v týchto štátoch líši. Ako rozumný kompromis bol navrhnutý práve pojem „hlavné a trvalé bydlisko“, ktorý bol definovaný (v čl. 33 ods. 3) ako trvalé bydlisko cestujúceho v dobe nehody, pričom v tomto prípade nie je rozhodujúca štátna príslušnosť cestujúceho.
- 3) Musí ísť o štát kam alebo z ktorého dopravca uskutočňuje leteckú dopravu cestujúcich buď svojím vlastným lietadlom, alebo lietadlom iného dopravcu podľa obchodnej zmluvy (ide napr. o code share dohody) a

- 4) Musí íst' o štát, kde dopravca zabezpečuje leteckú dopravu cestujúcich v prevádzkových priestoroch prenajatých alebo vlastnených ním samotným alebo iným dopravcom, s ktorým má uzatvorenú obchodnú zmluvu. Výraz „obchodná zmluva“ znamená zmluvu inú, než zmluvu o zastúpení, ktorá je dojednaná medzi dopravcami a týka sa zaistenia ich spoločných služieb pre leteckú prepravu cestujúcich. Účelom tejto definície bolo zahrnúť pod ňu všetky code-sharingové dohody, ktoré môžu byť uzatvárané medzi leteckými spoločnosťami a zároveň zachovať dostatočný stupeň flexibility, aby sa mohla použiť i pre ďalšie typy spolupráce medzi leteckými spoločnosťami, ktoré môžu vzniknúť v budúcnosti.

Zavedenie piatej jurisdikcie bolo počas prípravy Montrealského dohovoru veľmi diskutované. Niet pochyb, že z hľadiska cestujúcich ide o najvýhodnejšie miesto pre podanie žaloby – môžu sa tak vyhnúť vysokým výdavkom za cestovné, ubytovanie a výdavkom na právne zastúpenie, ktoré by inak museli vynaložiť. Kritici tejto úpravy tvrdia, že pridanie piatej jurisdikcie vystaví leteckých dopravcov vysokým náhradám škody, ktoré by museli platiť, čo povedie k zvyšovaniu poistného a následnému zvyšovaniu cien leteniek. (Tieto názory pramenia najmä zo strachu pred vysokými náhradami škody, ktoré by mohli priznávať poroty v USA.) Na obranu piatej jurisdikcie je treba povedať, že vo väčšine prípadov sa táto bude prekrývať s niektorým zo štyroch miest pre podanie žaloby stanovených už vo Varšavskom dohovore, takže samotná piata jurisdikcia sa uplatní len v malom počte prípadov.¹⁰⁸

Nezmenená zostáva prekluzívna žalobná lehota v dĺžke dva roky a tiež skutočnosť, že spôsob jej výpočtu sa riadi podľa lex fori.¹⁰⁹

4.2.4 Niektoré ďalšie ustanovenia

V súčasnosti už nie je neobvyklé riešiť spory prostredníctvom rozhodcov, preto Montrealský dohovor výraze posilnil možnosť arbitrážneho riešenia sporov vzniknutých pri preprave nákladu. Vo Varšavskom dohovore bola arbitráž zmienená len v tom zmysle, že je to povolená doložka k zmluve o preprave nákladu. V Montrealskom

¹⁰⁸ PRADHAN, D. The Fifth Jurisdiction Under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody?. *Journal of Air Law and Commerce*, 2003, roč. 68, č. 4.

¹⁰⁹ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. *Právník*, 2000, roč. 139, č. 3, s. 277.

dohovore sa jej venuje celý čl. 34. Rozhodcovská doložka musí mať písomnú formu a musí obsahovať dve taxatívne ustanovenia:

1. Rozhodcovské konanie musí prebiehať podľa voľby navrhovateľa v jednom z miest, ktoré podlieha jurisdikcii podľa čl. 33
2. Rozhodca alebo rozhodcovský súd aplikujú ustanovenia Montrealského dohovoru.

Akékoľvek ustanovenie rozhodcovskej doložky, ktoré je v rozpore s vyššie uvedenými ustanoveniami, je neplatné.

I naďalej zostáva v platnosti zákaz doložiek alebo zvláštnych dojednaní dohodnutých pred vznikom škody s úmyslom porušiť ustanovenia Dohovoru, predovšetkým zmena rozhodného práva alebo pozmenenie pravidiel pre určenie jurisdikcie, ktoré sú sankcionované neplatnosťou (čl. 49).¹¹⁰

4.3 Chicagský dohovor

4.3.1 Chicagská konferencia – priebeh, výsledky

Podobne ako u Varšavského dohovoru, i Chicagský dohovor bol výrazne ovplyvnený dobou, kedy vznikol. Bolo to obdobie na konci druhej svetovej vojny, keď USA zaujímali vedúce postavenie medzi vyspelými štátmi v oblasti konštrukcie lietadiel. Bolo jasné, že európske spoločnosti nebudú schopné po vojne konkurovať silným leteckým dopravcom z USA. Spojené štáty si boli vedomé tejto výhody a na chicagskej konferencii sa snažili presadiť „slobodu leteckej prevádzky“, čo bol vlastne prostriedok k upevneniu postavenia amerických leteckých spoločností na svetových leteckých trhoch. To však vyvolalo odpor Veľkej Británie, Kanady a Nového Zélandu. Výsledkom bolo, že z medzinárodného dohovoru o civilnom letectve boli ustanovenia o „slobodách vzduchu“ vyňaté a stali sa predmetom samostatných úprav.

Chicagská konferencia bola zakončená podpisom záverečného aktu, Dočasnej dohody o medzinárodnom civilnom letectve (podpísaná 34 štátmi), Dohovore o medzinárodnom civilnom letectve (podpísaný 38 štátmi), Dohode o tranzite medzinárodných leteckých dopravných služieb (dohody o dvoch „leteckých slobodách“, podpísalo 26 štátov) a Dohody o medzinárodnej leteckej doprave (dohoda o piatich leteckých slobodách, podpísalo 11 štátov).¹¹¹ V Mnohostrannej dohode o tranzite

¹¹⁰ HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 2000, roč. 139, č. 3, s. 277.

¹¹¹ JUNEK, J. Mezinárodní letecká doprava a její regulace. ČVUT, 2000, s. 13.

medzinárodných dopravných služieb¹¹² si zmluvné štáty vzájomne poskytujú právo preletu a technického pristátia, teda prvú a druhú leteckú slobodu. V Mnohostrannej dohode o leteckej doprave si zmluvné štáty vzájomne poskytujú ďalšie tri slobody (3.-5.slobodu). Táto dohoda má v súčasnej dobe má len niekoľko bezvýznamných účastníkov¹¹³ a odstúpili od nej i USA, takže význam má predovšetkým v tom, že vymedzuje definície daných slobôd, ktoré sa uplatňujú v dvojstranných leteckých dohodách, a tiež v ďalších predpisoch, pravidlách a postupoch na národnej i medzinárodnej úrovni.¹¹⁴

Československo bol na tejto konferencii zastúpené londýnskou exilovou vládou a stalo signatárskym štátom Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve a Dohody o tranzite medzinárodných leteckých dopravných služieb.¹¹⁵

4.3.2 Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (Chicagský dohovor)

Najvýznamnejším z týchto dokumentov sa stal Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, nazývaný aj Chicagský dohovor. Ide o mnohostrannú medzinárodnú zmluvu právotvornej povahy, ktorá stanovuje všeobecný právny rámec využívania vzdušného priestoru štátov, pravidla týkajúce sa štátnej príslušnosti lietadiel a podmienok, ktorým musia lietadlá vyhovovať atď. Na základe dohovoru bola tiež zriadená Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ICAO) so sídlom v Montreale. Jednou z úloh ICAO je aj prijímanie štandardov a doporučení.¹¹⁶ Táto právomoc bola ICAO zverená, pretože vzhľadom na rýchlosť vedeckotechnického pokroku sú nevyhnutné časté a rýchle zmeny technických a organizačných noriem. Úprava v medzinárodných zmluvách by bola prijímaná príliš pomaly, takže boli vytvorené flexibilnejšie postupy.¹¹⁷

V prvej časti Chicagského dohovoru sú teda zakotvené ustanovenia upravujúce vzťahy medzi štátmi v oblasti medzinárodného civilného letectva. V čl. 1 CHD sa uznáva, že štát má plnú zvrchovanosť nad vzdušným priestorom nad svojím štátnym územím. Článok 3 zase vzťahuje ustanovenia CHD len na civilné lietadlá. Lietadlá v službách vojenských, colných a policajných definuje ako lietadlá štátne, ktoré

¹¹² V súčasnosti má 129 zmluvných štátov. Informácia z <http://www.icao.int/icao/en/leb/transit.pdf>

¹¹³ V súčasnosti má 11 zmluvných štátov. Informácia z <http://www.icao.int/icao/en/leb/Transport.pdf>

¹¹⁴ JUNEK, J. Mezinárodní letecká doprava a její regulace. ČVUT, 2000, s. 13.

¹¹⁵ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 14.

¹¹⁶ ŠTURMA, P. Mezinárodní právo v oblasti letecké dopravy. Evropské a mezinárodní právo, 1999, ročník 8, č. 4, str. 12.

¹¹⁷ Bližšie viď napr. ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 25 – 28.

potrebujú k medzinárodnému letu nad územím iného štátu zvláštny súhlas. V druhej časti sú ustanovenia venované vzniku a úlohám ICAO.¹¹⁸

Z praktického hľadiska najdôležitejšiu časť medzinárodného leteckého práva tvorí úprava obchodných práv v leteckých dopravných službách. Medzinárodná letecká doprava (pravidelná i nepravidelná) sa totiž uskutočňuje predovšetkým za účelom prepravy cestujúcich, batožiny, tovaru a pošty za úplatu, a má teda komerčný charakter. Medzinárodné lety neobchodnej povahy sa uskutočňujú len ako nepravidelné a v obmedzenom množstve. Článok 5 CHD však zaisťuje právo nepravidelného letu v plnom rozsahu len pre neobchodné účely. Podľa tohto ustanovenia všetky civilné lietadlá, ktoré nie sú používané pri pravidelných medzinárodných dopravných službách, sú oprávnené prilietavať na územie zmluvných štátov, prelietavať (bez pristátia) cez územie zmluvných štátov a pristávať na území zmluvných štátov pre neobchodné účely a to bez predchádzajúceho povolenia. Podľa rovnakého článku majú tieto lietadlá, pokiaľ sú používané k doprave za odmenu alebo plat tiež oprávnenie prijímať alebo vykladať cestujúcich, batožinu, tovar a poštu, s výnimkou kabotáže (tú si, v súlade s čl. 7 môže každý štát vyhradiť pre svoje lietadlá). Článok však dodáva, že štát, na území ktorého sa toto nakladanie a vykladanie uskutočňuje, je oprávnený stanoviť podmienky, predpisy, alebo obmedzenia, ktoré uzná za vhodné. V článku 5 je tak obsiahnutý vnútorný rozpor, keď na jednej strane priznáva právo nepravidelného letu, ale pre komerčné charterové lety toto právo môže každý štát podľa svojej úvahy regulovať a obmedzovať. Ustanovenie je výsledkom kompromisu medzi rozpornými záujmami štátov zúčastnených na Chicagskej konferencii. Pre tieto rozpory sa taktiež nepodarilo v CHD podrobnejšie upraviť práva k prevádzkovaniu komerčných dopravných služieb, predovšetkým na pravidelných leteckých linkách. K ich prevádzkovaniu predpokladá CHD zvláštny súhlas štátu (čl. 6).

4.3.3 Slobody vzduchu

Myšlienky slobody prevádzky medzinárodných leteckých liniek a voľnej konkurencie sa vtedy ešte nepresadili. Naopak, takáto činnosť závisí od povolenia štátu, na území ktorého sa prevádzkuje.¹¹⁹ Odborne sa rozoznáva 9 druhov „slobôd vzduchu“

¹¹⁸ BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z. Letecká doprava II. Praha: Vysoká škola obchodní, 2007, s. 44.

¹¹⁹ ŠTURMA, P. Mezinárodní právo v oblasti letecké dopravy. Evropské a mezinárodní právo, 1999, ročník 8, č. 4, str. 12.

(prepravných práv), z ktorých prvých päť je právne definovaných. Šiesta až deviata sloboda sú quasi odvodenými slobodami. Slobody vzduchu sú nasledujúce:

- 1) sloboda = právo lietat' cez územie iného štátu bez pristátia
- 2) sloboda = právo pristávať na území iného štátu z iných než obchodných dôvodov
- 3) sloboda = právo vykladať na území druhého štátu cestujúcich, tovar a poštu naložené na území štátu, ktorého štátnu príslušnosť lietadlo má
- 4) sloboda = právo nakladať na území druhého štátu cestujúcich, tovar a poštu určených pre štát, ktorého štátnu príslušnosť lietadlo má¹²⁰
- 5) sloboda = právo prepraviť cestujúcich, tovar a poštu z miesta odletu v cudzom štáte do miesta určenia v inom cudzom štáte
- 6) sloboda = tento termín sa niekedy vzťahuje na let uskutočňovaný z miesta odletu v cudzom štáte do miesta určenia v inom cudzom štáte cez štát, pod vlajkou ktorého letecká spoločnosť lieta (v tomto štáte dôjde k prerušeniu prepravy)¹²¹
- 7) sloboda = preprava cestujúcich, tovaru a pošty pre cudzie štáty, pričom let nezačína v štáte registrácie lietadla
- 8) sloboda = právo kabotáže, t.j. prepravovať cestujúcich, tovar a poštu na vnútroštátnom úseku iného štátu¹²² (teda medzi dvoma rôznymi bodmi jedného cudzieho štátu¹²³), pričom let musí začínať v štáte registrácie lietadla
- 9) sloboda = nazýva sa aj „čistá“ kabotáž – je to výkon vnútroštátnej dopravy lietadlom registrovaným v inom štáte, ktoré je dlhodobo umiestnené na území štátu, kde vykonáva kabotáž¹²⁴

Väčšinu týchto slobôd si štáty vzájomne poskytujú pre svojich leteckých dopravcov na základe dvojstranných leteckých dohôd.¹²⁵ Výsledkom Chicagskej konferencie teda je, že vlastná medzinárodná letecká doprava je regulovaná asi 3000 dvojstrannými medzivládnyimi dohodami. Ešte v Chicagu sa tento problém podarilo čiastočne vyriešiť v pravidelnej doprave dojednaním vyššie spomínanej Mnohostrannej

¹²⁰ JUNEK, J. Mezinárodní letecká doprava a její regulace. ČVUT, 2000, s. 14.

¹²¹ BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z. Letecká doprava II. Vysoká škola obchodní v Praze, Praha, 2007, s. 47.

¹²² JUNEK, J. Mezinárodní letecká doprava a její regulace. ČVUT, 2000, s. 14.

¹²³ BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z. Letecká doprava II. Vysoká škola obchodní v Praze, Praha, 2007, s. 47.

¹²⁴ JUNEK, J. Mezinárodní letecká doprava a její regulace. ČVUT, 2000, s. 14.

¹²⁵ ŠTURMA, P. Mezinárodní právo v oblasti letecké dopravy. Evropské a mezinárodní právo, 1999, ročník 8, č. 4, str. 12 – 13.

dohody o tranzite medzinárodných dopravných služieb a Mnohostrannej dohody o leteckej doprave.¹²⁶

5. Právna úprava v rámci Európskej únie

5.1 Pramene európskeho práva civilného letectva

Civilná letecká doprava v rámci členských štátov Európskej únie tvorí dôležitú časť jednotného európskeho trhu služieb.¹²⁷ Doprava je nevyhnutným predpokladom pre vytváranie hospodárskej únie členských štátov EÚ z hľadiska ekonomického aj politického, je považovaná za jeden z hlavných prostriedkov zameraných na prekonanie prekážok voľného pohybu tovaru a osôb medzi členskými štátmi.¹²⁸ Rastúci význam a objem leteckej dopravy v európskom priestore, nároky cestujúcej verejnosti a prísne požiadavky na bezpečnosť sa v deväťdesiatych rokoch minulého storočia premietli do intenzívnej činnosti predovšetkým Európskej komisie týkajúcej sa unifikácie roztrieštených národných právnych predpisov v oblasti civilného letectva.

Európske letecké právo je možné označiť ako súhrn právnych noriem, vydaných v rámci kompetencií orgánov Európskej únie, ktoré upravujú právne vzťahy v leteckej doprave.

Normy európskeho leteckého práva môžu byť obsiahnuté predovšetkým v:

- 1) primárnom práve (zakladacie zmluvy, ich zmeny a doplnky)
- 2) nariadeniach, smerniciach a následne vo vnútroštátnych predpisoch implementujúcich smernice, v rozhodnutiach¹²⁹, odporúčaníach a stanoviskách¹³⁰
- 3) v medzinárodných zmluvách medzi členskými štátmi EÚ (takéto zmluvy bývajú uzatvárané, ak daný cieľ môže byť lepšie dosiahnutý medzi členskými štátmi než v rámci EÚ; ide o tzv. účelové, subsidiárne zmluvy)
- 4) v medzinárodných zmluvách upravujúcich vzťahy Spoločenstva navonok

¹²⁶ JUNEK, J. Mezinárodní letecká doprava a její regulace. ČVUT, 2000, s. 13.

¹²⁷ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 73.

¹²⁸ PAUKNEROVÁ, M. Právo Evropské unie a doprava. Právní rozhledy, Příloha Evropské právo, 1998, ročník 2, č. 9, str. 2.

¹²⁹ Rozhodnutie sa týka jednotlivého prípadu a je záväzná pre toho, komu je určené. Bližšie napr. TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 241.

¹³⁰ Odporúčania a stanoviská sú nezáväzné. Dotknutá osoba ich nemusí rešpektovať. Bližšie napr. TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 242 – 243.

V oblastiach, ktoré nespádajú do právomoci Spoločenstva, je letecká doprava i naďalej regulovaná vnútroštátnym právom (v ČR ide napríklad o zákon č. 49/1997 Sb., o civilnom letectve) a medzinárodnými zmluvami mnohostrannými (napr. Chicagský dohovor) alebo dvojstrannými (napr. bilaterálne letecké dohody).¹³¹

5.2 Spoločná dopravná politika

Politika znamená činnosť zahŕňajúcu predovšetkým rozhodovacie procesy, ktoré sledujú určité ciele, používa určité nástroje a podlieha kontrolným mechanizmom. Politika predpokladá určité inštitucionálne a finančné zaistenie. Na úrovni Spoločenstva je podmienená určitými právomocami, predovšetkým v oblasti tvorby a presadzovania práva vo vzťahu k určitému rozsahu spoločenských vzťahov (vecná pôsobnosť).

Jednotlivé politiky je možné charakterizovať podľa miery právomocí na strane Spoločenstva, resp. členských štátov. Podľa toho rozoznávame spoločné politiky a koordinované, či harmonizované politiky.

Spoločné politiky sú tie činnosti, ktoré sú vykonávané priamo a výlučne inštitúciami Európskych spoločenstiev, na ktoré preniesli členské štáty príslušné právomoci. Ide o spoločnú poľnohospodársku politiku, spoločnú obchodnú politiku, spoločnú dopravnú politiku, súťažnú politiku a o hospodársku a menovú politiku. ESUO malo výlučnú právomoc v oblasti uhlia a ocele, EURATOM v oblasti atómovej energie.

Ostatné politiky upravené pozitívnym právom je možné označiť ako koordinované (harmonizované). V týchto oblastiach existuje paralelná právomoc členských štátov a Spoločenstva.¹³²

Spoločná dopravná politika býva chápaná ako súhrn opatrení, ktoré uskutočňujú členské štáty EU v oblasti dopravy za účelom ochrany vnútorného trhu a zblížovania hospodárskej politiky s cieľom postupného vytvárania spoločného dopravného trhu. Z právneho hľadiska ide predovšetkým o postupnú koordináciu, harmonizáciu a unifikáciu právnych predpisov zameraných na túto oblasť.¹³³

¹³¹ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 73 – 74.

¹³² TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 691 – 692.

¹³³ PAUKNEROVÁ, M. Právo Evropské unie a doprava. Právní rozhledy, Příloha Evropské právo, 1998, ročník 2, č. 9, str. 2.

Vzhľadom k významu dopravy je tejto problematike venovaná samostatná Hlava V v ZES (čl. 70 – 80 ZES¹³⁴). Podľa čl. 3, písm. f) ZES a čl. 70 ZES majú byť ciele ZES v oblasti dopravy dosiahnuté v rámci spoločnej dopravnej politiky. Vzhľadom k rozdielom v miere regulácie dopravy, v prioritách kladených na jednotlivé druhy dopravy a štruktúre dopravných podnikov, sa zakladajúce členské štáty ES nedokázali dohodnúť na konkrétnom vecnom rámci spoločnej dopravnej politiky. Z toho dôvodu Hlava V obsahuje v podstate len ustanovenia týkajúce sa mechanizmu a nástrojov zavádzania spoločnej dopravnej politiky, neobsahuje však ustanovenia upravujúce jej vecný, obsahový rámec. Vyplnenie tohto rámca je ponechané Rade (čl. 71 ZES). Tieto okolnosti, spolu s tým, že Rada mohla prijímať opatrenia v rámci spoločnej dopravnej politiky len jednomyselne, spôsobili, že do polovice 80. rokov bolo prijaté minimum takýchto opatrení.

Situácia sa zásadne zmenila v polovici 80. rokov minulého storočia vďaka dvom skutočnostiam. Prvou bola úspešná žaloba Európskeho parlamentu podľa čl. 232 odst. 1 ZES na nečinnosť Rady v oblasti dopravy (rozsudok 13/83 Parlament v. Rada). Druhou bol Jednotný európsky akt, ktorý umožnil Rade prijímať niektoré opatrenia v oblasti dopravy väčšinou hlasov. V dôsledku týchto okolností došlo najmä na prelome 80. a 90. rokov k prijatiu mnohých opatrení v oblasti dopravy, ktoré viedli k otvoreniu a liberalizácii dovtedy značne uzatvorených a regulovaných trhov dopravných služieb členských štátov.¹³⁵

Minimálny obsah spoločnej dopravnej politiky je vytýčený v čl. 71 ZES. Podľa neho Rada stanoví postupom podľa tohto článku:

- d) spoločné pravidlá pre medzinárodnú dopravu do alebo z niektorého členského štátu alebo prechádzajúcu cez územie jedného alebo niekoľkých členských štátov
- e) podmienky, za ktorých budú k prevádzkovaniu dopravy vnútri niektorého členského štátu pripustení dopravcovia, ktorí na území tohto štátu nesídli (tzv. kabotáž)
- f) opatrenia k zlepšeniu bezpečnosti dopravy
- g) všetky ostatné potrebné pravidlá

¹³⁴ Číslo článkov uvádzam v súlade s konsolidovaným znením Smlouvy o založení Evropského spoločenství. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:321E:0001:0331:CS:pdf>

¹³⁵ TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 699 – 700.

Ďalšie ustanovenia Hlavy V SES upravujú otázky ako zákaz diskriminácie, podpory poskytované štátmi, súťažné pravidlá atď.

V prípade leteckej (a námornej) dopravy je situácia špecifická. Hlava V sa na nich nevzťahuje – aj napriek tomu, že je nazvaná všeobecne „Doprava“. Článok 80 stanoví rozsah aplikácie ZES, resp. Hlavy V na dopravu tak, že vymedzuje oblasť uplatnenia zvláštnych ustanovení o spoločnej dopravnej politike vo vzťahu k jednotlivých druhom dopravy:

Ustanovenia tejto hlavy sa vzťahujú na železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu.

Rada môže kvalifikovanou väčšinou rozhodnúť, či, do akej miery a akým postupom bude možné stanoviť vhodné pravidlá pre dopravu námornú a leteckú.

Z tohto ustanovenia vyplývajú dve otázky. Prvou je otázka aplikovateľnosti všeobecných ustanovení ZES ako celku na dopravu, označovaná ako problém univerzality či špeciality ZES v otázkach dopravy. Univerzalita je postavená na tom, že na dopravu sa vzťahuje celá ZES, čo znamená, že integráciou je plne zasiahnutá i táto oblasť. Špecialita vychádza z toho, že na dopravu sa vzťahuje len Hlava V ako lex specialis. V dôsledku tohto ponímania by bola možnosť integrácie v doprave podstatne obmedzená. Jadrom problému bol teda spor o to, aký priestor je ponechaný vnútornej dopravnej politike jednotlivých členských štátov.

Druhou otázkou je aplikovateľnosť ustanovení ZES na námornú a leteckú dopravu. Išlo o to, či tieto dva druhy dopravy sú podriadené aspoň všeobecnému režimu ZES. Článok 80 ZES ich výslovne nezmieňuje medzi druhmi dopravy, na ktoré sa vzťahuje Hlava V, a preto ich zrejme nezahŕňa. Nebolo však jasné ani to, či sa na ne vzťahujú aspoň všeobecné pravidlá vnútorného, resp. skôr spoločného trhu ES.

Kľúčovým pri riešení týchto otázok sa stal rozsudok ESD z r. 1974 „Komisia v. Francúzska republika“¹³⁶ Pokiaľ ide univerzalitu či špecialitu, ESD dospel k záveru, že na dopravu sú aplikovateľné aj všeobecné ustanovenia ZES, pokiaľ zvláštne ustanovenie nestanoví inak (napr. podľa čl. 51 ZES je doprava vylúčená zo zvláštnej úpravy voľného pohybu služieb). V druhej otázke ESD dovodil, že letecká (a námorná) doprava podliehajú v rozsahu čl. 80 všeobecným ustanoveniam ZES, Hlava V sa však na ne nevzťahuje. Od tohto rozhodnutia, ktoré bolo neskôr potvrdené rozsudkom ESD

¹³⁶ Rozsudok ESD zo 4. 4. 1974 167/73 Komisia v. Francúzsko, SbSD 1974, 359.

z r. 1986 „Nouvelles Frontières“¹³⁷ sa podarilo vydať mnoho sekundárnych predpisov, ktoré vytvárajú vnútorný trh i pre tieto dva druhy dopravy.¹³⁸

5.3 Najvýznamnejšie nariadenia v oblasti medzinárodnej leteckej dopravy

5.3.1 Liberalizácia trhu leteckej dopravy

Trh leteckej dopravy v EÚ bol až do počiatku 90. rokov charakterizovaný uzavretosťou a striktnou reguláciou prostredníctvom dvojstranných medzištátnych dohôd. Tento systém však predstavoval zásadnú prekážku ďalšieho komerčného rozvoja európskeho civilného letectva. Vzhľadom k tejto situácii bolo nevyhnutné realizovať príslušné opatrenia v leteckej doprave (v rokoch 1987, 1990 a predovšetkým v roku 1992), ktoré viedli k liberalizácii trhu a k otvoreniu pre dopravcov z členských štátov.¹³⁹

Jadrom 3. liberalizačného balíka sú tri nariadenia, a to č. 2407 – 2409 z roku 1992. Prvé z nich zavádza jednotnú leteckú prepravnú licenciu pre letecké podniky ES. Stanovuje, aké technické a ekonomické kritéria musí letecký prepravca v ES spĺňať, aby mu mohla byť udelená licencia.¹⁴⁰ Samotný priebeh konania o udelenie licencie je upravený národnou legislatívou a udelenie licencie musí byť preukázateľne nediskriminačné a transparentné.¹⁴¹

Druhé z nich stanoví pravidlá prístupu pre letecké podniky z ES k vnútrokomunitárnym leteckým trasám, a to jednak k trasám medzi členskými štátmi, a tiež k trasám vnútri členských štátov.¹⁴² Obsahuje tiež úpravu tzv. „záväzku verejnej služby“. Tento inštitút znamená povinnosť leteckého dopravcu prijať nevyhnutné opatrenia na zaistenie služieb vo vzťahu k návaznosti, pravidelnosti, kapacite a cenám, ktoré by dopravca inak neprijal (ak by boli posudzované len podľa obchodných záujmov).¹⁴³

Tretie spomínaných nariadení sa dotýka problematiky cien leteníek a prepravných služieb. Ako základné pravidlo platí princíp voľných zmluvných cien, ktoré však

¹³⁷ Rozsudok ESD z 30. 4. 1986 spojené veci 209-213/84 Ministère public v. Asjes aj. „Nouvelles Frontières“, SbSD 1986, 1425.

¹³⁸ PAUKNEROVÁ, M. Právo Evropské unie a doprava. Právní rozhledy, Příloha Evropské právo, 1998, ročník 2, č. 9, str. 2 - 3.

¹³⁹ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 76.

¹⁴⁰ TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s.703.

¹⁴¹ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 76.

¹⁴² TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s.703.

¹⁴³ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 77 – 78.

podliehajú schváleniu členskými štátmi. Členské štáty ale môžu zmluvné ceny odmietnuť len v prípade neoprávnene vysokých, prípadne nízkych, dumpingových cien.

Na základe týchto nariadení došlo k takmer úplnému otvoreniu a liberalizácii trhu leteckej osobnej, nákladnej i charterovej prepravy v ES pre letecké podniky z ES.

Spomínaná trojica nariadení bola doplnená nariadením č. 95/93, novelizované nariadením č. 793/2004, ktoré stanovuje nediskriminačné transparentné pravidlá pre pridelovanie štartovacích a pristávacích dráh na preťažených letiskách.

K odstráneniu niektorých technických prekážok fungovania jednotného trhu leteckej dopravy ES slúži smernica č. 91/620, ktorá upravuje vzájomné uznávanie licencií pilotov a členov posádky a nariadenie č. 3922/91, ktoré stanoví spoločné technické štandardy a postupy pre posudzovanie technickej spôsobilosti leteckej techniky.

Za zavŕšenie procesu vytvárania jednotného trhu leteckej dopravy je možné považovať vytvorenie Jednotného európskeho neba k 1. 1. 2005. Bolo vytvorené na základe balíka štyroch nariadení ES. Nariadenie č. 549/2004, o rámci pre vytvorenie Jednotného európskeho neba, nariadenie č. 550/2004, o poskytovaní navigačných služieb v Jednotnom európskom nebi, nariadenie č. 551/2004 organizácii využívania vzdušného priestoru Jednotného európskeho neba, a nariadenie č. 552/2004, interoperability európskej siete riadenia letových prevádzok.¹⁴⁴ Jednotné európske nebo odstraňuje pre účely leteckej dopravy dovtedajšiu národnú fragmentáciu vzdušného priestoru EÚ a zaisťuje, aby v tomto jednotnom vzdušnom priestore boli poskytované služby riadenia leteckej prevádzky podľa rovnakých pravidiel. Základným princípom bolo reformovať existujúcu podobu poskytovania letových prevádzkových služieb v európskom prostredí a to s cieľom zvýšiť kapacitu a priepustnosť vzdušného priestoru pri zachovaní vysokej miery bezpečnosti a maximálnej kvality poskytovaných služieb. V EÚ sa pred zakotvením Jednotného európskeho neba nachádzalo 65 oblastných stredísk riadenia letovej prevádzky, ktoré pri svojej činnosti rešpektovali štátne hranice bez ohľadu na hlavné toky letovej prevádzky. Napríklad let z Bruselu do Ríma bol riadený deviatimi strediskami leteckej prevádzky, čo bolo zaťažujúce nielen pre pracovníkov stredísk letovej prevádzky ale aj pre pilotov zodpovedných za komunikáciu s pozemným zariadením.¹⁴⁵ Na základe spomenutých nariadení je horný vzdušný priestor nad Európskou úniou rozdelený bez ohľadu na štátne hranice do

¹⁴⁴ TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s.703 – 704.

¹⁴⁵ http://www.rlp.cz/generate_page.php?page_id=840

obmedzeného počtu "funkčných" letových pásiem, vychádzajúcich z operatívnych nárokov. Toto opatrenie by malo pomôcť dosiahnuť plynulejšiu leteckú premávku a zefektívniť celý systém, ktorý by sa zároveň stal bezpečnejším.¹⁴⁶

Dňa 25. 3. 2009 chválil Európsky parlament legislatívny balíček Jednotné európske nebo II tvorený dvoma nariadeniami, ktoré dopĺňajú a zdokonaľujú systém vytvorený Jednotným európskym nebom I.¹⁴⁷

5.3.2 Bezpečnosť leteckej dopravy

Aj pre oblasť leteckej dopravy boli prijaté opatrenia na zvýšenie jej bezpečnosti. Jedná sa predovšetkým o nariadenie 1592/2002, na základe ktorého bola zriadená Európska agentúra pre leteckú bezpečnosť. Toto nariadenie ďalej stanovuje presné pravidlá pre certifikáciu a údržbu leteckej techniky. Nariadenie č. 2320/2002 v priamej návaznosti na teroristický útok z 11. septembra 2001 zavádza niektoré kontrolné mechanizmy na zvýšenie bezpečnosti leteckej prepravy. Nariadenie č. 2027/97 novelizované nariadením č. 889/2002 upravuje otázku zodpovednosti leteckých dopravcov v prípade leteckých nešťastí.¹⁴⁸

5.3.3 Ochrana práv cestujúcich

Významným je nariadenie č. 261/2004, ktoré zavádza systém kompenzácií pre cestujúcich v prípade, že dôjde k zrušeniu alebo veľkému meškaniu letu, a v prípade, že nedôjde k ich odbaveniu aj napriek tomu, že majú zakúpenú letenku.¹⁴⁹ Toto nariadenie obsahuje pravidlá pre systém kompenzácií a asistenciu cestujúcim v spomenutých prípadoch. Základným predpokladom pre vznik práv cestujúcich stanovených v novom nariadení je, že dôjde k odopreniu prepravy cestujúceho proti jeho vôli (tzv. *denied boarding*), k zrušeniu letu alebo k veľkému meškaniu letu. V závislosti na tom, aká z vyššie uvedených udalostí nastane, priznáva nariadenie cestujúcim jedno alebo viacero z nasledujúcich práv, pričom tieto práva označuje ako práva minimálne:

- a) právo na finančné odškodnenie,
- b) právo na náhradu ceny letenky alebo alternatívne právo na náhradný let do miesta určenia za porovnateľných prepravných podmienok,

¹⁴⁶ <http://www.europarl.europa.eu/highlights/sk/803.html>

¹⁴⁷ http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/062-52484-082-03-13-910-20090324IPR52483-23-03-2009-2009-false/default_sk.htm

¹⁴⁸ TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s.704

¹⁴⁹ TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s.704.

c) právo na bezplatné služby, ktoré zahŕňajú jedlo, občerstvenie hotelové ubytovanie, dopravu medzi letiskom a miestom ubytovania a prístup ku komunikačným prostriedkom (dva telefonické hovory, faxy alebo emaily).¹⁵⁰

Prvým pravidlom, ktoré musí letecký dopravca aplikovať v prípade odmietnutia nástupu na palubu¹⁵¹ je tzv. výzva dobrovoľníkom, ktorí sú ochotní vzdať sa svojho miesta za stanovenú kompenzáciu. Až v prípade, že sa nenájde potrebný počet dobrovoľníkov, môže dopravca odmietnuť cestujúcemu vstup na palubu lietadla. Výška kompenzácie sa odvíja od dĺžky letu:

250 € v prípade, že sa jedná o let kratší než 1500 km

400 € v prípade, že sa jedná o let dlhší než 1500 km v rámci EÚ a na ostatné lety v dĺžke väčšej než 1500 km a kratšej než 3000 km

600 € pre všetky ostatné lety¹⁵²

Ak vznikol cestujúcim nárok na zaopatrenie (za podmienok stanovených nariadením) majú právo na bezplatné zaistenie jedla a občerstvenia v primeranom pomere k čakacej dobe, ubytovanie v hoteli, prípadne transferu medzi letiskom a miestom ubytovania. Okrem toho je treba pre cestujúcich zaistiť možnosť dvoch telefonických hovorov alebo dvoch správ poslaných prostredníctvom faxu, či elektronickou poštou.

K obmedzeniu alebo vylúčeniu týchto záväzkov leteckých spoločností dochádza len v prípade, keď bola udalosť spôsobená mimoriadnymi okolnosťami, ktoré nebolo možné predvídať ani za predpokladu, že by boli učinené všetky primerané opatrenia. Medzi takéto okolnosti môžu patriť predovšetkým nepriaznivé podmienky počasia a bezpečnostné riziká.

Leteckým spoločnostiam je ďalej uložená povinnosť, aby sa cestujúcemu pri odbavovaní dostalo zreteľného upozornenia na jeho práva formou nadpisu stanoveného znenia.¹⁵³

5.3.4 Súťažné pravidlá v oblasti leteckej dopravy

¹⁵⁰ HORNÍK, J. Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě. Právní rozhledy, 2004, roč. 12, č. 15, s. 570.

¹⁵¹ Jedná sa o odmietnutie nástupu na palubu z vzhľadom k vyššiemu počtu predaných miest, než je kapacita nasadeného lietadla (denied-boarding).

¹⁵² ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 89.

¹⁵³ JAESCHKE, L. Významné posílení práv cestujících v EU. Evropské a mezinárodní právo, 2004, ročník 13, č.6, s. 41 – 42.

Po tom, čo ESD konštatoval, že sa súťažné ustanovenia SES vzťahujú aj na trh leteckej dopravy (209/84 Asjes), boli prijaté špeciálne nariadenia, vymedzujúce konkrétne dopady súťažných pravidiel na leteckú dopravu. Aplikáciu článkov 81 a 82 SES na oblasť leteckej dopravy upravuje nariadenie č. 3975/87 stanovujúce postupy pre uplatnenie pravidiel súťaže v podnikaní v oblasti leteckej dopravy. Z dopadu týchto článkov napr. vyníma technické dohody.¹⁵⁴ Konkrétne sú za povolené dohody a rozhodnutia považované napr. zavedenie alebo jednotné použitie záväzných alebo doporučujúcich technických noriem pre lietadlá, lietadlové časti, zariadenia a doplnky lietadiel, ak sú takéto normy uznané medzinárodne, výmena, zdieľanie alebo výcvik personálu pre prevádzkové alebo technické účely atď. V prípadoch, keď dochádza k jednaniu, ktoré je v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže, je Európska komisia vybavená rozsiahlymi sankčnými právomocami.¹⁵⁵ Nariadenie č. 3976/87 zmocňuje Komisiu k prijatiu nariadení, ktoré by blokovo vynímali zo zákazu čl. 81 SES určité typy dohôd v oblasti leteckej dopravy. Konkrétne nariadenie Komisie č. 1617/93 blokovo vyníma dohody a jednania vo vzájomnej zhode, týkajúce sa spoločného plánovania a koordinácie letových poriadkov, konzultácií ohľadne leteckých taríf a pridelovania pristávacích a štartovacích dráh na letiskách.¹⁵⁶

5.4 Zahranická politika ES/EÚ v oblasti leteckej dopravy

Medzinárodná doprava je jednou z tradičných oblastí, právna úprava ktorých je široko unifikovaná na medzištátnej úrovni, regionálnej i univerzálnej. Značný význam majú preto medzinárodné zmluvy a dohody, ktoré boli a sú dojednávané na širšej úrovni zmluvných štátov než sú členské štáty EÚ. Vzhľadom na to je významnou otázkou riešenie vzťahu medzinárodných dohovorov a Zmluvou o založení ES v tejto oblasti.¹⁵⁷

Všeobecným právnym východiskom pre režim vzťahov s nečlenskými štátmi je Viedenský dohovor o zmluvnom práve. Článok 34 Viedenského dohovoru stanoví generálne pravidlo, týkajúce sa tretích štátov: zo zmluvy nevznikajú záväzky ani práva tretiemu štátu bez jeho súhlasu. Základom týchto vzťahov je teda princíp zvrchovanej rovnosti štátov.

¹⁵⁴ TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s.703 – 704.

¹⁵⁵ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 80 – 81.

¹⁵⁶ TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s.703 – 704.

¹⁵⁷ PAUKNEROVÁ, M. Právo Evropské unie a doprava. Právní rozhledy, Příloha Evropské právo, 1998, ročník 2, č. 9, str. 4.

Toto je východisko na medzištátnej úrovni, podstatná je však okolnosť, že ES je samo subjektom, ktorý združuje členské štáty.¹⁵⁸ Je preto treba bližšie skúmať vzťah právomocí Spoločenstva a právomocí členských štátov.

5.4.1 Vonkajšie právomoci ES/EÚ

Vonkajšie vzťahy ES sú súborom právnych vzťahov Spoločenstva v rámci jeho vonkajších právomocí. Pokiaľ ide o obsah medzinárodnoprávnej subjektivity z pohľadu Spoločenstva, podľa medzinárodného práva verejného do nej spadá právo diplomacie a legácie, právo jednostranných opatrení, právo uzatvárať medzinárodné zmluvy, medzinárodnoprávna zodpovednosť a výsady a imunity.

Najčastejším prejavom medzinárodnoprávnej subjektivity ES je právomoc uzatvárať medzinárodné zmluvy v rámci vonkajších vzťahov (tzv. vonkajšie zmluvy). ES má na základe článku 300 ZES právo uzatvárať zmluvy s medzinárodnými organizáciami a s tretími štátmi. Pojem „zmluva“ v tomto kontexte nie je v primárnom práve vymedzený, jeho definíciu však podal ESD¹⁵⁹: ide o akýkoľvek záväzok prijatý podľa medzinárodného práva, ktorý je záväzný bez ohľadu na jeho formálne označenie.¹⁶⁰

Pokiaľ ide o medzinárodné zmluvy v oblasti dopravnej politiky, ZES neobsahuje ohľadne tohto typu medzinárodných zmlúv zvláštne ustanovenia.¹⁶¹ Táto otázka bola viackrát riešená v rozhodnutiach ESD, ktorým sa budem podrobnejšie venovať v podkapitole 5. 4. 4.

Vonkajšie právomoci ES/EU môžeme podľa ich zdroja (prameňa) deliť na tri skupiny – na právomoci explicitné, implicitné a subsidiárne. Explicitné právomoci sú tie, ktoré sú výslovne zakotvené v primárnom práve EU.¹⁶² Subsidiárne právomoci vyplývajú z čl. 308 ZES.¹⁶³ Implicitné právomoci sú tie, u ktorých zmocnenie, resp. spôsobilosť nie je výslovne v práve vyjadrená, a ktoré plynú z účelu a obsahu pozitívneho práva.¹⁶⁴ „Podľa ESD je implicitná vonkajšia právomoc daná nielen vo

¹⁵⁸ PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008, str. 107.

¹⁵⁹ Posudok 1/76 z 26. 4. 1977, SbSD [1977], str. 744.

¹⁶⁰ Vnější vztahy: Právní subjektivita Společenství. Judikatura Evropského soudního dvora, 2006, roč. 3, č. 2, s. 123.

¹⁶¹ PAUKNEROVÁ, M. Právo Evropské unie a doprava. Právní rozhledy, Příloha Evropské právo, 1998, ročník 2, č. 9, str. 4.

¹⁶² TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 816.

¹⁶³ Vnější vztahy: Právní subjektivita Společenství. Judikatura Evropského soudního dvora, 2006, roč. 3, č. 2, s. 123.

¹⁶⁴ TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 84.

všetkých prípadoch, kedy už došlo k použitiu vnútornej právomoci za účelom prijatia opatrení v súvislosti s uskutočňovaním spoločných politík, ale tiež vtedy, keď sú vnútorné opatrenia Spoločenstva prijímané len pri príležitosti uzatvorenia medzinárodnej dohody a jej vstupu v platnosť. Právomoc zaväzovať Spoločenstvo vo vzťahu k tretím štátom tak môže implicitne vyplývať z ustanovení ZES, ktorými je založená vnútorná právomoc, v prípade, že je účasť ES na medzinárodnej dohode nutná k uskutočneniu jedného z cieľov ES.

Rozsudky „otvorené alebo“¹⁶⁵ miera na prípad, keď je možné vnútornú právomoc účinne vykonávať len súčasne s vonkajšou právomocou, a uzatvorenie medzinárodnej dohody je tak nutné k uskutočneniu cieľov ZES, ktoré nemôžu byť dosiahnuté zavedením samostatných pravidiel. Uskutočnenie cieľov ES navyše musí byť v týchto prípadoch „nerozlučne späté“ s uzatvorením medzinárodnej dohody.¹⁶⁶

5.4.2 Výlučné a konkurujúce právomoci ES/EÚ

Z hľadiska vzájomného pomeru členských štátov a Spoločenstva rozlišujeme (obdobne ako u federatívne usporiadaných štátov) kompetencie výlučné a spoločné (konkurujúce, paralelné). O právomociach Spoločenstva a delbe právomocí medzi členské štáty na strane jednej a Spoločenstvom na strane druhej rozhodujú členské štáty, ktoré majú právomoc meniť zakladacie zmluvy. Majú teda tzv. právomoc o právomociach. Členské štáty ako subjekty medzinárodného verejného práva mali pred založením jednotlivých Európskych spoločenstiev neobmedzené právomoci prislúchajúce štátu. Zakladacími zmluvami preniesli členské štáty určité svoje zvrchované právomoci na ES. Nepreniesli však toľko právomocí, aby sa vzdali svojho postavenia suverénnych štátov. ES je teda subjekt *sui generis*, vybavený právomocami k tomu, aby mohol plniť úlohy vymedzené v zakladacích zmluvách. Členské štáty preniesli v niektorých oblastiach svoje suverénne kompetencie na ES plne, v týchto prípadoch ide o výlučnú právomoc. V iných prípadoch pre danú oblasť došlo

¹⁶⁵ Ide o sériu rozsudkov ESD z 5. 11. 2002 vo veci C-467/98 Komisia proti Dánsku, SbSD [2002], str. I-9519; vo veci C-468/98, Komisia proti Švédsku, SbSD [2002], str. I-9575; vo veci C-469/98 Komisia proti Fínsku SbSD [2002], str. I-9627; vo veci C-471/98 vo veci Komisia proti Belgicku, SbSD [2002], str. I-9681; vo veci C 472/98 Komisia proti Luxembursku SbSD [2002], str. I-9741; vo veci C 475/98 Komisia proti Rakúsku SbSD [2002], str. I – 9797, a vo veci C-476/98, Komisia proti nemecku, SbSD [2002], str. I – 9855. Bližšie v podkapitole 5.4.5.

¹⁶⁶ Vnější vztahy: Právní subjektivita Společenství. Judikatura Evropského soudního dvora, 2006, roč. 3, č. 2, s. 124.

k čiastočnému preneseniu právomocí a v dôsledku toho ku vzniku konkurujúcej či delenej právomoci medzi členské štáty a ES.¹⁶⁷

5.4.3 Vonkajšie právomoci ES/EÚ v oblasti regulácie súkromnoprávných vzťahov s medzinárodným prvkom

ES má v oblasti regulácie súkromnoprávných vzťahov s medzinárodným prvkom významné vonkajšie právomoci, ktoré dnes do značnej miery obmedzujú členské štáty EÚ v oblasti samostatného dojednávania medzinárodných zmlúv.¹⁶⁸

Európske spoločenstvo má právomoc uzatvárať v oblasti medzinárodného práva súkromného medzinárodné zmluvy s tretími štátmi alebo medzinárodnými organizáciami. Ďalšou otázkou je, či je v tejto oblasti externá právomoc ES výlučná alebo či v ide o spoločnú (zdieľanú) právomoc ES a členských štátov.

Táto vec je oblasti medzinárodného práva súkromného veľmi praktická predovšetkým s ohľadom na uzatváranie medzinárodných dohovorov, pripravených v rámci Haagskej konferencie medzinárodného práva súkromného¹⁶⁹, členskými štátmi. Pre Českú republiku, ako dlhoročného a aktívneho člena Haagskej konferencie, má táto otázka značný význam¹⁷⁰.¹⁷¹ Niektorých významným rozhodnutiam ESD týkajúcim sa tejto otázky sa budem venovať v ďalšom texte.

Budem sa zaoberať aj tzv. rozsudkami „open skies“, ktoré sú dôležité nielen z hľadiska uzatvárania medzinárodných zmlúv medzi ES a tretími štátmi v oblasti leteckej dopravy, ale majú širší význam pre celé európske medzinárodné právo súkromné. ESD pokračoval v tendencii nastolenej „open skies“ rozsudkami a v Posudku 1/03 (Posudok „Lugano II“) konštatoval, právomoc Spoločenstva uzatvoriť nový Luganský dohovor je výlučná. Toto rozhodnutie je síce zčasti kritizované, predstavuje však zásadné východisko pri ďalšom posudzovaní otázky vonkajších právomocí ES v oblasti medzinárodného práva súkromného. Je jednoznačné, že v budúcnosti členské štáty EÚ nemôžu sami uzatvárať medzinárodné dohovory v oblasti „súdnej spolupráce v občianskych veciach“, t.j. napríklad dohovory v rámci Haagskej konferencie medzinárodného práva súkromného. Pri prijímaní právnych úprav v oblasti

¹⁶⁷ TICHÝ, L., et al. Evropské právo. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 85 – 86.

¹⁶⁸ PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008, str. 107 -

¹⁶⁹ Podrobnejšie vid' PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008, str. 48 – 50.

¹⁷⁰ V dnešnej dobe je táto situácia už v podstate vyriešená, predovšetkým vďaka rozhodnutiam ESD a taktiež aj prístupím ES ako regionálnej organizácie ekonomickej integrácie (REIO) k Haagskej konferencii.

¹⁷¹ PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008, str.107 – 108.

medzinárodného práva súkromného, presnejšie v oblasti „súdnej spolupráce v občianskych veciach“ je teda daná výlučná právomoc ES a perspektívne Európskej únie.¹⁷²

5.4.4 Vzťahy členských štátov ES/EÚ a USA v oblasti leteckej dopravy pred uzatvorením Dohody o otvorenom nebi medzi ES/EÚ a USA

Súčasný systém leteckej dopravy je v rozhodujúcej miere stavaný na zásadách prijatých v Chicagu v r. 1944. V tomto roku sa konala tzv. Chicagská konferencia, výsledkom ktorej bol okrem iného i Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve a založenie Medzinárodnej organizácie civilného letectva.¹⁷³ Predstavou USA bolo vytvorenie multilaterálneho plne liberalizovaného systému, v ktorom by každý signatár udelil všetkým ostatným signatárom právo voľného prístupu do svojho vzdušného priestoru a na letiská v ňom. Tieto očakávania neboli naplnené pre nesúhlas väčšiny krajín na čele s Veľkou Britániou.¹⁷⁴ Chicagská konferencia tak viedla k absencii multilaterálnej úpravy obchodno - prepravných leteckých vzťahov – ich realizácia bola ponechaná na dvojstranné dohody medzi štátmi. Tieto dohody sú výlučnou záležitosťou zmluvných strán a ich obsah tak môže nadobudnúť široké spektrum variant od prísne protekcionistických po úplne liberálne. Chicagská konferencia teda ponechala rozhodovanie o charaktere týchto vzťahov na suverénne štáty (a nie je príčinou protekcionizmu v medzinárodných leteckých vzťahoch, ako sa niekedy tvrdí).

Základným nástrojom organizácie pravidelnej leteckej dopravy medzi štátmi sú teda bilaterálne letecké dohody (ASAs). Ich obsah možno rozdeliť do nasledovných piatich prvkov:

1. Prístup k trhu – ASAs geograficky, resp. explicitným vymenovaním vymedzujú body prístupné pre využitie v leteckej doprave medzi danými dvoma krajinami. Môžu povoľovať vykonávanie leteckých služieb medzi akýmkoľvek letiskom v krajine A a akýmkoľvek letiskom v krajine B, prípadne môžu obmedziť leteckú dopravu iba na presne vymenované letiská alebo letecké spojenia. ASAs tiež vymedzujú pravidlá dezignácie, t.j. stanovujú počet povolených aerolínií z každej strany. Dezignácia môže byť jednoduchá (jeden letecký prepravca

¹⁷² PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008, str. 110 – 111.

¹⁷³ GRANČAY, M. Cesta k otvorenému nebu: genéza leteckých vzťahov USA-EÚ. [online], dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Cesta_k_otvorenemu_nebu.pdf

¹⁷⁴ Podrobnejšie podkapitola 4.3.

z každej strany), dvojité alebo neobmedzená. Pri dodržaní pravidiel dezinácie, výber národných prepravcov je v plnej kompetencii každého štátu. Takmer všetky ASAs tiež obsahujú národnostnú klauzulu, ktorá určuje, že dezinované aerolínie musia byť „v podstatnej miere vlastnené a efektívne kontrolované“ fyzickými a právnickými osobami dezinujúcej krajiny. To zamedzuje prístupu zahraničných aerolínii na bilaterálny trh medzi danými dvoma krajinami.

2. Udelenie slobôd vzduchu – prepravné práva sa udeľujú prostredníctvom slobôd vzduchu. Krajiny so vzájomne poskytnutou 1. a 2. slobodou nemajú medzi sebou žiadnu pravidelnú leteckú dopravu a obmedzujú sa iba na povolenie preletu a technických pristátí. Až udelenie 3. a 4. slobody znamená možnosť vykonávať priame letecké služby medzi danými krajinami. Ďalšie slobody vzduchu zapájajú do prepravy rôzne kombinácie pristátí v tretích krajinách, prípadne udeľujú právo kabotáže.
3. Kapacitné pravidlá – stanovujú limity pre frekvenciu letov alebo počet pasažierov prepravených jednotlivými aerolíniami.
4. Pravidlá cenotvorby – štáty si často rezervujú možnosť odmietnuť tarify stanovené aerolíniami. Najpoužívanějšími sú systémy dvojitého schválenia (tarifu musia schváliť príslušné orgány oboch štátov) a dvojitého odmietnutia (tarifa je neplatná, iba ak s ňou nesúhlasia oba štáty).
5. Ostatné obchodné pravidlá – napr. používanie globálnych rezervačných systémov, repatriácia ziskov atd.¹⁷⁵

Až do r. 1978 sa vzťahy USA a EÚ riadili reštrikčnými bilaterálnymi leteckými dohodami podobnými zmluve Bermuda I.¹⁷⁶ Po nástupe Jimmyho Cartera na post amerického prezidenta sa americká politika začala orientovať na dereguláciu a liberalizáciu leteckej dopravy. To prinieslo vyjednanie nových, čiastočne liberalizačných bilaterálnych leteckých dohôd s Holandskom, Nemeckom Belgickom

¹⁷⁵ GRANČAY, M. Ekonomicko-právna organizácia civilnej leteckej dopravy. [online], dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Ekonomicka_a_pravna_organizacia.pdf

¹⁷⁶ V roku 1946 bola na Bermudách podpísaná dohoda o leteckej doprave medzi USA a Veľkou Britániou. Bola kompromisom medzi zástancami slobodnej súťaže (USA) a zástancami regulácie takých podmienok prevádzky dohodnutých liniek ako sú tarify za prepravu, rozdeľovanie objemu prepravy atď. Dohoda predvídala záverečné schvaľovanie taríf leteckými úradmi, ale súčasne prenechávala leteckým podnikom právo, aby si objemy prepráv rozdelili na základe vzájomnej dohody. Bermudská dohoda zostala v platnosti do r. 1977, kedy bola nahradená Bermudskou dohodou II, a za túto dobu značne ovplyvnila medzinárodnú zmluvnú prax o oblasti dvojstranných leteckých dohôd. Bližšie ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 124 – 125.

a ďalšími štátmi. Tieto dohody postupne rušili niektoré obmedzenia v oblasti kapacity, frekvencie letov a stanovovaní destinácií. Z iniciatívy Veľkej Británie bola vypovedaná dohoda Bermuda I. a následne bola medzi USA a VB uzatvorená nová dohoda – Bermuda II. Táto platila do r. 2008 a bola najväčšou prekážkou transatlantických leteckých vzťahov. Významným spôsobom obmedzovala interkontinentálne lety z letiska Heathrow, ktoré je najvýznamnejším vstupným letiskom pre americké aerolínie do Európy. Hlavný problém spočíval v obmedzení počtu aerolínií s oprávnením na lety USA – VB na 2 z každej strany. Až do r. 2008 tak americké destinácie mohli z Heathrow obsluhovať len British Airways, Virgin Atlantic, American Airlines a United Airlines. Navyše boli presne určené letiská v USA, ktoré mohli byť prijímateľom letov z VB.

Od r. 1992 oznámili USA iniciatívu otvoreného neba (open skies – ďalej OS). Išlo o návrh na prechod k uzatváraniu výrazne liberalizačných bilaterálnych leteckých dohôd – hlavným prvkom bolo zrušenie kapacitných, cenových, codesharingových a iných reštrikcií v leteckej preprave medzi USA a daným štátom. Hlavným cieľom bolo zlepšiť prístup amerických aerolínií na svetové trhy a zvýšiť tak ich tržový podiel. Prvá dohoda tohto typu bola podpísaná v r. 1992 s Holandskom a neskôr nasledovali dohody s ďalšími 16 štátmi (v ponímaní EÚ – 27).¹⁷⁷

Tieto bilaterálne OS dohody napríklad stanovili, koľko letov môžu uskutočňovať letecké spoločnosti z daného členského štátu do USA a ktoré letiská môžu používať. Tieto spoločnosti však musia byť vo vlastníctve subjektu z tohto členského štátu, čo odporuje právu EÚ, ktoré zakazuje diskrimináciu medzi členskými štátmi.¹⁷⁸

Primárnym dôvodom, pre ktorý európske (ale aj iné štáty) podpisovali dohody OS s USA bolo udelenie antritrustovej imunity aerolíniám signatárskeho štátu. Za normálnych okolností zahraničné aerolínie, ktoré majú oprávnenie na medzinárodnú prepravu do USA, nemôžu vstupovať do aliancií, inak by o toto oprávnenie prišli. Po uzatvorení OS dohody USA tieto praktiky povoľujú, ale len s inými aerolíniami USA alebo daného štátu (ktorý je druhou stranou OS dohody). Aliencie so spoločnosťami z iných štátov sú naďalej zakázané. Tieto dohody tak vlastne diskriminovali aerolínie

¹⁷⁷ GRANČAY, M. Cesta k otvorenému nebu: genéza leteckých vzťahov USA-EÚ. [online], dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Cesta_k_otvorenemu_nebu.pdf

¹⁷⁸ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBIRLOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005, s. 134.

ostatných členských štátov a vylučovali ich z transatlantickej prepravy medzi danou krajinou a USA.¹⁷⁹

Európska komisia, uvedomujúc si možné negatívne dôsledky fragmentácie európskeho leteckého systému, zásadne nesúhlasila s uzatváraním OS dohôd medzi USA a členskými štátmi EÚ. Svoj postup koordinovala v dvoch líniách. Na jednej strane sa usilovala o získanie mandátu od Rady na vyjednanie celounijnej dohody o otvorenom nebi. Na druhej strane podala v r. 1998 žaloby u ESD na štáty, ktoré boli stranami bilaterálnych OS dohôd s USA.¹⁸⁰

5.4.5 Rozsudky ESD; posudky ESD

V tejto časti sa budem zaoberať koncepciou implicitných právomocí, ktorá bola prvýkrát spomenutá v rozsudku AETR. Uvediem i ďalšie rozhodnutia a posudky ESD, ktoré sa ďalej zaoberali touto problematikou, predovšetkým rozsudok C-467/98 „otvorené nebo“, ktorý mal výrazný vplyv aj na otázky týkajúce sa právnej úpravy leteckej dopravy na medzinárodnej úrovni.

Rozsudok Súdneho dvora zo dňa 31. marca 1971

Komisia Európskych spoločenstiev proti Rade Európskych spoločenstiev

Vec 22/70 „AETR“

V tomto rozhodnutí sa ESD zaoberal spôsobilosťou ES uzatvárať medzinárodné zmluvy s tretími štátmi v oblasti spoločnej dopravnej politiky a tiež implicitnými právomocami ES v oblasti medzinárodných vzťahov.

Návrhom doručeným dňa 19. 5. 1970 Komisia požadovala zrušenie jednania Rady zo dňa 20. 3. 1970, ktoré sa týkalo aktivít členských štátov ES vedúcich pod záštitou Ekonomického výboru OSN pre Európu k uzatvoreniu Európskej dohody o práci posádok vozidiel v medzinárodnej nákladnej cestnej preprave (francúzsky Accord

¹⁷⁹ M. Grančay uvádza ako príklad spoločnosť Deutsche BA so sídlom v Nemecku, ktorá bola v 49 – percentnom vlastníctve British Airways. Napriek tomu, že sa technicky jednalo o nemeckého prepravcu, táto spoločnosť by nikdy nezískala právo na prepravu medzi Nemeckom a USA, pretože USA ju za nemeckú nepovažovali. Prepravu medzi Nemeckom a USA na základe OS mohli vykonávať len nemecké a americké aerolínie. Všetky ostatné spoločnosti boli z prepravy vylúčené, čo viedlo k určitému zníženiu konkurencieschopnosti európskych aerolínií a k fragmentácii trhu.

¹⁸⁰ GRANČAY, M. Cesta k otvorenému nebu: genéza leteckých vzťahov USA-EÚ. [online], dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Cesta_k_otvorenemu_nebu.pdf

europeén sùr le transport routiers, skratka AETR; anglicky Europe Agreement on Road Transport, skratka EART).

Rozsudok AETR dal vznik koncepcii implicitných právomocí založenej na paralelizme vnútorných a vonkajších právomocí (viď vyššie). V oblastiach, kde je daná vnútorná právomoc Spoločenstva (napr. doprava, hospodárska súťaž...) sa môže javiť ako nevyhnutné, pokiaľ to vyžaduje naplnenie cieľov vnútorného trhu a tieto oblasti majú medzinárodné súvislosti, uzavrieť medzinárodnú zmluvu. Pre toto však chýbalo v zmluve výslovné zmocnenie.

Z judikatúry ESD vyplýva, že ak danú oblasť doposiaľ nepokrylo zmluvami Spoločenstvo, majú možnosť uzatvoriť zmluvy členské štáty. Ak však v tejto oblasti už existuje konkrétna vnútorná legislatíva ES založená na článku 308 ZES a ak vznikne potreba úpravy v oblasti medzinárodného práva, potom je už daná právomoc Spoločenstva, pretože podľa názoru ESD v takomto prípade existujú paralelne vnútorné a vonkajšie právomoci Spoločenstva, ktoré nie je možné oddeľovať. Rozlišuje sa teda výlučná právomoc a priori a výlučná právomoc získaná. ESD tak dospel k záveru, že ES má spôsobilosť nadväzovať právne vzťahy s tretími štátmi v celom rozsahu cieľov definovaných v ZES. Táto spôsobilosť je daná nielen výslovnými ustanoveniami Zmluvy, ale vyplýva aj z iných ustanovení Zmluvy a z opatrení prijatých v rámci týchto ustanovení orgánmi ES.

To znamená, že ak Spoločenstvo s cieľom implementácie nejakej spoločnej politiky upravenej v ZES prijme opatrenia, nemajú členské štáty naďalej právo jednať ani individuálne ani kolektívne o uzatvorení záväzku s tretími štátmi, pokiaľ by tieto záväzky mohli ovplyvniť tieto spoločné opatrenia alebo zmeniť ich rozsah s ohľadom na realizáciu ustanovení zmluvy. Systém vnútorných opatrení Spoločenstva nemôže byť oddeľovaný od vonkajších vzťahov.¹⁸¹

Toto veľmi často citované rozhodnutie vytvorilo tzv. doktrínu AETR, ktorá všeobecne vymedzuje vzťahy Spoločenstva k tretím štátom. Spočíva najmä v tom, že členské štáty sa nemôžu navonok zaväzovať takým spôsobom, ktorý by bol nezlučiteľný s právom ES. Spoločenstvo je výlučne oprávnené k uzatváraniu medzinárodných zmlúv v oblastiach, v ktorých už prijalo právnu úpravu. Členské štáty

¹⁸¹ PÍTROVÁ, L., POMAHÁČ, R. Průvodce judikaturou Evropského soudního dvora. 2. díl. Praha: Linde, 2001, s. 252 – 264.

výslovne potvrdili platnosť tejto doktríny v Prehlásení v prílohe č. 10 k Maastrichtskej zmluve zo 7. 2. 1992.¹⁸²

Posudok č. 1/76

Posudok Európskeho súdneho dvora k návrhu Zmluvy o vytvorení Európskeho fondu vnútornej plavby, SbSD 1977, 741

Komisia sa obrátila na ESD so žiadosťou o vydanie posudku podľa čl. 300 odst. 6 ZES o zlučiteľnosti návrhu zmluvy medzi Spoločenstvom a Švajčiarskom s právom ES. Medzi problémami, ktoré Komisia naznačila, je i del'ba právomocí medzi ES a členskými štátmi, čo umožnilo, aby ESD precizoval rozsudok AETR.

Rozsudok AETR zakotvil tzv. teóriu vnútorných a vonkajších právomocí, ale nevyriešil otázku, či orgány ES musia začať využívať svoje právomoci, ktoré na ne preniesli členské štáty, najprv vnútri ES, a až potom na základe existencie týchto vnútorných pravidiel je možné prijať opatrenia vo vonkajších vzťahoch, alebo či vonkajšie opatrenia môžu predchádzať pred opatreniami intrakomunitárnymi.¹⁸³ Súdny dvor dospel k záveru, že právomoc ES vo veciach, ktoré na neho preniesli členské štáty, je výlučne daná navonok i vtedy, keď ES v danej otázke dosiaľ neprijalo žiadne vnútorné opatrenie.¹⁸⁴ ESD v tomto posudku teda vyriešil túto otázku v prospech druhej eventuality, neskôr však svoj názor zmenil – vid' posudok 1/94.¹⁸⁵

Posudok č. 2/91

Posudok Súdneho dvora vo veci Dohovoru ILO č. 170 SbSD I-1061

25. 6. 1990 uzavrela Medzinárodná organizácia práce Dohovor č. 170 o bezpečnosti na pracovisku pri zaobchádzaní s chemikáliami. Komisia bola presvedčená, že tento dohovor spadá do výlučnej právomoci Spoločenstva, pretože to v oblasti bezpečnosti práce vydalo väčší počet smerníc. Členské štáty to popierali, pretože podľa čl. 136 – 145 ZES môže Spoločenstvo vydávať len minimálne predpisy, nad úroveň ktorých môžu členské štáty stanoviť vyššiu úroveň bezpečnosti práce.

¹⁸² PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 109.

¹⁸³ TICHÝ, L. et al. Dokumenty ke studiu evropského práva. Praha: Linde, 2006, s. 849 – 850.

¹⁸⁴ PAUKNEROVÁ, M. Právo Evropské unie a doprava. Právní rozhledy, Příloha Evropské právo, 1998, ročník 2, č. 9, s. 4.

¹⁸⁵ TICHÝ, L. et al. Dokumenty ke studiu evropského práva. Praha: Linde, 2006, s. 849 – 850.

V danom prípade zmocnila Rada Komisiu nielen k vedeniu jednaní o dohovore, ale taktiež k jednaniam s členskými štátmi. Preto sa Komisia obrátila na ESD so žiadosťou o posudok ohľadne právomoci uzavrieť tento dohovor.

Vyriešenie otázky, či je pre uzatvorenie konkrétnej vonkajšej zmluvy daná výlučná alebo zdieľaná právomoc Spoločenstva má základný dopad na spôsob uzatvorenia takejto zmluvy a koordináciu postupu komunitárnych orgánov s členskými štátmi. Posudok jednoznačne ukladá pre prípad zdieľaných právomocí v konkrétnej veci povinnosť takejto spolupráce.

Súd však tiež upozorňuje, že zdrojom výlučnosti určitej právomoci nemusí byť len výslovné ustanovenie ZES, ale tiež plné pokrytie pôvodne zdieľanej oblasti sekundárnym právom Spoločenstva.¹⁸⁶

Rozsudok Súdneho dvora zo dňa 5. novembra 2002

Komisia Európskych spoločenstiev proti Dánskemu kráľovstvu

Vec C-467/98 „otvorené nebo“

Komisia ES podala žalobu pre nesplnenie povinnosti na základe čl. 226 proti Dánskemu kráľovstvu. Uvedeného porušenia ZES sa Dánsko malo dopustiť tým, že samostatne dojednálo, podpísalo a uzavrelo so Spojenými štátmi americkými dohodu v oblasti leteckej dopravy označovanú ako „otvorené nebo“. Komisia tvrdila, že šlo o porušenie povinností stanovených v čl. 10 a v čl. 43 ZES, a tiež sekundárnych právnych predpisov. Porušením ZES bolo podľa Komisie i to, že Dánsko ponechalo v platnosti dohodu o leteckej doprave, ktorú s USA uzavrelo v r. 1944, a ustanovenia ktorej sú nezlučiteľné so ZES, konkrétne predovšetkým s článkom 52 ZES. Tým nesplnilo tiež povinnosti vyplývajúce z čl. 234 ZES.

Právne predpisy ES, ktoré sa vzťahujú na tento prípad vychádzajú predovšetkým zo ZES, a to z ustanovenia čl. 80 odst. 1 a odst. 2 ZES (vid' vyššie). Na základe toho, za účelom postupného zavádzania vnútorného trhu v leteckej doprave, Rada prijala v rokoch 1987, 1990 a 1992 tri „balíčky“ nariadení, účelom ktorých bolo jednak zaistiť na jednej strane voľné poskytovanie služieb v leteckej doprave, a tiež jednotné

¹⁸⁶ TICHÝ, L. et al. Dokumenty ke studiu evropského práva. Praha: Linde, 2006, s. 857 – 861.

používanie súťažných pravidiel ES v tejto oblasti (viď podkapitola 5.3.1). Niektoré články predmetných nariadení sa vzťahujú aj na dopravcov z tretích štátov¹⁸⁷.

Komisia podala proti Dánsku žalobu na základe toho, že porušilo vonkajšiu právomoc Spoločenstva tým, že dojednalo so Spojenými štátmi sporné záväzky. Komisia tvrdila, že toto porušenie vyplýva zo zmyslu posudku Súdneho dvora 1/76 z dojednania dohody, ktorá uvedené záväzky na úrovni Spoločenstva obsahuje, a zo skutočnosti, že tieto sporné záväzky majú v zmysle rozsudku vo veci AETR dopad na pravidlá, ktoré Spoločenstvo v oblasti dopravy prijalo.

Pokiaľ ide o tvrdenú právomoc v zmysle posudku ESD 1/76, Súdny dvor skonštatoval, že v tomto prípade sa nejedná o situáciu, kde by mohla byť vnútorná právomoc Spoločenstva účinne uskutočňovaná len súbežne s vonkajšou právomocou, a na základe týchto úvah skonštatoval, že tvrdenie Komisie týkajúce sa porušenia vonkajšej právomoci (v zmysle posudku 1/76) je nepodložené.¹⁸⁸

Pokiaľ ide o tvrdenú existenciu právomoci v zmysle rozsudku AETR, považoval Súdny dvor za nutné znovu uviesť, že ustanovenie čl. 80 odst. 2 ZES predovšetkým upravuje právomoc Spoločenstva k prijatiu opatrení v oblasti leteckej dopravy. Táto právomoc však primárne závisí na rozhodnutí Rady. Uvedené ustanovenie slúžilo ako právny základ pre prijatie „tretieho balíčka“ právnych predpisov v oblasti leteckej dopravy. ESD konštatoval, v súlade s doktrínou AETR, že vždy, keď Spoločenstvo prijme ustanovenie, ktorým sa v akejkoľvek forme zavádzajú spoločné pravidla pre uskutočnenie spoločnej politiky predvídanej v ZES, nemajú členské štáty naďalej právo (či už jednáajú jednotlivo, alebo dokonca i spoločne) dojednávať záväzky voči tretím štátom, ktoré sa dotýkajú týchto pravidiel. V rozsahu, v ktorom dochádza k zavádzaniu týchto spoločných pravidiel, môže totiž len samotné Spoločenstvo prevziať a plniť záväzky dojednané vo vzťahu k tretím štátom s účinkami pre celú oblasť použitia právneho poriadku Spoločenstva.

Aj keď tieto závery predpokladajú existenciu výlučnej vonkajšej právomoci ES v dôsledku prijatia vnútorných opatrení, je treba si položiť otázku, či je možné tieto závery použiť aj prípade takého ustanovenia, akým je čl. 80 odst. 2 ZES. Tento odstavec priznáva Rade právomoc rozhodnúť, do akej miery a akým postupom bude možné stanoviť vhodné opatrenia pre leteckú dopravu, t.j. aj pre vonkajší aspekt tejto oblasti.

¹⁸⁷ Napr. Nariadenie č. 95/93 zo dňa 18. 1. 1993 o spoločných pravidlách pre pridelovanie letiskových časov na letiskách Spoločenstva.

¹⁸⁸ Bližšie napr. Vnější vztahy: Právní subjektivita Společenství. Judikatura Evropského soudního dvora, 2006, roč. 3, č. 2, s. 137 – 138.

V návaznosti na to ESD uviedol, že ak by členské štáty mali možnosť uzatvárať medzinárodné dohody, ktoré majú dopad na spoločné pravidlá prijaté na základe čl. 80 odst. 2 ZES, narušilo by to dosahovanie cieľov, ktoré sú týmito pravidlami sledované, t.j. ES by nemohlo vykonávať svoje hlavné poslanie, ktorým je ochrana spoločného záujmu.

Podľa názoru ESD bolo potrebné určiť podľa akých pravidiel Spoločenstvo nadobúda vonkajšiu právomoc v dôsledku výkonu svojej vnútornej právomoci. Podľa judikatúry ESD je tomu tak v prípade, že medzinárodné záväzky spadajú do pôsobnosti spoločných pravidiel (rozsudok AETR, bod 30), alebo v každom prípade, keď patria do oblasti, ktorú takéto pravidlá už vo veľkej miere pokrývajú. Súdny dvor rozhodol, že členské štáty na seba nemôžu brať medzinárodné záväzky mimo rámec spoločných orgánov, a to ani vtedy, keď medzi týmito záväzkami a spoločnými pravidlami neexistuje žiadny rozpor. Týmto spôsobom, ak teda Spoločenstvo začlenilo do svojich vnútorných normatívnych aktov ustanovenia o zaobchádzaní so štátnymi príslušníkmi tretích štátov alebo výslovne zverilo svojim orgánom právomoc vyjednávať s tretími štátmi, nadobúda výlučnú vonkajšiu právomoc v rozsahu pôsobnosti týchto aktov. To platí dokonca i pri neexistencii výslovnej doložky zmocňujúcej jeho orgány k vyjednávaniu s tretími štátmi, v prípade že Spoločenstvo uskutočnilo úplnú harmonizáciu v určitej oblasti, pretože takto prijaté spoločné pravidlá by mohli byť dotknuté v zmysle rozsudku AETR (ak by si členské štáty zachovali voľnosť vyjednávať s tretími štátmi.)

Aby mohlo byť prijaté rozhodnutie v tejto veci, bolo nevyhnutné určiť, či môžu byť spoločné pravidlá, z ktorých Komisia v rámci svojej žaloby vychádzala, dotknuté medzinárodnými záväzkami, ktoré na seba Dánsko vzalo. Podľa čl. 1 odst. 2 písm. a) nariadenia č. 2409/92 sa toto nariadenie nevzťahuje na tarify a sadzby uložené inými leteckými dopravcami než dopravcami ES. Je však stanovené, že toto ustanovenie sa nedotýka odstavca 3 tohto článku. Podľa čl. 1, odst. 3 nariadenia č. 2409/92 sú len leteckí dopravcovia ES oprávnení zaviesť nové produkty alebo nižšie tarify pre rovnocenné produkty, než sú tarify existujúce. Z týchto ustanovení posudzovaných spoločne vyplýva, že 2409/92 nepriamo, ale definitívnym spôsobom zakázalo leteckým dopravcom z tretích štátov, ktorí pôsobia v ES, aby zavádzali nové produkty alebo nižšie než existujúce tarify pre rovnocenné produkty. Týmto spôsobom zákonodarca Spoločenstva obmedzil slobodu týchto leteckých dopravcov stanovovať sadzby a tarify v prípade, keď podnikajú na trhu ES. Spoločenstvo tiež získalo výlučnú právomoc (v

rozsahu uvedenom v čl. 1 odst. 3 nariadenia 2409/92) dojednávať záväzky s tretími štátmi týkajúce sa obmedzenia slobody leteckých dopravcov z tretích štátov pokiaľ ide o tarify a sadzby.

Z toho vyplýva, že Dánske kráľovstvo nemá od vstupu nariadenia č. 2409/92 v platnosť právo uzatvárať vlastné medzinárodné záväzky týkajúce sa taríf a sadziieb používaných leteckými dopravcami z tretích štátov na leteckých trasách vnútri ES.

Súdny dvor rozhodol, že Dánske kráľovstvo tým, že ponechalo v platnosti medzinárodné záväzky, ktoré dojednálo s USA nesplnilo svoje povinnosti podľa článku 10 ZES a čl. 43 ZES a povinnosti vyplývajúce z nariadenia Rady (EHS) č. 2409/92 zo dňa 23. 7. 1992 o tarifách a sadzbách za letecké služby a nariadenie Rady (EHS) č. 2299/89 zo dňa 24. 7. 1989 o kódexe správania pre používanie počítačových rezervačných systémoch, v znení nariadenia Rady (EHS) č. 3089/93 zo dňa 29. 10. 1993.¹⁸⁹

Posudok 1/03

Posudok Súdneho dvora (pléna) zo dňa 7. februára 2006

Stredobodom pozornosti v tomto posudku bolo uzatvorenie nového Luganského dohovoru. Pôvodný Luganský dohovor o súdnej príslušnosti a výkone rozhodnutí v občianskych a obchodných veciach z r. 1988 vytvárala medzi zmluvnými štátmi Európskeho združenia voľného obchodu (ďalej „EZVO“) a členskými štátmi ES obdobný systém ako Bruselský dohovor¹⁹⁰, členská základňa ktorého však bola obmedzená len na štáty ES.¹⁹¹ V dobe svojho uzatvorenia táto oblasť nespadała do právomoci ES, preto šlo o klasickú mnohostrannú medzinárodnú zmluvu medzi členskými štátmi ES a tretími štátmi.

Amsterdamská zmluva zahrnula justičnú spoluprácu v civilných veciach do komunitárneho práva a dôsledkom toho bolo nahradenie Bruselského dohovoru nariadením Rady ES č. 44/2001, zo dňa 22. 12. 2000 o súdnej príslušnosti a uznávaní a vykonávaní súdnych rozhodnutí v občianskych a obchodných veciach („Brusel I“). Toto nariadenie sa mierne odlišuje od pôvodného Bruselského dohovoru, takže vyvstala

¹⁸⁹ Vnější vztahy: Právní subjektivita Společenství. Judikatura Evropského soudního dvora, 2006, roč. 3, č. 2, s. 138 – 141.

¹⁹⁰ Úr. vest. 1997, C 15, s. 1.

¹⁹¹ BŘÍZA, P. Evropský soudní dvůr: Posudek k nové Luganské úmluvě značně posiluje vnější pravomoci Společenství. Právní rozhledy, 2006, roč. 14, č. 10, s. 384.

otázka zodpovedajúcich zmien Luganského dohovoru, ktorá v súčasnej dobe zaväzuje okrem existujúcich členov ES len štáty EZVO. Posun z hľadiska formálneho spočíva v tom, že predmet dohovoru teraz spadá do právomoci ES.¹⁹² V r. 2002 zmocnila Rada Komisiu k jednaniam smerujúcim k prijatiu tzv. nového Luganského dohovoru. Rada však v zmocnení neuviedla, či uzatvorenie tejto zmluvy spadá do výlučnej právomoci Spoločenstva alebo do zdieľanej právomoci Spoločenstva a členských štátov. Rada teda využila právo dané článkom 300 odst. 6 ZES a požiadala ESD, aby posúdil tento zásadný aspekt uzatvorenia nového Luganského dohovoru.¹⁹³

Podľa ESD sú pravidlá ES o uznávaní a vykonávaní rozhodnutí neoddeliteľné od pravidiel o súdnej príslušnosti, s ktorými tvoria ucelený a súdržný systém. Nový Luganský dohovor by sa dotkol jednotného a súdržného použitia pravidiel Spoločenstva týkajúcich sa jednak súdnej príslušnosti, a tiež uznávania a výkonu rozhodnutí, a riadneho fungovania uceleného systému zavedeného týmito pravidlami.¹⁹⁴ ESD v posudku 1/03 dospel k záveru, že nový dohovor je spôsobilý ovplyvniť aplikáciu nariadenia „Brusel I“, a preto spadá do výlučnej právomoci ES. To znamená, že stranou nového dohovoru nebudú členské štáty, ale ES, ktoré tým vykonáva svoju právomoc regulovať v tejto oblasti vzťahy s tretími štátmi.¹⁹⁵

5.4.6 Dohoda o otvorenom nebi medzi USA a ES/EÚ – obsah dohody

V sérii rozsudkov „open skies“ vyhlásil ESD dovtedajšiu prax členských štátov EÚ uzatvárať liberalizačné letecké dohody s USA na bilaterálnom základe za odporujúcu princípom spoločného trhu. Problém predstavovala tzv. národná klauzula, ktorá povoľovala prevádzkovanie leteckej prepravy medzi USA a konkrétnym členským štátom iba aerolíniami USA a daného členského štátu, a vylučovala tak leteckých dopravcov z ostatných štátov EÚ. Tento problém bolo možné vyriešiť len bilaterálnou renegociáciou všetkých zmlúv alebo komplexným prístupom EÚ. Žiadna inštitúcia EÚ však dovtedy nedisponovala kompetenciou rokovať o bilaterálnych leteckých dohodách s tretími štátmi. Európska komisia preto rozhodnutím ESD získala vážny argument pre

¹⁹² TÝČ, V. Právomoci Evropského společenství k uzavírání mezinárodních smluv. In Pocta Zdeňku Kučerovi k 80. narozeninám. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2008, s. 303.

¹⁹³ BŘÍZA, P. Evropský soudní dvůr: Posudek k nové Luganské úmluvě značně posiluje vnější pravomoci Společenství. Právní rozhledy, 2006, roč. 14, č. 10, s. 384.

¹⁹⁴ PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 110.

¹⁹⁵ TÝČ, V. Právomoci Evropského společenství k uzavírání mezinárodních smluv. In Pocta Zdeňku Kučerovi k 80. narozeninám. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2008, s. 303.

svoju činnosť a v júni 2003 jej následne bol Radou udelený mandát na rokovania o leteckej dohode s USA¹⁹⁶.

Rokovania trvali do marca 2007 a Dohoda o leteckej doprave (nazývaná tiež Dohoda o otvorenom nebi) bola slávnostne podpísaná vo Washingtone v apríli toho istého roku. Dátum jej účinnosti bol stanovený na 30. marca 2008. Dohoda o otvorenom nebi medzi USA a EÚ sa stala najvýznamnejším liberalizačným dokumentom v leteckej doprave vôbec. Aj keď nepredstavuje úplnú liberalizáciu transatlantického trhu, ide o prvý krok k vytvoreniu transatlantickej voľnej leteckej zóny. Preto sa nazýva aj „Prvý stupeň Open Skies“.

Hlavným bodom Dohody o otvorenom nebi je zmena pravidiel pre prevádzkovanie letov medzi USA a EÚ. Dohoda zavádza princíp komunitárneho prepravcu, t.j. akékoľvek v Únii registrované aerolínie môžu slobodne lietať z akéhokoľvek európskeho letiska na akékoľvek miesto v USA. Rovnaké práva získavajú aj americké aerolínie. Jedná sa teda o vzájomné udelenie 3. a 4. leteckej slobody medzi USA a EÚ. Recipročne sa udeľuje aj piata letecká sloboda.¹⁹⁷ Táto je upravená v čl. 3, odst. 1 písm. c), ktorý stanoví:

„Každá strana udelí druhej strane na účely vykonávania medzinárodnej leteckej dopravy leteckými spoločnosťami druhej strany tieto práva:

c) právo vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu medzi bodmi na týchto trasách:

i) v prípade leteckých spoločností Spojených štátov (ďalej len "letecké spoločnosti USA"): z bodov ležiacich za Spojenými štátmi cez Spojené štáty a medziľahlé body do ktoréhokoľvek bodu alebo bodov v ktoromkoľvek členskom štáte alebo štátoch a za nimi; a v prípade letov určených len na prepravu nákladu: medzi ktorýmkoľvek členským štátom a ktorýmkoľvek bodom alebo bodmi (vrátane bodov v ktorýchkoľvek iných členských štátoch);

ii) v prípade leteckých spoločností Európskeho spoločenstva a jeho členských štátov (ďalej len "letecké spoločnosti Spoločenstva"): z bodov ležiacich za členskými štátmi cez členské štáty a medziľahlé body do ktoréhokoľvek bodu alebo bodov v Spojených štátoch a za nimi; v prípade letov určených len na prepravu nákladu: medzi Spojenými

¹⁹⁶ Komisia sa o získanie takéhoto mandátu usilovala už od počiatku 90. rokov 20. storočia, avšak Rada tieto iniciatívy dlho odmietala. V roku 1996 síce Komisia získala od Rady mandát pre jednanie menom ES so Spojenými štátmi ohľadne dohody o leteckej doprave, bol však obmedzený len na niektoré výslovne uvedené oblasti a bolo výslovne stanovené, že sa netýka prístupu na trh, kapacít, výberu leteckých dopravcov a stanovovania cien. Bližšie Vnější vzťahy: Právni subjektivita Spoločenství. Judikatura Evropského soudního dvora, 2006, roč. 3, č. 2, s. 135 – 136.

¹⁹⁷ GRANČAY, M. Cesta k otvorenému nebu: genéza leteckých vzťahov USA-EÚ. [online], dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Cesta_k_otvorenemu_nebu.pdf

štátmi a ktorýmkoľvek bodom alebo bodmi; a v prípade kombinovaných letov: medzi ktorýmkoľvek bodom alebo bodmi v Spojených štátoch a ktorýmkoľvek bodom alebo bodmi na území člena Spoločného európskeho leteckého priestoru (ďalej len "ECAA") odo dňa podpísania tejto dohody;...“

Zároveň sa rušia codesharingové, kapacitné a cenové obmedzenia.

Reštrikcie naďalej zostávajú v oblasti vlastníctva aerolínií, kde letecké spoločnosti Spoločenstva nemôžu vlastniť viac ako 25% amerických aerolínií, a americké spoločnosti môžu vlastniť maximálne 49,9% hlasovacích práv v európskych aerolíniách.¹⁹⁸ Podmienky pre vlastníctvo leteckých spoločností sú stanovené v Prílohe IV týkajúcej sa vlastníctva, investícií a kontroly.

Letecké spoločnosti Spoločenstva získali určité prístupové práva k „Fly America“, čo je vlastne program pre prepravu cestujúcich a nákladu financovaný vládou USA. Táto oblasť je upravená v čl. 3 odst. 7 Dohody a v Prílohe III.

Dohoda ďalej obsahuje ustanovenia týkajúce sa mechanizmov, ktoré majú zabezpečiť spoluprácu v oblasti bezpečnosti letectva – v čl. 9, v oblasti súťažného práva (obsiahnuté v čl. 20 Dohody a v Prílohe II.) a v oblasti štátnych dotácií a podpor (čl. 14 dohody).

Článok 18 hovorí o vytvorení Spoločného výboru, ktorý sa má schádzať minimálne raz ročne s cieľom viesť konzultácie o tejto dohode, vyhodnocovať jej vykonávanie, môže tiež riešiť otázky týkajúce sa výkladu Dohody.

V čl. 18, písm. h) je zakotvený základ pre prípadný spoločný postup EÚ a USA vo vzťahu k tretím štátom a na pôde medzinárodných organizácií.

Dohoda sa zaoberá aj ochranou životného prostredia – konkrétne ide o čl. 15, kde sú základy pre oblasť technickej spolupráce vo vzťahu k zmenám klímy.

Významný je čl. 21, ktorý hovorí o druhej etape rokovaní, v odstavci 2 sú stanovené body prioritného záujmu oboch strán. Zaujímavý je ale predovšetkým odstavec 3, v ktorom si (v stručnosti) strany vyhradzuju právo pozastaviť práva zakotvené v Dohode, ak v stanovenom čase nebude dosiahnutá dohoda týkajúca sa druhého stupňa otvoreného neba.¹⁹⁹

Dohoda sa týka celého územia EÚ, t.j. aj tých krajín, ktoré nemali pred jej prijatím bilaterálne open skies dohody s USA. Dohoda ruší platnosť dohody Bermuda

¹⁹⁸ GRANČAY, M. Cesta k otvorenému nebu: genéza leteckých vzťahov USA-EÚ. [online], dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Cesta_k_otvorenemu_nebu.pdf

¹⁹⁹ GOETEYN, G. EC Aviation Scene: Major Developments November 2006 – February 2007. *Air and Space Law*, 3/2007, Vol. 32, . 202 – 203.

II. medzi USA a Veľkou Britániou, a dáva tak americkým aj európskym aerolíniám neobmedzený prístup k letisku Heathrow (v rámci jeho kapacitných možností). To je možné považovať za najväčší zisk na strane USA – Veľká Británia je totiž najdôležitejším vstupným trhom do Európy. USA teda dosiahli svoj hlavný cieľ – prístup na letisko Heathrow, čo však nemožno konštatovať na strane EÚ. Za jej hlavný cieľ bolo možné považovať uvoľnenie reštrikcií v oblasti vlastníctva leteckých spoločností, do Dohody o otvorenom nebi sa však dostalo len vágne ustanovenie o ponechaní tejto otázky ďalším rokovaniam. EÚ tento cieľ nedosiahla a kritici Európskej komisii vyčítajú, že spravila priveľké ústupky a USA nebudú mať záujem na ďalšom rokovaní. Vyššie spomenuté ustanovenie čl. 21 odst. 3 Dohody však poskytuje určité záruky, že tomu tak nebude.²⁰⁰

5.4.7 Dopady, prínosy a negatíva Dohody o otvorenom nebi medzi USA a ES/EÚ

Prvou štúdiou dopadov Otvoreného neba bola tzv. Brattlova správa vypracovaná na objednávku Európskej komisie v r. 2002. Táto predpokladá zvýšenie transatlantickej dopravy o 4 – 11 mil. pasažierov ročne. Na vnútrounijných linkách odhaduje ročný rast o 13 – 36 mil. pasažierov. Otvorené nebo tiež malo priniesť 4800 – 16 300 nových pracovných miest relatívne rovnomerne distribuovaných medzi USA a EÚ.

Pred definitívnym schválením Dohody o otvorenom nebi zadala EK vypracovanie novej štúdie konzultantskej firme Booz Allen Hamilton. Táto štúdia vychádza z Brattlovej správy a aplikuje ju na nové podmienky vo svetovom hospodárstve. Dopady Otvoreného neba skúma v časovom horizonte 5 rokov. Nárast počtu transatlantických pasažierov v uvedenom období špecifikuje na 26 miliónov, čo predstavuje až 50-percentný nárast. Predpokladá vytvorenie 22 000 nových pracovných príležitostí v sektore letectva a ďalších 50 000 nepriamych.

Vo všeobecnosti možno tvrdiť, že BAH prichádza s pozitívnejšími závermi o dopadoch Otvoreného neba než Brattlova správa. Tento fakt je zapríčinený predovšetkým rýchlym boomom leteckej dopravy po prekonaní krízy spôsobenej teroristickými útokmi z 11. septembra 2001. Ďalším dôvodom je, že kým Brattlova

²⁰⁰ GRANČAY, M. Cesta k otvorenému nebu: genéza leteckých vzťahov USA-EÚ. [online], dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Cesta_k_otvorenemu_nebu.pdf

správa sa zameriava na 15 členov EÚ existujúcich v r. 2002, v prípade BAH ide už o posudzovanie rozšírenej Európskej únie – t.j. o 25 členských štátov.

Spomedzi ďalších autorov je možné spomenúť D. Robynovú, členku Brattlovho výboru, ktorá vo svojej práci z r. 2005 prevzala výsledky pozitívneho scenára Brattlovej správy. Považuje ich za pravdepodobné, relatívne konzervatívne odhady, čo zdôvodňuje poklesom kurzu dolára voči euru a rozšírením Únie. Opačného názoru sú Mayorová a Tol, ktorí predchádzajúcimi štúdiami odhadované dopady považujú za vysoko nadhodnotené a rast počtu pasažierov stanovujú na 1 – 14%.

Problematika ekologických implikácií Otvoreného neba je dosiaľ zanedbávaná. Medzeru vyplňa iba štúdia autorskej dvojice Mayor, Tol, ktorí prostredníctvom modelovania a tvorby scenárov pre rôznu úroveň poklesu cien leteniek predpokladajú zvýšenie celosvetových emisií CO₂ až do úrovne 0,7 % (pri 50-percentnom poklese cien leteniek). Ak dôjde navyše k efektu vyberania si vzdialenejších dovolenkových destinácií, a teda substitúcii krátkych letov za dlhé, emisie sa môžu zvýšiť až o 2,8%. Dopady na životné prostredie sa vyznačujú určitou dichotómiou – zvýšenie počtu letov sa nevyhnutne premietne do zvýšenia emisií a hluku, predovšetkým v oblasti letísk. Na druhej strane, očakávaný príchod lietadiel novej generácie a úspory umožňujúce vyššie investície do vedy a výskumu budú vplývať na znižovanie hluku a emisií. Z krátkodobého hľadiska zrejme preváži efekt zvýšenia negatívnych environmentálnych vplyvov. V dlhodobom horizonte možno ale predovšetkým s ohľadom na inovácie v sektore očakávať obmedzenie dopadov na životné prostredie.

Otvorené nebo bude viesť nielen k užšej spolupráci leteckých spoločností, ale aj k spolupráci medzi štátmi a štátnymi inštitúciami. Príkladom môže byť zjednotenie pravidiel bezpečnosti, spolupráca pri vyšetrowaní nehôd, výmena informácií o pasažieroch, konzultácie vo veciach hospodárskej súťaže atď.²⁰¹

K možným dopadom OS sa vyjadrili aj ďalší odborníci, ako napríklad Graham Pickett zo spoločnosti Deloitte, ktorý predpokladá, že najväčší dopyt bude po letoch z letiska Heathrow, kde problémom môže byť zaistenie letiskového slotu²⁰². Reakciou na to môže byť realizácia fúzií a akvizícií medzi leteckými spoločnosťami (najmä za predpokladu, že bude dosiahnutá dohoda aj o druhom stupni OS, ktorá by mala priniesť uvoľnenie pravidiel pre európske investície a nákupy podielov v amerických leteckých

²⁰¹ GRANČAY, M. Projekt Otvorené nebo EÚ-USA a jeho ekonomické a ekologické implikácie.

[online], Brno, 2008, ISBN 978-80-87222-03-4, dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Otvorene_nebo.pdf

²⁰² Ide o pridelený letiskový čas a dátum priletu a odletu lietadla.

spoločnostiach.). Zo spomínaných zmien by mali profitovať aj zákazníci, keďže v dôsledku zvýšenia konkurencie dôjde k zníženiu cien leteniek, i keď podľa G. Picketta sa to zrejme dotkne najmä leteniek typu business class. Ďalším pozitívom by podľa Josefa Kotrbu z Deloitte Česká republika mohlo byť zavádzanie nových leteckých spojení z iných európskych letísk (t.j. mimo Heathrow), čím sa opäť zvýši konkurencia. Pokiaľ ide o leteckých dopravcov v strednej a východnej Európe, títo prevádzku hlavne lety na krátke a stredné vzdialenosti s minimom transatlantických liniek, takže u nich bude dopad OS skôr nepriamy.²⁰³

Vyššie uvedené štúdie sú len vedeckými prognózami, skutočné dopady Otvoreného neba bude možné analyzovať až po uplynutí dlhšieho časového obdobia.²⁰⁴ Micco a Serebrinsky na základe skúmania bilaterálnych open skies dohôd USA prichádzajú k zisteniu, že k zmenám prichádza postupne – kým prvý rok po liberalizácii náklady na leteckú prepravu klesli len o 0,5%, v piatom roku už kumulatívny pokles predstavoval 9%. Je tiež nutné si uvedomiť, že plánovanie letovej siete je pre aerolínie dlhodobý proces. Spustenie novej linky sa často začína plánovať už 4 letové sezóny vopred. Preto objektívne hodnotenie efektu Otvoreného neba medzi USA a EÚ bude možné robiť až v horizonte rokov 2012 – 2013.²⁰⁵ Zatiaľ sa zdá, že predovšetkým európske aerolínie zaujali vyčkávaciu pozíciu a nezavádzajú toľko nových spojení ako sa očakávalo. Faktorom brzdiacim vývoj je i hospodárska kríza; vplyv má i vývoj cien ropy. U amerických aerolínií sa zvýšeného záujmu dostalo de facto len jedinému letisku – Londýn Heathrow.

Dôležité bude, ako sa budú vyvíjať rokovania o druhom stupni Otvoreného neba. V prípade, že budú úspešné, Brattlovou správou a BAH správou predpokladané zvýšenie objemu severoatlantickej leteckej dopravy je reálne. Otvorené nebo by sa tak mohlo stať vzorom pre podobné projekty v iných svetových regiónoch, resp. platformou pre globálnu liberalizáciu svetovej leteckej dopravy. Ak druhý stupeň neuspje, Otvorené nebo bude zrejme odsúdené na zánik.²⁰⁶

²⁰³ Dohoda „Open Skies“ umožní leteckým dopravcom väčší rozlet. Dostupné z:

http://www.deloitte.com/dtt/press_release/0,1014,sid%253D%2526cid%253D200484,00.html

²⁰⁴ GRANČAY, M. Projekt Otvorené nebo EÚ-USA a jeho ekonomické a ekologické implikácie.

[online], Brno, 2008, ISBN 978-80-87222-03-4, dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Otvorene_nebo.pdf

²⁰⁵ GRANČAY, M. Cesta k otvorenému nebu: genéza leteckých vzťahov USA-EÚ. [online], dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Cesta_k_otvorenemu_nebu.pdf

²⁰⁶ GRANČAY, M. Projekt Otvorené nebo EÚ-USA a jeho ekonomické a ekologické implikácie.

[online], Brno, 2008, ISBN 978-80-87222-03-4, dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Otvorene_nebo.pdf

5.4.8 Druhý stupeň dohody o otvorenom nebi – hlavné body predpokladanej úpravy

Dohoda o otvorenom medzi USA a EÚ, ktorá vstúpila v platnosť 30. 3. 2008 je len prvým krokom k normalizácii leteckého priemyslu. Cieľom EÚ je vytvoriť transatlantickú „Open Aviation Area“, teda voľnú leteckú zónu – jednotný trh leteckej dopravy medzi EÚ a USA s voľnými tokmi investícií a bez obmedzení týkajúcich sa leteckých služieb, vrátane prístupu na domáce trhy oboch strán. Za týmto cieľom sa uskutočnili už 2 stretnutia v rámci druhého kola rokovaní s USA. Prvé sa konalo v dňoch 15. a 16. mája 2008 v slovinskej Ljubljane, druhé vo Washingtone v dňoch 24. – 25. Septembra 2008.²⁰⁷

Hlavným bodom programu bolo (a je) uvoľnenie reštrikcií na vlastníctvo aerolínií. Vzhľadom na to, že v súčasnej dobe je proti tomuto kroku v USA silná opozícia, výsledok je takmer nemožné predvídať. Na druhej strane, EK ako poistku zapracovala do dohody prvého stupňa čl. 21, odst. 3, ktorý stanovuje, že ak strany do 30 mesiacov od začiatku rokovaní „neuzavrú v rámci druhej etapy žiadnu dohodu, každá strana si vyhradzuje právo následne pozastaviť práva ustanovené v tejto dohode“. Je zrejmé, že takýto krok by mal vážne dôsledky pre americké aerolínie, a preto by mal predstavovať dostatočnú garanciu amerických snáh o nájdenie spoločného riešenia.

Popri otázkach vlastníctva by mal druhý stupeň Otvoreného neba ďalej liberalizovať dopravné práva medzi USA a EÚ a tiež hlbšie rozvíjať spoluprácu v oblastiach ako napr. životné prostredie.²⁰⁸ Druhý stupeň OS by teda mal viesť k vytvoreniu plne otvoreného leteckého priestoru, t.j. dôjde k zrušeniu všetkých existujúcich obmedzení.²⁰⁹

Podľa Spoločného prehlásenia z rokovaní vo Washingtone zatiaľ USA a EÚ nedospeli k dohode týkajúcej sa druhého stupňa OS, ale zhodli sa aspoň na tom, že v roku 2009 budú pokračovať v rokovaní ohľadne tejto otázky.²¹⁰ Tretie stretnutie Spoločného výboru sa konalo 26. 2. 2009 v Neuilly-sur-Seine, kde obe strany znovu prezentovali svoje návrhy a dohodli sa na ďalších rokovaní v priebehu roku 2009.²¹¹

Pokiaľ je mi známe, ďalšie stretnutie sa zatiaľ neuskutočnilo.

²⁰⁷ http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/country_index/united_states_history_en.htm

²⁰⁸ GRANČAY, M. Cesta k otvorenému nebu: genéza leteckých vzťahov USA-EÚ. [online], dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Cesta_k_otvorenemu_nebu.pdf

²⁰⁹ GRANČAY, M. Projekt Otvorené nebo EÚ-USA a jeho ekonomické a ekologické implikácie. [online], Brno, 2008, ISBN 978-80-87222-03-4, dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Otvorene_nebo.pdf

²¹⁰ http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/country_index/doc/joint_statement_2.pdf

²¹¹ MACARA, P. Foreign Ownership of Airlines: The End of Flying the Flag? Air & Space Lawyer [serial online], 2009, Vol. 22, Issue 2

6. Záver

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

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

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

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

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

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

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

Zoznam literatúry:

Knihy:

1. BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z. Letecká doprava II. Praha: Vysoká škola obchodní, 2007
2. BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z. Provoz a řízení letecké dopravy. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004
3. ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. Praha: Orac, 2005
4. ELIÁŠ, K. et al. Občanský zákoník. Velký akademický komentář, 2. svazek. Praha: Linde Praha a.s., 2008
5. GOLDBIRSCHE, L. B. The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook. Haag: Kluwer Law International, 2000
6. JUNEK, J. Mezinárodní letecká doprava a její regulace. ČVUT, 2000
7. KOBLIHA, I. et. al. Obchodní zákoník, úplný text zákona s komentářem. Praha: Linde, 2006
8. KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu, Plzeň: Aleš Čeněk, 2008
9. KUČERA, Z. Mezinárodní právo soukromé. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009
10. ONDŘEJ, J. Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2004, 458 s. ISBN 80-86898-02-4
11. PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C. H. Beck, 2008
12. PAUKNEROVÁ, M. Smlouvy o dopravě v Evropské unii. In Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám. Praha: Aspi, 2008
13. PÍTRVÁ, L., POMAHÁČ, R. Průvodce judikaturou Evropského soudního dvora – 2. díl. Praha: Linde, 2001
14. PLÍVA, S. Obchodní závazkové vztahy. Praha: Aspi, a.s., 2006
15. POREDOŠ, F., ĎURIŠ, M., LYSINA, P. Základy mezinárodního práva súkromného. Bratislava: Univerzita Komenského V Bratislave, Právnická fakulta, Vydavateľské oddelenie, 2005, 244 s. ISBN 80-7160-193-4
16. TICHÝ, L., et. al. Evropské právo. Praha: C. H. Beck, 2006

17. TICHÝ, L. a kol. Dokumenty ke studiu evropského práva. Praha: Linde, 2006
18. TÝČ, V. Pravomoci Evropského společenství k uzavírání mezinárodních smluv. In Pocta Zdeňku Kučerovi k 80. narozeninám. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2008, s. 297 – 303.

Články:

1. BATRA, J. C. Modernization of the Warsaw System – Montreal 1999. Journal of Air Law and Commerce, Vol. 65
2. BŘÍZA, P. Evropský soudní dvůr: Posudek k nové Luganské úmluvě značně posiluje vnější pravomoci Společenství. Právní rozhledy, 2006, roč. 14, č. 10, s. 383 – 388.
3. GOETEYN, G.: EC Aviation Scene: Major Developments November 2006 – February 2007, Air and Space Law, 3/2007, Vol. 32
4. GRANČAY, M. Cesta k otevřenému nebu: genéza leteckých vztahov USA-EÚ. [online], dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Cesta_k_otvorenemu_nebu.pdf
5. GRANČAY, M. Ekonomicko-právna organizácia civilnej leteckej dopravy. [online], dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Ekonomicka_a_pravna_organizacia.pdf
6. GRANČAY, M. Projekt Otvorené nebo EÚ-USA a jeho ekonomické a ekologické implikácie. [online], Brno, 2008, ISBN 978-80-87222-03-4, dostupné z: http://fmv.euba.sk/files/Otvorene_nebo.pdf,
7. HORNÍK, J. Evropská unie významně posílila práva cestujících v letecké dopravě. Právní rozhledy, 15/2004, ročník 12
8. HORNÍK, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník, 3/2000, ročník 139
9. HORNÍK, J. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. Evropské a mezinárodní právo, 6/1999, ročník 8
10. HORNÍK, J. Přepravní dokumenty v mezinárodní letecké přepravě. Časopis pro právní vědu a praxi, 2/2000, ročník 8, s. 165 - 177
11. JAESCHKE, L. Významné posílení práv cestujících v EU. Evropské a mezinárodní právo, 6/2004, ročník 13
12. KONING, I. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo Under the Warsaw and Montreal Convention. Air and Space Law, 4 - 5/2008, Vol. 33

13. LARSEN, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999 [online] <http://www.rettid.dk/artikler/speciale-20020002.pdf>
14. MACARA, P. Foreign Ownership of Airlines: The End of Flying the Flag?. Air & Space Lawyer [serial online], 2009, Vol. 22, Issue 2
<Ahref="http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=a9h&AN=39234281&site=ehost-live">Foreign Ownership of Airlines: The End of Flying the Flag?
15. MÜLLER - ROSTIN, W. Montrealské úmluvy. Evropské a mezinárodní právo, 9-10/2000, ročník 9
16. PAUKNEROVÁ, M. Právo EU a doprava. Právní rozhledy 9/1998, příloha Evropské právo, ročník 2
17. PRADHAN, D. The Fifth Jurisdiction Under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody. Journal of Air law and Commerce 2003/4, Vol. 68
18. ŠTURMA, P. Mezinárodní právo v oblasti letecké dopravy. Evropské a mezinárodní právo, 4/1999, ročník 8
19. WHALEN, T. J. The New Warsaw Convention: The Montreal Convention. Air& Space Law, 2000, Vol. 25,
20. Vnější vztahy: Právní subjektivita Společenství. Judikatura Evropského soudního dvora, 2006, roč. 3, č. 2.

Informačné zdroje z internetu:

www.deloitte.com

www.eurlex.europa.eu

www.aeroparl.europa.eu

www.icao.int

www.rlp.cz

SUMMARY
CURRENT ISSUES IN REGULATION OF INTERNATIONAL CARRIAGE BY
AIR

The purpose of my thesis is to analyse legal regulation of international air transport. The reason for my research is that in my point of view this is very important part of international relations which develop rapidly. So there is a great deal of news from last few years and some of them I try to describe and analyse.

The thesis is composed of six chapters, each of them dealing with different aspects of air carriage.

Chapter Two is introductory and defines the basic terminology used in the thesis concerning air carriage. The chapter is subdivided into two parts. Part One differences between carriage and transport, between scheduled and non-scheduled transport, describes air carriage, airport, civil aviation and so on. Part Two deals with the main transportation contracts' types used in international commercial relations. It provides a brief description of those types.

Chapter Three describes the methods used in regulation of civil legal relationships with international element. The chapter consists of four parts. Part One focuses on conflict rules. Part Two investigates the second type of method used – “direct method” of regulation. Part Three describes a relation between these two types of regulation. Part Fourth characterizes the methods created by practices of international trade such as international business customs.

Chapter Four outlines the main international conventions relating to international carriage by air, namely the Warsaw Convention and the Montreal Convention. It is subdivided into three parts. Part One deals with the Warsaw Convention, strictly speaking with the Warsaw system, which means the Warsaw Convention and other conventions which amended it. Part Two looks at the Montreal Convention. Part Three is about the so-called Chicago Convention. It is distinct from previous two, as it especially governs relations between states in the area of civil aviation.

Chapter Five seeks to provide a description of the European Union legislation relating to air transport. It is divided into four parts. Part One describes sources of European civil aviation's law. Part Two investigates the common transport policy. Part Three summarizes the main regulations dealing with international air transport. Part Four investigates the EC's external policy relating to air transport. It is divided into eight subparts. Subparts One, Two and Three are focused on EC's powers – external powers, external powers with regard to legal relationships with an international civil element; exclusive and shared powers. Other subparts deal with the so-called Open Skies Agreement between USA and EC. At first there is the description of relations between USA and EC's member states before the Open Skies. Next subpart provides an outline of relevant European Court of Justice's judicature. Subpart Six concentrates on the content of the Open Skies Agreement. Subpart Seven briefly describes impacts of the OS Agreement and subpart Eight looks at the second stage of the OS Agreement which is being prepared now.

Conclusions are drawn in Chapter Six. The main aim of the thesis is to give a description of international carriage by air and its legal regulation. As I am concerned in European law I especially focused on the Open Skies Agreement, which is very important for EC's and USA relations in the area of air transport. With regard to the limited extent of the thesis it is only a brief description but in my opinion it should be useful as a base for subsequent research in this area.

Kľúčové slová

medzinárodná letecká doprava international air transport

Dohoda o otvorenom nebi Open Skies Agreement