

OBCHODNÉ A PERSONÁLNE VZŤAHY V LETECTVE**BUSINESS AND PERSONAL RELATIONS IN AVIATION****Mária Lešková**Air Transport Department, University of Zilina, Slovakia
marialesko96@gmail.com**Alena Novák Sedláčková**Air Transport Department, University of Zilina, Slovakia
alena.sedlackova@fpedas.uniza.sk

Abstract – *The paper is focused on business and personal relations in the air transport. The aim was to define the basic legal framework of aviation business. The most important was to identify the condition and regulations for airlines and air school licencing, operation permission for non- commercial aviation- special aerial works and operation permission for airports. The paper deals with contractual relations that have an impact on the business of airlines and are necessary for the proper functioning of air transport. The work points out the most important statutes of international, European or national legal rules which regulate relations in civil aviation, whether commercial or personnel. According to business obligations which are related to trade and business of commercial companies- airlines or airports, or in terms of personnel relations between employee and employer, which are mostly regulated by the Labor Code in the Slovak Republic.*

Key words – Agreements, Contract, Legal actions, Business relations, Commercial Code, Personnel relations, Labour Code, Airlines, Airports, Aviation Business

1. ÚVOD

Medzinárodná letecká doprava má zásadný vplyv na rozvoj medzinárodných vzťahov. Vzhľadom na svoju multidisciplinárnosť, globálnosť a nevyhnutnosť profesionálneho vzdelávania pracovníkov patrí k jedným z najkomplexnejších odvetí. Dôležitá je regulácia, liberalizácia, medzinárodná koordinácia a miestna pôsobnosť právnych noriem, na základe ktorých sa stali aj obchodné a personálne vzťahy neodmysliteľnou súčasťou civilného letectva a prispeli k jej rozvoju.

V civilnom letectve sa riadi každý letecký podnik, svojím predmetom podnikania, ktorý je upravený medzinárodnou a európskou legislatívou. Riadi sa aj predpismi a pravidlami na základe, ktorých bol založený respektíve vznikol, a riadi sa právnymi normami štátu, podľa toho kde sa nachádza ich sídlo, respektíve, kde sú registrované. Letecká doprava spolupracuje pri svojej činnosti aj s mnohými medzinárodnými vládnymi aj nevládnymi organizáciami.

V práci sa zameriavame na letecké spoločnosti a letiská, ktoré spolu s prevádzkovateľmi leteckých navigačných služieb tvoria základ civilného letectva a poukazujeme aj na súbežné súperenie subjektov na trhu, ktoré tvorí základ pre slobodné rozvíjanie podnikateľskej činnosti v záujmu dosiahnutia hospodárskej súťaže.

Na Slovensku sa riadime hlavne zákonom č. 513/ 1991 Zb. Obchodným zákonníkom (ďalej len “Obchodný zákonník”), ako aj zákonom č. 311/ 2001 Z.z. Zákonníkom práce (ďalej len “Zákonník práce”) a hlavne zákonom č. 143/ 1998 Z.z. o civilnom letectve v znení neskorších predpisov (ďalej len “letecký zákon”) a nariadeniami Európskej Únie ako sú napr. nariadenie (ES) č. 965/ 2012 (ďalej len “nariadenie č. 965/ 1996”), ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/ 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva. V rámci licencovania leteckého prevádzkovateľa AOC, nariadenie Európskeho parlamentu (ES) č. 1008/ 2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (ďalej len “nariadenie č. 1008/ 2008”).

2. OBCHODNÉ VZŤAHY V MEDZINÁRODNEJ LETECKEJ DOPRAVE A ICH CHARAKTER

Dôležité obchodné vzťahy, upravované na medzinárodnej aj národnej úrovni boli základom a výsledkom rokovaní na konferencii v Chicagu v roku 1944. Chicagská konferencia docielila vypracovanie viacerých dôležitých medzinárodných dohovorov, ale navrhla aj štandard medzinárodnej leteckej dohody. Medzi dôležité dohody patria: Dohoda o tranzite medzinárodných leteckých dopravných služieb, Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, Dohoda o medzinárodnej leteckej doprave a zaviedli sa základné ustanovenia pre takzvané slobody vzduchu.

Letecká doprava bola na začiatku svojho vývoja charakterizovaná hlavne svojou uzavretosťou a striktnou reguláciou a rozvíjala sa pod ochranou a kontrolou štátnych orgánov, kedy letiská patrili štátu a letecké spoločnosti patrili prevažne monopolným štátnym dopravcom.

Vlády jednotlivých štátov neboli ochotné vzdať sa kontroly nad svojimi vnútroštátnymi cestami, sprísňovala sa

kontrola a letecká doprava prestávala byť v súlade s rastúcou životnou úrovňou a dopytom. Postupne sa začali vytvárať nové typy spoločností, začali sa navrhovať nové liberalizačné opatrenia, ktoré sa stali súčasťou pravidiel a noriem EÚ na základe, ktorých sa prispelo k docieleniu rovnováhami medzi spotrebiteľmi a odvetím. Leteckí dopravcovia tak často nemali priamy manuál ako majú uzatvárať jednotlivé zmluvy. Išlo tak o nepriame vytváranie pomocou kombinácie niektorých právnych predpisov a zmlúv do jedného celku [1].

BILATERÁLNE MEDZINÁRODNÉ DOHODY

V nadväznosti na výsledky Chicagskej konferencie, sa ustanovili základné piliere pre medzinárodné civilné letectvo v bilaterálnych medzinárodných dohodách medzi dvoma štátmi. Pomocou nich sa zvýšila efektívnosť fungovania leteckých dopravných služieb a stanovili sa jednotné podmienky prístupu na trh leteckých dopravcov členských štátov. Vytvorili sa rovnaké príležitosti pri poskytovaní služieb leteckým dopravcom, ktorí boli vybraný a stanovený počtom z každej strany štátu na stanovených tratiach [2].

Štandard bilaterálnych dohôd obsahoval aj vymedzenie bodov, ktoré sa vymedzili pre využitie leteckých služieb medzi dvoma krajinami, respektíve medzi vybranými letiskami. Na základe reciprocit mohla mať zmluvná strana vlastné zastúpenie technicko- obchodného personálu alebo iného personálu, ktorého potrebujú na svoju leteckú prevádzku na mieste, kde prevádzkuje druhá zmluvná strana [3].

DOHODY O OTVORENOM TRHU A OTVORENOM NEBI

Hlavným cieľom spoločnej politiky medzi EÚ a USA boli zrušenie všetkých existujúcich obmedzení a vytvorenie neobmedzeného toku príležitostí leteckých služieb pre obidva trhy, aby sa zvýšil trhový podiel leteckých dopravcov. Dohoda o otvorenom nebi "Open sky" sa stala po sérii rokovanií jednou z najdôležitejších dohôd z hľadiska uzatvárania medzinárodných zmlúv Európskeho Spoločenstva s tretími štátmi na vykonávanie leteckej obchodnej dopravy z akéhokoľvek letiska na akéhokoľvek druhé letisko a naopak (USA – EÚ). V tabuľke č.1 môžeme vidieť hlavné charakteristiky dohôd otvorený trh a otvorené nebo.

Tabuľka 1: Porovnanie dohôd "otvorený trh" a dohôd "otvorené nebo". Zdroj: [4]

	Otvorený trh (1978 – 1991)	Otvorené nebo (1992 – súčasnosť)
Prístup k trhu	Neobmedzený počet aerolínií Aerolínie USA: možnosť lietieť z ľubovoľného letiska v USA na vymedzené letiská v druhej krajine Aerolínie EÚ: prístup iba na limitovaný počet letísk v USA	Neobmedzený počet aerolínií Neobmedzený počet vstupných letísk

Letecké slobody	Rozsiahle udelenie 5. leteckej dohody	Plné udelenie 5. leteckej slobody
Kapacita	Bez obmedzenia Zmena lietadla v zahraničí povolená v niektorých dohodách	Bez obmedzenia Zmena lietadla v zahraničí povolená
Cenotvorba	Dvojitý nesúhlas, resp. pravidlo krajiny pôvodu	Voľná cenotvorba
Code-sharing	Nezahrnutý v dohodách	Povolený

SPOLOČNÁ DOPRAVNÁ POLITIKA

Cieľom spoločnej dopravnej politiky je postupné vytváranie spoločného dopravného trhu umožňujúceho jeho otvorenie a slobodu za účelom ochrany vnútorného trhu a hospodárskej súťaže. Z právneho hľadiska ide o postupnú koordináciu, harmonizáciu a unifikáciu právnych predpisov na základe nariadení Rady (EHS) č. 2407/ 1992 o vydaní licencií leteckým dopravcom, nariadení č. 2408/ 1992 o prístupe dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci spoločenstva a nariadení č. 2409/ 1992 o cestovnom a sadzbách za letecké služby, ktoré sa v súčasnosti nahradili nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/ 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve. Pojem leteckí dopravcovia boli nahradení pojmom leteckí dopravcovia Spoločenstva a stanovilo sa voľné cestovné pre cestujúcich, tovar a poštu [5].

Stanovili sa tiež požiadavky, ktoré musia spĺňať leteckí dopravcovia na základe nariadenia č. 1008/ 2008 o licencovaní, získal sa voľný prístup k prepravným trhom a neobmedzená sloboda výberu liniek.

3. NÁRODNÝ RÁMEC PRE PODNIKANIE V LETECTVE V SR

Vlastníctvo obchodnej spoločnosti alebo vlastníctvo podniku ako aj jeho forma do značnej miery ovplyvňuje výkonnosť obchodnej spoločnosti, pretože rôzni vlastníci, respektíve spoločníci sledujú rôzne ciele a nakladajú s rôznymi podnetmi. Slovenská republika v rámci civilného letectva využíva dve najčastejšie formy obchodných spoločností ako je spoločnosť s ručeným obmedzeným s.r.o. a akciová spoločnosť a.s.. Samotnou kapitolou sú v tomto prípade letiskové spoločnosti, ktoré majú charakter a.s. v súlade s Obchodným zákonníkom, ale upravuje ich aj zákon č. 136/ 2004 Z.z o letiskových spoločnostiach.

Základným predpokladom pre vznik obchodnej spoločnosti je zápis do Obchodného registra, ktorý zaznamenáva právnu formu podniku, IČO, sídlo spoločnosti, predmet podnikania, mená štatutárnych zástupcov, ich trvalé bydliská, výšky vkladov, rozsah splatenia vkladov a všetky dátumy, ktoré poukazujú na zmeny v spoločnostiach [6]. Pre prvotný vznik, ešte pred zápisom do OR, sú dôležité ustanovenia a dohody medzi spoločníkmi, ktoré sú v práci rozobraté podrobnejšie.

Tabuľka 6: Základné porovnanie výhod a nevýhod pri založení spoločnosti s.r.o. a a.s. Zdroj: [6].

	A.S.	S.R.O.
Výhody	<ul style="list-style-type: none"> -Relatívna anonymita akcionárov -Neobmedzený počet akcionárov -Jednoduchšie získanie kapitálu -Akciónár neručí za záväzky -Súd neskúma daňových dlžníkov ani dlžníkov sociálnej poisťovne -„Image“ spoločného partnera 	<ul style="list-style-type: none"> Zákaz konkurencie Spoločník ručí za záväzky spoločnosti do výšky nesplateného vkladu Základné imanie 5 000 eur (750 eur na osobu) 1-50 spoločníkov Spoločnosť nezaniká smrťou spoločníka Väčší počet zamestnancov, obratu, pohľadávok a záväzkov Nemusí vytvárať rezervný fond 1 osoba = zakladateľ/ spoločník/ konateľ Úradne osvedčenie podpisov (v niektorých prípadoch sa nevyžaduje)
Nevýhody	<ul style="list-style-type: none"> Vysoké investície finančného aj administratívneho charakteru Vyššia kapitálová náročnosť (až 5x viac ako pri s.r.o.) Vysoký súdny poplatok pri založení Rezervný fond vo výške 10% zo základného imania Minimálne 4 osoby (3x dozorná rada, 1 x člen predstavenstva) Notárska zápisnica Vysoké vlastné imanie 25 000 eur 	<ul style="list-style-type: none"> Súd skúma povest' v zozname daňových dlžníkov, u sociálnej poisťovne a clo (nesmie mať dlh viac ako 170 eur) 1 osoba iba 3 s.r.o.

LETISKOVÉ SPOLOČNOSTI A LETISKÁ

Založenie, vznik, postavenie a právne pomery letiskovej spoločnosti a.s. upravuje Obchodný zákonník a zákon

o letiskových spoločnostiach. Zákon poukazuje na to, že akcie znejú na meno a nie sú verejne obchodovateľné (sú vedené ako zaknihované papiere). Okrem toho môže letisková spoločnosť vykonávať aj inú činnosť podľa zákona č. 455/ 1991 Zb. o živnostenskom podnikaní, podľa jeho predmetu podnikania.

Dôležitým faktorom je, že letiskovú infraštruktúru môže mať vo vlastníctve iba štát alebo letisková spoločnosť, ktorá spadá pod ministerstvo, v prípade SR ide o Ministerstvo dopravy a výstavby SR. Infraštruktúra za vzťahuje na pozemky a všetky vybudované pohybové plochy s príslušenstvom (navigačné svetlá, navigačné prostriedky), v niektorých prípadoch aj terminály.

Na letiskovú infraštruktúru neexistuje záložné právo, čo znamená, že nepodlieha výkonom ako je exekúcia alebo konkurz na jej majetok [7].

Regulačný, ale aj právny rámec v EÚ sa podstate líši, záleží od jednotlivých letísk. Rozdiely sú hlavne v otázke vlastníctva a financovania. V úzkej spolupráci s orgánmi verejnej moci sú často prevádzkované regionálne letiská. V prípade verejných medzinárodných letísk, môže ísť o vlastníctvo štátu, samosprávneho kraja alebo mesta. Letiská spravujú letiskové spoločnosti alebo iné obchodné spoločnosti zo súkromného sektora. Na základe Obchodného zákonníka, ako aj zákona o letiskových spoločnostiach vznikli akciové spoločnosti, ktoré sa považujú za prevádzkovateľov letiska, ktorí musia splniť určité podmienky, aby dostali licenciu na prevádzkovanie a mohli poskytovať aj iné služby ako sú letiskové služby. Ide o služby, ktoré sa považujú z právneho hľadiska za leteckú činnosť, služby komerčného charakteru, pomocné služby, služby cestujúcim alebo prenájom priestorov. Môžeme podotknúť, že v prípade založenia letiska ako a.s. prostredníctvom zákona o letiskových spoločnostiach ide o prechod z príspevkovej organizácie na akciovú spoločnosť. V tabuľke 3. môžeme vidieť jednotlivé medzinárodné Slovenské letiská a ich prevádzkovateľov.

Tabuľka 7: Slovenské medzinárodné letiská a ich prevádzkovatelia. Zdroj: [Autor]

Letisko	Prevádzkovateľ
Letisko Bratislava	Letisko M.R Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS)
Letisko Košice	Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (66% KSC Holding, a.s. a 34% SR)
Letisko Poprad	Letisko Poprad- Tatry, a.s.
Letisko Sliač	Letisko Sliač, a.s. Vlastníkom je štát ale o odbavenie cestujúcich, plnenie leteckých pohonných hmôt a obchodný handling má na starosti a.s.
Letisko Žilina	Letisková spoločnosť Žilina, a.s.

Letisko Piešťany	Trnavský samosprávny kraj 59,31 %
	Slovenská republika 20,65 %
	Mesto Piešťany 20,04 %

Prevádzkovanie letiska je možné len na základe povolenia na prevádzku, ktoré vydáva Dopravný úrad. Žiadosť o vydanie povolenia na prevádzkovanie letiska musí obsahovať tieto informácie:

- návrh Letiskovej prevádzkovej príručky,
- bezpečnostný program letiska
- vyjadrenia všetkých dotknutých osôb
- orgánov štátnej správy (súhlasy obcí, Okresného úradu- odboru životného prostredia, hygienika),
- doklad o odbornej spôsobilosti, o bezúhonnosti a majetkovo- právnom vzťahu k ploche letiska,
- hluková štúdia spracovaná oprávnenou osobou,
- ochranné pásma (v prípade verejného letiska),
- kolok za schválenie letiskovej prevádzkovej príručky vnútroštátneho letiska pre všeobecné letectvo, kolok za schválenie bezpečnostného programu verejného letiska, na ochranu civilného letectva a kolok za vydanie rozhodnutia o povolení na prevádzkovanie verejného alebo neverejného letiska so vzletovou a s pristávaciu dráhou bez svetelného zariadenia [8].

LETOVÉ PREVÁDZKOVÉ SLUŽBY

Letové prevádzkové služby SR, štátny podnik, sú definované prostredníctvom leteckého zákona, ktorý sa odvoláva na záväzný predpis Annex 11, respektíve L 11 o Letových prevádzkových službách, ktorý vydáva Ministerstvo dopravy a výstavby SR. LPS ako štátny podnik je definovaný zákonom č. 111/ 1990 Zb. o štátnom podniku v platnom znení. Jeho majetkové práva patria štátu. Štátny podnik spravuje veci, stará sa o nich, udržiava ich a nakladá v súlade s právnymi predpismi.

LPS ako štátny podnik vstupuje do právnych vzťahov vo vlastnom mene a na vlastnú zodpovednosť a je napojený na štátny rozpočet, štátny fond alebo na rozpočet miestneho orgánu štátnej správy.

Zákon o štátnom podniku nám poukazuje na uhradenie potrieb a nákladov spojených s podnikateľskou činnosťou, ale poukazuje aj na príjmy, ktoré podnik získava zo svojej podnikateľskej činnosti, ktoré ho nezbavujú daňových povinností voči štátnemu rozpočtu. V praxi to znamená, že je štátny podnik povinný vykonávať osobitný odvod do štátneho rozpočtu zo zisku po zdanení a musí vytvárať povinne rezervný fond, ktorý je určený ako opatrenie pred nepriaznivým priebehom hospodárenia alebo na krytie strát, vyplývajúce z neho. Podnik musí viesť účtovníctvo, zostaviť každý rok ročnú a mimoriadnu účtovnú závierku ako výročnú správu a tiež musí informovať o výškach

ročných odmien riaditeľa podniku, o výškach podielu na zisku podniku, o výškach ročnej odmeny členov dozornej rady a o výškach podielov na zisku samostatného podniku a o zmluvách schvaľovaných dozornou radou podniku [9].

LICENCOVANIE LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ

Leteckú dopravu za odplatu môže prevádzkovateľ vykonávať len na základe prevádzkovej licencie, ktorá je vydaná podľa § 37 Leteckého zákona v súlade s nariadením č. 1008/ 2008 a na základe nariadenia č. 965/ 2012. Tento zákon a nariadenia poukazujú na to, že prevádzkovú licenciu je možné získať iba na ich právnom základe. Na tomto základe je možné získať prevádzkovú licenciu len pre dve kategórie lietadiel:

- prvá kategória sú lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou menšou ako je 10 ton, s kapacitou najviac 20 cestujúcich,
- druhá kategória sú lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou ako je 10 ton, s kapacitou pre 21 a viac cestujúcich.

Letecký zákon uvádza, že leteckým prevádzkovateľom je:

- podľa § 2 písm. e) „prevádzkovateľom lietadla je právnická osoba alebo fyzická osoba, ktorá používa lietadlo ako vlastník alebo na inom právnom základe a ktorá zodpovedá za zaistenie bezpečnosti jeho prevádzky“,
- podľa § 12 písm. l) „právnická osoba alebo fyzická osoba môže prevádzkovať lietadlo ako letecký dopravca len na základe osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaného Dopravným úradom; v osvedčení určí typ lietadla, rozsah povolenej činnosti a podmienky na jej vykonávanie“,
- podľa § 2 písm. f) „prevádzkovateľ lietadla, ktorý je držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa alebo povolenia na vykonávanie leteckej činnosti za odplatu“ [10].

Osvedčenie leteckého prevádzkovateľa AOC je vydané leteckej spoločnosti podľa príslušných ustanovení právnych predpisov Spoločenstva podľa nariadenia 965/ 2012. Celý postup vydania AOC sa člení na 4 etapy.

Bez tohto oprávnenia a licencie nesmie žiadny podnik prepravovať cestujúcich tovar a poštu za odplatu s výnimkou miestnych letov a leteckých dopravných služieb vykonávaných bezmotorovými alebo ultraľahkými motorovými lietadlami.

ZÁKLADNÉ ZMLUVY, KTORÉ VZNIKAJÚ V SÚVISLOSTI S PODNIKANÍM V LETECTVE

Medzi obchodné vzťahy patria aj vzťahy pri prevádzkovaní letiska, letiskových spoločností ako podnikov, ale dôležité sú aj vzťahy a služby s nimi spojené, ktorých podstatou je uzatvorenie rôznych typov zmlúv. V práci rozoberáme obsah týchto typov zmlúv:

- zmluva na kúpu lietadla
- handlingová zmluva
- cateringová zmluva
- zmluva o poskytovaní služieb.

4. PERSONÁLNE VZŤAHY V LETECTVE

Medzi dôležité personálne vzťahy v leteckej doprave, ktoré patria do súkromnej sféry, zaraďujeme pracovnoprávne vzťahy medzi zamestnávateľom a zamestnancom, ktorí musia dodržiavať určité pravidlá. Tieto vzťahy sú štandardne upravené v SR Zákonníkom práce. Medzi základné zásady tohto predpisu patrí právo na prácu, právo na slobodnú voľbu zamestnania, právo na spravodlivé a uspokojivé pracovné podmienky, právo na ochranu proti nezamestnanosti, a právo na ochranu proti akejkoľvek forme diskriminácie (či už na základe veku, pohlavia, náboženstva, viery, sociálneho postavenia, vzhľadu alebo rasy). Zamestnanci vykonávajú prácu a povinnosti s prácou spojené v súlade s dobrými mravmi [11].

V práci do značnej miery opisujeme podľa tohto zákona celý vývoj pracovnoprávnych vzťahov, pracovných zmlúv, dohôd, podmienok pri výkone práce, ale aj podmienok ukončenia pracovného pomeru medzi zamestnávateľom a zamestnancom. Zameriavame sa aj na práva a povinnosti zamestnávateľa a zamestnanca, a jeho pracovný čas a prestávky, dovolenky a voľné dni, a základné práva na odstupné, a tiež popisujeme kolektívnu zmluvu.

Pri pracovnoprávnych vzťahov, ktoré vznikajú na základe špecifických zákonov, podľa sídla spoločnosti a upravujú sa jednotlivito, je dôležité spomenúť, že letectvo špecifikuje v rámci zamestnania, ale aj iné formy. Mnohé európske krajiny v posledných rokoch zaznamenávajú výrazne zmeny v oblasti foriem zamestnania a organizácie pracovnej doby. Hlavným príkladom je výkon povolania pilota, ktoré nie vždy je vykonávané ako pracovnoprávny vzťah, ale môže sa vykonávať aj na základe obchodného vzťahu, kedy pre leteckú spoločnosť sa stalo jednoduchšie uzavrieť zmluvu o poskytnutí služieb „pilota“ ako „outsourcing“ než riešiť pracovnú zmluvu, kedy samozrejme na pracovný pomer sú naviazané aj ďalšie predpisy, ktoré sa týkajú zdravotného poistenia, sociálneho poistenia a pod.

V prípade pilotov ide o poskytovanie služieb obchodného a dopravného pilota. Kedy každé poskytovanie služby sa musí vykonávať riadne, poctivo a odborne. Pilot tak ponúka leteckým spoločnostiam svoju prácu, svoje vedomosti a svoje schopnosti, prípadne využitie svojho materiálneho substrátu. Túto formu využívajú najčastejšie zahraničné letecké spoločnosti. Druhá forma vykonávania práce pilota je založená na základe štandardnej pracovnej zmluvy, ktorá je v súlade so Zákonníkom práce, a síce sa ani v tomto prípade nepovažuje za čistý štandard. Takúto formu využívajú napríklad AirExplore a Go2Sky, čiže slovenské letecké spoločnosti v súlade s doplnčujúcim zákonom o organizácii pracovného času v doprave. Základom na vytvorenie pracovnoprávnych vzťahov je vytvorenie najjednoduchšej a najprehľadnejšej formy, aby sa predišlo prípadným nedorozumeniam.

VÝKON PRÁCE VO VEREJNOM ZÁUJME

Pri výkone práce vo verejnom záujme sa vzťahuje Zákonník práce, ak zákon č. 552/2003 Z.z. o výkone práce vo verejnom záujme alebo iný právny predpis neustanovuje inak. Vzťahuje sa na zamestnancov štatutárneho orgánu, právnické osoby zriadené zákonom, štátnym orgánom, obcou alebo vyšší územným celkom, právnické osoby ktorým bola, podľa zákona zverená právomoc rozhodovať o právach a povinnostiach fyzických alebo právnických osôb vo verejnej správe.

V praxi to znamená, že zamestnanci vo verejnom záujme okrem povinnosti, ktoré musia dodržiavať na základe Zákonníka práce, musia dodržiavať aj špecifikácie, odchýlky a povinnosti na základe zákona č. 552/ 2003 Z.z., ktorého hlavným cieľom je zabezpečenie ochrany verejného záujmu, majetkový prospech alebo iný prospech pre všetkých občanov alebo väčšinu z nich. Nadväzujúci zákon o odmeňovaní zamestnancov vo verejnom záujme je zákon č. 553/ 2003 Z.z. o odmeňovaní niektorých zamestnancov pri výkone práce vo verejnom záujme, ktorý vymedzuje kvalifikačné predpoklady, platy zamestnancov, príplatky a rozdeľuje ich do platových tried. Pracovnoprávne vzťahy pri výkone práce vo verejnom záujme sa do značnej miery líšia od súkromnou právnych vzťahov, čo naznačuje aj fakt, že priamo podriadenými alebo nadriadenými nesmú byť blízke osoby.

5. ZÁVER

V prvej a druhej časti práce analyzujeme obchodné vzťahy v medzinárodnej leteckej doprave a ich charakter, kde ide skôr o vymedzenie a stručnú charakteristiku kľúčových dohôd a noriem v civilnom letectve, ktoré sa postupne rozvíjali. Rozoberáme dohody a otvorenom trhu a otvorenom nebi medzi členskými štátmi a tretími štátmi, ktoré poukazujú na to, že v niektorých prípadoch ide o stret rôznych záujmov, a že niektoré zmluvy sa vytvárajú na základe kompromisov. Napríklad pri uspokojivom dosiahnutí jednotného uplatnenia právnych predpisov na úrovni jednotlivých štátov, a pri uplatnení v Spoločenstve na základe spoločnej dopravnej politiky.

V tretej časti práce rozoberáme národný rámec pre podnikanie v letectve v SR. Uvádžame podmienky vzniku a zániku jednotlivých obchodných spoločností v našom prípade leteckých spoločností, letiskových spoločností (letísk) a služieb poskytujúcich letecké prevádzkové služby podľa Obchodného zákonníka, ktorý upravuje špecifikované majetkové a osobnomajetkové vzťahy. Analyzujeme ich povinnosti, výhody, nevýhody a práva voči štátu. Tretia kapitola sa zameriava na právne podmienky, ktoré je potrebné splniť, aby jednotlivé spoločnosti podnikajúce v letectve získali osvedčovanie (licenciu) na vykonávanie leteckej dopravy, leteckých škôl, prevádzkové povolenie alebo rozhodnutie o vykonávaní leteckých prác v súlade s európskymi ako aj národnými právnymi predpismi ako napr. v prípade licencovania leteckých prevádzkovateľov. Venujeme sa aj právnej genéze a hierarchii jednotlivých obchodno- záväzkových vzťahov medzi leteckou spoločnosťou a spoločnosťami poskytujúcimi napr.

handlingové a cateringové služby so zameraním na právnu formu zmlúv.

Štvrtá kapitola je zameraná na charakteristiku personálnych vzťahov medzi leteckou spoločnosťou a pilotom, respektíve zamestnávateľom a zamestnancom ako aj inými zamestnancami v letectve. Poukazujeme na jednotlivé formy „zamestnania“, ktoré sa využívajú v zahraničí pre pozíciu pilota ako je napr. uzatvorenie zmluvy o poskytnutí služieb (obchodného a dopravného pilota) s obchodnou spoločnosťou formy s.r.o alebo živnostníkom. Poukazujeme tiež na vzájomný vzťah nadriadenosti a podriadenosti zamestnávateľa a zamestnanca, ktorý je kompenzovaný zvýšenou mierou ochrany predovšetkým zamestnancov v súlade so Zákonníkom práce. Odvolávame sa aj na iné doplnujúce zákony, napríklad zákon o organizácii času v doprave a zákon o civilnom letectve, ktoré upravujú práve špecifiká povolani v letectve. Štvrtá kapitola slúži najmä na poukázanie základných rozdielov a špecifik pracovnoprávných, ale aj iných vzťahoch v letectve, ktoré sú spojené s výkonom práce, resp. služby v letectve.

Základným a najdôležitejším prínosom tejto práce je komplexné zhrnutie tejto špecifickej problematiky formou, ktorá umožňuje rýchlu orientáciu v danej problematike a množstve právnych predpisov, ktoré sú vzájomne previazané a prepojené, a ktorých štúdium je veľmi časovo náročné. Táto práca slúži nie len pre študentov leteckých študijných programov, ale hlavne osobám, ktoré sa začnú venovať civilnému letectvu napr. v ňom pracovať alebo podnikat', a pritom sa v minulosti leteckému právu nevenovali a ani ho neštudovali.

POĎAKOVANIE

Článok je publikovaný ako jeden z výstupov projektu **VEGA 1/0624/18** s názvom "*Modely podnikania regionálnych letísk v kontexte dopravnej politiky štátu a Európskej únie*".

REFERENCIE

- [1] HUDAČOVA, M. 2009. Aktuálne otázky regulácie medzinárodnej leteckej dopravy. Diplomová práca. Praha : PraF UK, 2009 . 78. strán
- [2] Európsky parlament. 2020. Letecká doprava: bezpečnostná ochrana civilného letectva. [online]. 2020. [cit. 2020-03-10]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011PC0253&from=HU>
- [3] Vzorová zmluva. Dohoda o letecké doprave. vzorový text Česká republika
- [4] Martin Grančay. 2020. Analýza trhu civilnej osobnej leteckej dopravy medzi Slovenskou republikou a USA v podmienkach liberalizácie leteckej dopravy a globálnej krízy. [online]. 2010. [cit. 2020-03-11]. Dostupné na internete: https://www.euba.sk/www_write/files/SK/ekonomicke-rozhlady/er4_2010_Grancay-9832.pdf
- [5] EUR- lex. Úradný vestník Európskej Únie. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/ 2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách a prevádzky

leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie). [online]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=CELEX%3A32008R1008>

- [6] Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej Republiky. Obchodný register. Výpis z obchodného registra. [online]. 2020. [cit. 2020-03-20]. Dostupné na internete: <http://www.orrsr.sk/>
- [7] Zákon č. 136/ 2004 Z.z zo 4. februára o letiskových spoločnostiach a o zmene a doplnení zákona č. 143/ 1998 Z.z. a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 37/ 2002 Z.z. [online]. [cit. 2020-03-20]. Dostupné na internete: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2004-136>
- [8] Zákon č. 143/ 1998 Z.z. z 2.apríla 1998 o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov. [online]. [cit. 2020-04-01] . Dostupné na internete: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1998/143/1998070.1.html>
- [9] Zákon č. 111/ 1990 Zb. z 19. apríla 1990 o štátnom podniku v znení neskorších predpisov. [online]. 2020. [cit. 2020-04-01]. Dostupné na internete: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/1990-111>
- [10] Zákon č. 143/ 1998 Z.z. z 2.apríla 1998 o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov. [online]. [cit. 2020-04-01] . Dostupné na internete: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1998/143/1998070.1.html>
- [11] Zákon č. 311/ 2001 Z.z. z 2. júla 2001 Zákonník práce v znení neskorších predpisov. [online]. 2020. [cit. 2020-05-02]. Dostupné na internete: <https://www.epi.sk/zz/2001-311>
- [12] NOVÁK, A., NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, A .2010. Medzinárodnoprávna úprava civilného letectva. Žilina : Žilinská univerzita v Žiline, EDIS- vydavateľstvo Žilinskej univerzity v Žiline.2010. 129 strán. ISBN 978-80-554-0300-7.
- [13] NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, Alena: Svetové letecké aliancie a code-share spolupráca leteckých spoločností. Habilitačná práca. Žilina : FPEDAS, ŽU, 2014. 120 strán.
- [14] [14] TOMOVÁ, A., 2011. Privatising Bratislava: Small Airport – Big problem. [online]. 2011. [cit. 2020-04-02]. Dostupné na internete: https://mpr.aub.uni-muenchen.de/34618/1/MPRA_paper_34618.pdf
- [15] TOMOVÁ, A. a kol. 2016. Ekonomika letísk. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline EDIS-vydavateľské centrum ŽU. 2016. 219 strán. ISBN 978-80-554-1257-3.
- [16] BADÁNIK, B. et al., 2010. Future strategies for airports. [online]. 2010. [cit. 2020-03-10]. Dostupné na internete: <https://hal-enac.archives-ouvertes.fr/hal-01022230/file/214.pdf>

Bc. Mária Lešková – narodená dňa 08.02.1996 v Kežmarku absolvovala v roku 2015 Strednú odbornú školu strojnícku v Košiciach, následne študovala od roku 2015 Žilinskú univerzitu v Žiline v odbore doprava, pričom sa zamerala na št. program profesionálny pilot, ktorý úspešne ukončila. V roku 2018 pokračovala na Žilinskej univerzite v Žiline v odbore doprava, pričom sa zamerala na št. program technológia údržby lietadiel.