

INTERNATIONAL REGULATION OF AIR FREIGHT

MEDZINÁRODNOPRÁVNA ÚPRAVA LETECKEJ PREPRAVY

Adam Sitarčík
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
sitarcik1@stud.uniza.sk

Alena Novák Sedláčková
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
alena.sedlackova@fpedas.uniza.sk

Abstract

This article is focused on the issue of air freight, its development, importance and current status. The article defines general knowledge in the field of civil cargo air transport as history, current global events, current measures due to the pandemic of the spread of Covid-19 and the division of airlines according to business models. It also includes the periodic development of legislation in the field of air transport freight, global and European legislation, as well as air alliances and organizations in civil aviation. The article deals with contracts in the field of air freight transport such as transport contract and agent contract. Conclusion is focused on the importance of the today's study materials in the field of air freight and also declared that this article and the bachelor thesis could stand out as a supplementary material for the professional public, which will enable them to deepen their knowledge in the field of air freight.

Keywords

air freight, international law, civil aviation, agency agreement, contract of carriage, airlines, alliances

1. Úvod

Problematika leteckej dopravy sa už v začiatkoch letectva stala veľmi dôležitou súčasťou medzinárodných vzťahov. Zavedenie pravidiel do tejto oblasti prinieslo do súčasného diania vo svete významnú úlohu. Civilné letectvo prekročilo štátne hranice v prvej polovici minulého storočia a vďaka svojim charakteristikám sa stalo hlavným znakom medzinárodného obchodu a vzťahov. Preto je potrebné nájsť pramene jeho zákonov a iných právnych predpisov, najmä v medzinárodnom práve, ktorým sa budeme zaoberať. Zároveň je potrebné mať na pamäti, že vnútroštátne právne predpisy, najmä letecké zákony, sú z veľkej časti uplatniteľné aj na vnútroštátne podmienky v záujme medzinárodného zjednotenia a unifikácie.

V súčasnosti rastie dopyt po leteckej preprave tovaru najmä vďaka rýchlemu dodaniu, ktoré v dnešnej uponáhľanej dobe patrí medzi najdôležitejšie aspekty chodu celosvetovej ekonomiky, a preto sme sa v práci venovali aj modernej problematike leteckej nákladnej dopravy ako napríklad rozdeleniu a podrobnej špecifikácii celosvetových organizácií, ktoré sú zainteresované v civilnom letectve, taktiež sme riešili problém rozdelenia leteckých dopravcov podľa určenia ich produktov ako napríklad veľmi populárna služba z domu do domu, ktorú ponúkajú popredné celosvetové prepravné firmy ako Federal Express alebo DHL.

Obsahom článku je aj aktuálne študovanie informačných stránok rôznych spoločností a organizácií na podnet celosvetovej pandemickej situácie ohľadom šírenia vírusu Covid-19, ktorý paralyzoval celosvetovú ekonomiku vrátane civilnej leteckej dopravy. Cieľom tohto článku je aj zaktualizovanie pôvodných študijných materiálov, ktorých je v slovenskom

jazyku veľmi malé množstvo a ponúknuť čitateľom a budúcim študentom komplexný prehľad o leteckej nákladnej preprave.

2. Letecká nákladná doprava a jej špecifiká

Po úspešnom lete bratov Orvilla a Wilbura Wrightovcov 17. decembra 1903 sa letectvo začalo rozvíjať veľmi rýchlo [1]. V priebehu nasledujúcich rokov sa snažili výrobcovia nájsť praktické využitie lietadiel. Približne v rovnakom čase, keď sa začali vyrábať prvé komerčné nákladné vozidlá, sa tí, ktorí propagovali letectvo, usilovali o prepravu nákladu letecky. Počas svetových vojen mocnosti Osy a aj Spojenci stavali rýchlejšie a výkonnejšie lietadlá [1].

Za menej ako desať rokov exponenciálne vzrástla letecká technológia. Boli skonštruované motory, ktoré boli výkonnejšie, čo viedlo k väčším lietadlám, ktoré dokázali lietať na dlhšie vzdialenosti a mať väčšie MTOW. Napriek veľkým nádejam po vojne sa sektor leteckej nákladnej dopravy po celé desaťročia nerozvíjal podľa očakávaní a zostal veľmi malou časťou celkovej leteckej prepravy. Počas prvých piatich povojnových desaťročí to väčšina dopravcov považovala za druhoradú činnosť, hoci vždy existovali špecializované nákladné letecké spoločnosti.

Letecká doprava sa vyznačovala ako lukratívna a od 90. rokov ako pevný pilier priemyslu. Obrovskú obnovu a pomoc rastu v tomto sektore rozprúdili najmä expresné balíkové prepravné služby, ako napríklad známy FedEx alebo DHL, TNT a UPS [2]. Dostupnosť internetu v nasledujúcich rokoch prispela k zvýšeniu dopytu po leteckej nákladnej doprave. Väčšina leteckých spoločností teraz ponúka svojim zákazníkom stav letu v reálnom čase vrátane sledovania zásielok. Okrem toho sa znižuje aj byrokratické zaťaženie, ako napríklad elektronický

AWB, ktorý slúži na zníženie množstva papierovej dokumentácie sprevádzajúcej každú zásielku.

Jednou z najväčších oblastí leteckej nákladnej dopravy v tomto storočí je aj druh prepravy z domu do domu už spomínanými spoločnosťami ako napríklad DHL, UPS alebo FedEx. Napríklad posledný spomenutý prepravca Federal Express v roku 2013 prevádzkoval celkovo 257 široko trupových nákladných lietadiel (IATA WATS 2014), čo bol najväčší počet nákladných lietadiel vo flotile jedného dopravcu. Celkový objem tržieb za prepravu tovaru podľa štatistik ICAO sa odhaduje asi na 13% z celkových tržieb leteckých dopravcov [2].

Poskytovateľov leteckej nákladnej prepravy je možné rozdeliť podľa typu/ modelu danej leteckej spoločnosti vo formách:

- **Osobné letecké spoločnosti** – ich primárnou činnosťou je preprava osôb no využívajú na svojich linkách voľné kapacity nákladového priestoru tzv. „belly cargo“. Je to doplnkový zdroj príjmu. Napríklad Austrian Airlines, United atď.
- **Nákladné letecké spoločnosti** – ich modelom je činnosť pri ktorej špecializované letecké spoločnosti alebo dcérske podniky klasických leteckých spoločností využívajú špeciálne nákladné lietadlá, prípadne využitím voľnej kapacity u iných dopravcov a ich lietadiel pre prepravu osôb alebo na kombinovaných lietadlách, kde kapacita je rozdelená medzi cestujúcimi a nákladom. Taktiež sa špecializujú na individuálne zákazky, ktoré vyžadujú špeciálnu prípravu. Napríklad Lufthansa Cargo, Emirates Cargo, Antonov Airlines atď.
- **Zásielkové spoločnosti** – je činnosť pri ktorej špecializované letecké spoločnosti, ktoré sa sústreďujú na prepravu hodnotných alebo dôležitých zásielok z domu do domu s časovo garantovaným doručením a možnosťou sledovať zásielku on-line cez web dopravcu. Využívajú dostupné možnosti prepravy aj inou formou ako leteckou (napríklad vlastné kuriérske dodávky až k zákazníkovi domov). Zásielková preprava predstavuje hlavný zdroj príjmu týchto dopravcov napríklad FedEx, DHL atď.

Pri preprave nadrozmerného a individuálneho tovaru, spomínaného pri nákladných leteckých spoločnostiach, sa využívajú upravené a špecializované dopravné lietadlá. Ich úlohou je už spomínaná preprava nadrozmerného nákladu a to si vyžaduje množstvo špeciálnych úprav. Ide väčšinou o hornoplošníky, stroje majú takisto veľký trup a viacero kolies, vďaka ktorým dokážu vzlietnuť a pristáť aj na neupravených plochách. Taktiež ich vodorovné chvostové plochy bývajú umiestnené na hornej časti zvislej chvostovej plochy, a tak môže byť náklad vykladaný aj nakladaný priamo z lietadiel bez väčších problémov. Medzi najznámejšie a najväčšie transportné lietadlá patria stroje z dielne Antonov, ako napríklad Ruslan alebo jedinečná Mrija [3]. Taktiež aj niektoré dopravné lietadlá bývajú prerábané na cargo ako napríklad významný Boeing 747. Súčasné lietadlá pre nákladnú leteckú dopravu sú moderné technické stroje, využívajúce najnovšie poznatky vedy a techniky, vrátane komplexných počítačových systémov a komunikačnej techniky. Pre splnenie požiadaviek pre bezpečnosť, plynulosť a spoľahlivosť prepravy tovaru z počiatočnej do cieľovej destinácie je využívaný letecký dopravný reťazec. Letecký dopravný reťazec je tvorený objektom prepravy (lietadlom), leteckou dopravnou cestou (vzdušný priestor),

dopravnými terminálmi (letisko) a zložkami zabezpečenia letu (letové prevádzkové služby) [4].

Letecká doprava patrí medzi najdrahšie typy prepravy tovaru [16]. Na prepravu je preto vhodný taký tovar, ktorého hodnota je čo najvyššia, aby sa oplatila prepravovať letecky. Z tohto hľadiska sa letecká doprava oplatí napríklad pre tovar vyžadujúci expresnú a rýchlu prepravu z dôvodu časového upotrebenia (pošta, noviny, časopisy a pod.). Taktiež sem patrí aj tovar pre pomoc v núdzi (krv, lieky, v tejto dobe najmä zdravotnícky materiál a pod.). Pre letecké spoločnosti je to veľmi lukratívne lebo ide zväčša o pravidelné zásielky. Ďalej je veľmi prínosným pilierom pre letecké spoločnosti aj preprava tovaru, ktorý rýchlo stráca na kvalite, a tým aj na cene (jedlo, zelenina, ovocie, kvety, živé zvieratá a pod.). Pri tomto tovare je rozhodujúcim faktorom rýchlosť pri použití iného druhu dopravy. V neposlednom rade sa nesmie zabudnúť ani na tovar s vysokou hodnotou (luxusné automobily, šperky, umelecké predmety a pod.), ktoré vyžadujú rýchlosť a minimalizáciu poškodenia ako aj elimináciu odcudzenia.

Pri preprave rôznych druhov tovaru, ako sú už spomínané napríklad živé zvieratá alebo veľké a objemné zásielky, sa podmienky prepravy určujú príručkou IATA. Pri preprave živých zvierat sa postupuje podľa príručky LAR ktorá obsahuje napríklad informácie o špeciálnych klietkach v nákladnom priestore ako aj podmienky o starostlivosť alebo aj vylúčenie prepravy, najmä exotických zvierat, ktoré sú nebezpečné. Taktiež nebezpečným tovarom nemusia byť len exotické zvieratá, ale napríklad aj žieraviny, výbušniny, rádioaktívne látky a podobný tovar, ktorý je uvedený v príručke DGR. Táto príručka, podobne ako LAR je tvorená IATA-ou a uvádza podmienky na prepravu nebezpečného tovaru ako aj jeho balenie, rozdelenie, charakteristiku, označovanie a rôzne iné aspekty dôležité pre leteckú prepravu. Medzi ďalšie druhy zvláštnych tovarov môžeme zaradiť napríklad krehký tovar, ktorý je povinné označiť ako „Fragile“, a musí byť zabalený v dvoch obaloch. Veľmi citlivým tovarom je aj prevoz ľudských pozostatkov, ktorý musí mať svoj vlastný sprievodný list (pas pre mŕtvolu), kde sa uvádzajú osobné údaje nebohého spolu s dňom a príčinou smrti. Telá, prípadne pozostatky nebohých sa prepravujú v špeciálne uložených truhlách v samostatnom priestore uzavretým pretlakom, kde je možnosť dezinfekcie priestoru po uskutočnení prepravy. Jediným tovarom, ktorý nepodlieha colnej kontrole a zväčša sa vykonáva bezplatne je preprava ľudských orgánov určených na transplantáciu. Pri tomto type zásielky sa nevystavuje ani AWB, majú len špeciálne potvrdenie o prevzatí a musia byť označené v chladiacich kontajneroch určených na tento druh prepravy.

Rozvoj, zjednodušenie a najmä urýchlenie odbavovania zásielok v leteckej nákladnej doprave viedlo ku paletizácií a kontajnerizácií prepravovaného tovaru. Spoluprácou medzi Medzinárodnou organizáciou pre normalizáciu (ISO) a IATA sa dosiahlo toho, že letecké nákladné kontajnery sa vyznačujú nízkou hmotnosťou (hliník a špeciálne plastické hmoty), odolnosťou voči poškodeniu a deformáciám ako aj normalizovanými postupmi výroby (zanedbateľné odchýlky vo výrobe). Vo všeobecnosti sa letecký kontajner berie ako kompaktná schránka ktorá má pevné steny a tvorí kompletnú jednotku pre prepravu väčšieho množstva kusových zásielok. Výsledkom tohto procesu je radikálne zníženie taríf. Pre zjednodušenie prepravy tovaru sa taktiež používajú letecké

palety. Je to plošina na ktorú sa ukladajú jednotlivé zásielky, ktoré tvoria celok ako jednu nákladovú jednotku a zväčša je vyrobená z kompaktného a trvácneho materiálu. Paleta na rozdiel od kontajnera nemá steny a tovar sa upevňuje pomocou sietí. Medzi špeciálne kontajnery patria aj takzvané Unit Load Devices (ULD). Je to unifikovaná nakladacia jednotka, ktorá zahŕňa letecké aj neletecké jednotky. Rozdiel medzi leteckým ULD a neleteckým ULD je že, letecké sú súčasťou lietadla a môžu byť prenájaté zosielateľom kvôli nakladacím účelom, ale neletecké nie sú viazané na rozmery a konštrukčné limity lietadla, ale musia byť registrované IATA-ou a taktiež musia byť vo vlastníctve agenta alebo zosielateľa [2]. Medzi najväčšie výhody leteckých kontajnerov a paliet nepochybne patria už spomenuté nižšie náklady na prepravu (jednotlivé kusy sa prepravujú ako zásielka), úspora na balnom a obaloch, lepšie a praktickejšie využitie lietadlového priestoru ako aj jednoduchšia a bezpečnejšia manipulácia pre personál. Ďalšou výhodou je aj možnosť prípravy celej zásielky a taktiež colného odbavenia priamo v priestoroch odosielateľa. Pri využití vyššie spomenutých výhod prepravy tovaru pomocou kontajnerov a paliet sa jednoduchšie aplikuje kombinovaná doprava a taktiež sa zrýchli aj celkový obeh tovaru čo vie pre spoločnosti priniesť aj viac zákazníkov.

Podľa Medzinárodného združenia leteckých dopravcov IATA však koronavírus ochromil globálne letectvo natoľko, že dopyt po lietaní sa bude spamätávať prinajmenšom do roku 2024. Z jej analýz vyplýva, že výnosy leteckých spoločností v roku 2020 klesli o vyše polovicu oproti roku 2019.

„Minulý rok bol katastrofou. Nedá sa to inak opísať. Obnova letnej sezóny na severnej pologuli sa na jeseň zastavilo a situácia sa na konci prázdninovej sezóny dramaticky zhoršila, pretože boli zavedené prísnejšie cestovné obmedzenia tvárou v tvár novým ohniskám a novými mutáciami COVID-19,“ uviedol generálny riaditeľ IATA Alexandre de Juniac [10].

Aj keď globálne letectvo zažilo veľké ochromenie, letecká nákladná doprava sa zhoršila medziročne iba o 0.5% tonokilometrov. Na začiatku roka 2020 lockdowny a iné kontrolné opatrenia viedli k významným prerušeniam dodávateľských reťazcov a všeobecný pokles hospodárskej činnosti mal vplyv aj na globálny obchod a letecký náklad. Koncom mája roku 2020 sa ako tak obnovila preprava tovaru a aj celosvetový obchod avšak na jeseň toho istého roku sa opäť začal rapídnejšie šíriť vírus Covid-19 a krajiny museli opätovne zaviesť lockdowny a tým sa znova zhoršil celosvetový obchod [11].

3. Medzinárodné organizácie v nákladnej leteckej doprave

Celosvetový systém leteckej nákladnej dopravy by nefungoval bez širokého zázemia medzinárodných spoluprác a stykov. Medzinárodné organizácie v oblasti nákladnej leteckej dopravy hrajú veľmi dôležitú úlohu pri rozvoji a tvorbe pravidiel v oblasti letectva a leteckých činností vo vzdušnom priestore, a tiež je ich hlavnou úlohou štandardizovať a unifikovať medzinárodnú leteckú nákladnú dopravu.

Medzinárodnými vládnymi organizáciami sú združenia zvrchovaných štátov s organizačnou štruktúrou (ako napríklad vymedzenými podmienkami členstva, stálymi orgánmi s určitou právomocou a predpísaným riadením) na dosahovanie

spoločných cieľov uzavretej medzi najmenej tromi štátmi, ktoré majú prvky medzinárodnoprávnej subjektivity, relatívne stály charakter, disponujú vlastnými orgánmi a usilujú sa o dosiahnutie cieľov, ktoré sú vytýčené členskými štátmi v zakladajúcej listine. Typickou a najdôležitejšou medzinárodnou vládnu organizáciou v oblasti civilného letectva, je Medzinárodná organizácia pre civilne letectvo (ICAO), ktorá v tejto dobe združuje viac ako 190 štátov všetkých kontinentov [5].

Na druhej strane medzinárodnými nevládnymi organizáciami sú združenia právnických, prípadne fyzických osôb rôznych štátov, ktoré vznikli na základe zmluvy, kedy subjekty majú občianskoprávnou subjektivitu. Typický je pre nich relatívne stály charakter, disponujú vlastnými orgánmi a usilujú sa o dosiahnutie vlastného cieľa, ktorý je vytýčený ich členmi v zakladajúcej listine. Klasickým príkladom nevládnej organizácie v oblasti civilného letectva je Medzinárodné združenie leteckých dopravcov (IATA) ako aj Medzinárodná rada letísk, Medzinárodná federácia zosielateľských združení (FIATA) a ďalšie.

V oblasti nákladnej dopravy sú najdôležitejšie organizácie už spomínané ICAO, ktoré napríklad formulovalo veľmi dôležité slobody vzduchu vďaka ktorým letecké spoločnosti majú oprávnenie vstúpiť a pristáť vo vzdušnom priestore iných krajín [13]. Ďalšou dôležitou organizáciou v medzinárodnej leteckej doprave je Medzinárodná asociácia leteckých dopravcov (IATA), ktorá vyvinula obchodné štandardy pre letecký priemysel a pri procese prepravy je prítomná prakticky všade (od formátu nákladných listov až po pravidlá prepravy živých zvierat). Taktiež veľmi dôležitou organizáciou je aj Medzinárodná federácia zosielateľských združení (FIATA), ktorej hlavnou úlohou je združovať členov po celom svete. Je najväčšou mimovládnu organizáciou.

Letecký priemysel súčasne prešiel veľkými zmenami a bol svedkom vytvárania aliancií a fúzií medzi spoločnosťami s cieľom posilniť ich prítomnosť vo vysoko konkurenčnom trhovom prostredí. V leteckej doprave dominovali aliancie medzi leteckými spoločnosťami a prostredníctvom mnohých obchodných dohôd a pomáhania si navzájom sa nové prvky globálneho fenoménu v doprave rozvíjajú pomerne rýchlo.

Každá aliancia je zložená z niekoľkých významných leteckých spoločností, ktoré prostredníctvom väčších sietí pokrývajú rôzne geografické oblasti po celom svete. Títo leteckí dopravcovia sú tak schopní kombinovať rôzne siete a rozšíriť svoj dosah na väčšinu sveta. Taktiež cargo aliancie využívajú najmä veľké nákladné lietadlá určené a špeciálne upravené na prenos tovaru [6].

Medzi najdôležitejšie aliancie v leteckej nákladnej doprave patria:

- SkyTeam, založená v roku 2000 a je najväčšia cargo aliancia s 12 členmi [12],
- WOW Alliance, jediný priamy konkurent, má však len dvoch členov.

Jednou z najdôležitejších výhod aliancií je pokles cien prepravy tovaru. Z pohľadu aliancií zameraných na prepravu cestujúcich ako je Star alliance, Oneworld alebo SkyTeam je možné uviesť, že veľký počet cestujúcich na týchto letoch umožňuje efektívne

využitie lietadla, čím sa znižujú náklady na cestu cestujúcim ako aj dopravcom.

Ďalšou výhodou bolo poskytnutie cestujúcim a dopravcom širšie a flexibilnejšie letové poriadky, ktoré vedú k skráteniu času cesty. Aliancie sa usilujú zlepšiť normy kvality pre osobnú ako aj nákladnú dopravu a uplatňovať štandardy vo všetkých fázach vrátane predaja leteniek, výberu destinácií, postupov pri batožine, salónikov, komfort cestujúcich, sťažnosti cestujúcich a poskytovanie ďalších potrebných služieb. Hlavne z pohľadu prepravy tovaru formou doklady. Napriek všetkým spomenutým hlavným výhodám boli aliancie v mnohých bodoch kritizované počnúc napríklad od toho, že nemusia rešpektovať protimonopolné pravidlá. Postavenie aliancií môže viesť k eliminácii niektorých iných, hlavne menších leteckých spoločností z trhu, a to by malo za následok porušenie noriem spravodlivej konkurencie.

Aliancie vďaka svojej kontrole nad mnohými kľúčovými bodmi a svojimi konkurenčnými a marketingovými stratégiami, by mohli dopomôcť už ku spomínanému krachu niektorých spoločností, najmä tým, ktoré musia konkurovať v oblasti prepravy cestujúcich nízko nákladovými spoločnosťami a preprave tovaru.

Aliancie v posledných rokoch dramaticky vzrástli a ich partnerstvá sa stávajú čoraz komplexnejšími. Napriek všetkým ich vlastnostiam a výhodám v priemysle leteckej dopravy, treba vyriešiť niektoré nedostatky. Preto je podľa ICAO potrebné ďalšie štúdium s cieľom maximalizovať výhody a minimalizovať nepriaznivé účinky týchto aliancií.

4. Medzinárodnoprávna úprava zodpovednosti v leteckej preprave

V oblasti leteckej prepravy obsahujú medzinárodné dohody rozsiahle jednotné predpisy. Dôvodom tohto rozhodnutia je povaha medzinárodnej leteckej dopravy. Od začiatku jej vzniku bola určená na jednoduché prekročenie štátnych hraníc, a preto sa rýchlo stala medzinárodnou. Z dôvodu nejednotnosti štátnych predpisov a následného zvýšenia možnosti konfliktov nestačili národné predpisy. Preto sa na medzinárodnej úrovni začali rokovania o zjednotení určitých pravidiel leteckej dopravy a o ich vyjadrení vo forme medzinárodnej jednotnej dohody. Vzhľadom na niektoré z charakteristík leteckej dopravy (zvyčajne medzinárodného charakteru, rýchlosti, poskytovania vzájomných služieb atď.) si letecká doprava vyžaduje medzinárodnú spoluprácu vo viacerých oblastiach.

Ide predovšetkým o:

- oblasť dopravne – politickú (prerokovanie vzájomných podmienok leteckej prevádzky medzi príslušnými štátmi),
- oblasť obchodne – prepravnú (vzájomné zmluvy medzi dopravcom a jeho užívateľmi),
- oblasť technicko – prevádzkovú (spôsobilosť leteckej techniky, riadenie letovej prevádzky atď.),
- oblasť bezpečnostnú (poskytovanie pomoci v nebezpečenstve a pri nehodách, vyšetrovanie leteckých nehôd),

- oblasť právnych úprav (ide o medzinárodnú právnu úpravu všetkých vyššie uvedených otázok, vrátane štandardizácie postupov, výmeny a aplikácie skúseností).

V oblasti politiky sa rozvíjanie medzinárodných dohôd formovalo už pred rokom 1919 vo forme samostatných dohôd medzi krajinami. Napríklad nemecké a francúzske zmluvy, ktoré posilňujú právo štátov disponovať so svojimi územiami [1].

Prvým multilaterálnym medzinárodným právnym dokumentom, ktorý položil základy medzinárodného leteckého práva, bol Parížsky dohovor z roku 1919. Základnou myšlienkou dokumentu je princíp suverenity nad vzdušným priestorom. Napríklad Článok 1 Parížskeho dohovoru stanovuje, že každá krajina má úplnú a výlučnú zhovoranosť nad vzdušným priestorom na svojom území. V Článku 2 sa zase spomína právo zahraničných lietadiel pokojne lietať nad územím iných krajín. S nárastom leteckej dopravy v 20. rokoch minulého storočia sa čoraz viac stáva dôležitou otázkou zodpovednosť leteckých dopravcov za cestujúcich a prepravovaného nákladu. Preto sa na povrch dostali otázky týkajúce sa súkromnoprávneho vzťahu medzi týmito subjektmi. Reakciou na to bolo podpísanie Varšavského dohovoru z 12. októbra 1929. Postupným zlepšovaním bezpečnosti civilného letectva sa zlepšila aj bezpečnosť medzinárodných leteckých spoločností, a tak začalo hrať medzinárodné letectvo veľmi dôležitú úlohu v medzinárodných vzťahoch. Rozširovanie medzinárodnej siete leteckých spoločností musí vyriešiť mnoho praktických problémov, ako je určenie štátnej príslušnosti lietadla, problém letovej frekvencie a obchodné podmienky prepravy cestujúcich, nákladu a mnoho iného. Letecká nákladná doprava zažívala najväčší pokrok vo vývoji z pomedzi všetkých spôsobov dopravy po celom svete.

V súčasnosti je najdôležitejším dohovorom v medzinárodnej leteckej preprave Montrealský dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu z roku 1999, ktorý nahradil takzvaný Varšavský systém. Základom varšavského systému je Varšavský dohovor, ktorý bol doplnený Haagskym protokolom, Guadalajarským dohovorom, Guatemalským protokolom a Montrealskými protokolmi.

5. Prepravná zmluva

Ako prepravná zmluva v medzinárodnej leteckej preprave slúži letecký nákladný list na prepravu nákladu a tovaru. Celosvetovo je známy aj ako airwaybill (AWB). Jeho hlavnou úlohou je sprevádzať tovar prepravovaný medzinárodným leteckým kuriérom, aby poskytol podrobné informácie o zásielke a umožnil jej sledovanie. Má viac kópií, aby ho mohla každá strana zúčastnená na zásielke zdokumentovať. Taktiež slúži ako príjem tovaru leteckou spoločnosťou (dopravcom), ako aj prepravná zmluva medzi zasielateľom a dopravcom.

AWB sa stáva vymáhateľným dokumentom, keď prepravca (alebo zástupca prepravcu) aj dopravca (alebo agent dopravcu) obaja podpíšu dokument. Najdôležitejšími údajmi sú meno a adresu odosielateľa, meno a adresu príjemcu, trojpísmenový kód letiska pôvodu, trojpísmenový kód letiska určenia, deklarovaná hodnota zásielky pre colné úrady, počet kusov, brutto hmotnosť, popis tovaru a akékoľvek špeciálne pokyny (napríklad preprava nebezpečného materiálu alebo živých zvierat). Taktiež obsahuje aj zmluvné podmienky, ktoré popisujú

zmluvné podmienky dopravcu, ako sú limity zodpovednosti a postupy pri reklamáciách, popis tovaru a príslušné poplatky.

Medzinárodné združenie pre leteckú dopravu (IATA) navrhuje a distribuuje letecké nákladné listy. Existujú dva typy AWB - špecifické pre leteckú spoločnosť a neutrálne. Špecifický AWB musí obsahovať meno dopravcu, adresu základne, logo a číslo leteckého nákladného listu.

Neutrálne letecké nákladné listy majú rovnaké rozloženie a formát ako AWB leteckých spoločností len jednoducho nie sú vopred vypísané. S mnohostranným elektronickým nákladným listom s rozlíšením 672 už nie sú potrebné papierové letecké nákladné listy. Názov e-AWB sa používa od roku 2010 a od roku 2019 sa stal predvolenou zmluvou pre všetky zásielky leteckej nákladnej dopravy na povolených obchodných linkách [7].

V leteckej nákladnej doprave sa vyskytuje aj takzvaný „cargo manifest“. Veľmi často sa zamieňa za klasický nákladný list lebo obsahujú podobné informácie. Nákladný list vo všeobecnosti slúži ako právny nástroj zameraný na dokumentovanie informácií ako je napríklad vlastníctvo, zatiaľ čo manifest sa často viac zaoberá fyzickými aspektmi nákladu, ako sú hmotnosť a veľkosť.

V leteckej nákladnej preprave sa často vyskytuje aj MWB (Master Air Waybill) a najčastejšie sa spája s konsolidovanou leteckou prepravou. Letecká konsolidácia je zhromažďovanie jednotlivých zásielok a odosielanie na jeden letecký nákladný list MWB. Pre zhromažďovanie zásielok je určený konsolidátor (letecký zasielateľ), ktorý týmto spôsobom vybavovania zásielok využíva nižšie tarifné náklady. Konsolidátor taktiež preberá zodpovednosť za prepravovaný tovar. Pre efektívne fungovanie konsolidácie je potrebné vhodné technické zabezpečenie, certifikovaný personál, prostriedky na manipuláciu, skladovacie objekty a priestory a najmä kvalitnú komunikáciu medzi konsolidátorom a rozbaľovacím agentom, ktorý sa na mieste určenia postará a rozdelí konsolidovanú zásielku na oddelené zásielky a postará sa o doručenie adresátovi. Jeho úlohou je taktiež vystavovanie HWB (House Air Waybill), ktorý slúži na doručenie jednotlivých zásielok do cieľových destinácií.

V slovenskom obchodnom zákonníku je preprava vecí a tovaru definovaná v Hlave II ako Diel XIV „Zmluva o preprave vecí“. Základné ustanovenie definuje zmluvu o preprave vecí ako „Zmluvu, v ktorej sa dopravca zaväzuje odosielateľovi, že prepraví vec (zásielku) z určitého miesta (miesto odoslania) do určitého iného miesta (miesto určenia), a odosielateľ sa zaväzuje zaplatiť mu odplatu (prepravnú)“ [15].

6. Agentská zmluva

Agentská zmluva, tiež označovaná aj ako Agentúrny vzťah, je vzťah medzi jednou stranou („zastúpeným“), ktorý splnomocňuje inú stranu („agenta“) na účasť tretích osôb v právnych vzťahoch. Agentu si nemožno zamieňať s prepravcom, ktorý je poverený poskytovaním služieb v mene príkazcu alebo strana, ktorá vystupuje v administratívnej úlohe medzi príkazcom a treťou stranou. Tento vzťah skôr umožňuje agentovi vytvárať právne vzťahy alebo zastupovania v mene zastúpeného. Existuje niekoľko spôsobov, ako môže vzniknúť agentúrny vzťah, a to zvyčajne ovplyvní právny vzťah medzi stranami. Môže vzniknúť z dohody, zo zákona alebo ratifikáciou.

Agentúrny vzťah môže existovať na základe výslovnej alebo implicitnej dohody, v ktorej zástupca súhlasí, že bude konať v mene zastúpeného. Agentúra na základe výslovnej dohody vyžaduje, aby príkazca výslovne vymenoval agenta. Môže to byť písomne alebo ústnou dohodou. Dohoda zvyčajne poskytne podrobné vysvetlenie rozsahu zastúpenia. Väčšinou obsahuje na čo má agent oprávnenie urobiť v mene príkazcu, kde agent môže také činy vykonávať a v akom časovom rámci musí agent tieto úkony vykonať. Agentúrne vzťahy, ktoré vychádzajú zo zákona, sa zvyčajne rozvíjajú, pretože pre agenta existuje určitá potreba ochrany záujmov alebo majetku splnomocniteľa.

Aby vznikol vzťah z nevyhnutnosti, musia okolnosti spĺňať určité podmienky. Napríklad agentúrny vzťah môže byť nevyhnutný, ak agent nemohol komunikovať s príkazcom, konanie, ktoré agent vykonal, bolo nevyhnutné v prospech zastúpeného, bol to rozumný a obozretný postup a agent konal v skutočnom záujme dotknutých strán. Napríklad agent môže vykonať úkon, ktorý je mimo rámca právomoci dohody. Spravidla by to príkazcu neviazalo. Ak však agent koná a príkazca sa neskôr rozhodne „ratifikovať“ kroky agenta, bude sa to považovať za oprávnenie (Ratifikácia jednoducho znamená udelenie spätného súhlasu s aktom).

Prvoradou povinnosťou zástupcu je vykonávať obchodnú činnosť, ktorou sa zaviazal vykonávať v zastúpení splnomocniteľa. Ak sú splnomocnení zástupcovia, musia sa riadiť pokynmi príkazcu. Vzťah, ktorý sa vytvorí na základe zmluvy o zastúpení, bude podrobne obsahovať povinnosti a práva každej strany. Ak agentúrny vzťah nevznikne na základe dohody medzi zmluvnými stranami, zodpovednosť bude závisieť čisto len od správania samotného agenta. Ide vlastne o fiduciárny vzťah. Z vyššie spomenutého vyplýva, že vzťah je založený na dôvere dvoch alebo viacerých strán.

V medzinárodnej nákladnej leteckej preprave je najznámejšia tzv. nákladná agentská zmluva (CAA), ktorú využívajú členovia IATA [8]. Z toho vyplýva, že agent a zastúpený majú niekoľko konkrétnych povinností. Agent musí konať vždy v „najlepšom záujme“ príkazcu; uprednostníť svoje záujmy pred záujmami príkazcu a pokiaľ je to možné, musí sa vyhnúť konfliktu záujmov, nesmie získať akýkoľvek zisk z agentúrneho vzťahu bez informovaného súhlasu príkazcu, zverejniť akékoľvek dôverné informácie o príkazcovi, pokiaľ to nie je oprávnené inak a zneužiť akékoľvek peniaze alebo majetok príkazcu ako agent.

Ak zástupca poruší povinnosť, môže mať príkazca voči agentovi nárok na náhradu akýchkoľvek strát alebo škôd, ktoré utrpeli v dôsledku porušenia agenta. V zmluve o zastúpení môže byť stanovené, ako sa vzťah skončí. Ak zmluva o zastúpení neobsahuje výslovne ustanovenie o ukončení, obvykle sa nepredpokladá, že vzťah bude trvať navždy. Príkazca alebo agent môžu skôr ukončiť vzťah na základe primeraného oznámenia. Ak k tomu dôjde, druhá strana bude mať stále možnosť požadovať od strany, ktorá sa vzdala zmluvy, náhradu škody za porušenie zmluvy.

Pri obchodných vzťahoch, najmä celosvetového pôsobenia sa veľmi často používajú takzvané Incoterms (International Commercial Terms) alebo po slovensky medzinárodné obchodné podmienky. Incotermsy sú súborom pravidiel a podmienok, ktoré vydáva Medzinárodná obchodná komora (ICC). Tieto pravidlá upravujú styk medzi dodávateľom a odberateľom na medzinárodnej, ale aj domácej úrovni. Prvýkrát vydala Medzinárodná obchodná komora tento súbor

štandardných obchodných podmienok v roku 1936. Odvtedy sa tieto zmluvné štandardy neustále aktualizujú vzhľadom na meniace sa ekonomické prostredie. Doteraz bola platná aktualizácia z roku 2010, no minulý rok v januári vyšla najnovšia úprava dodacích podmienok [9]. Incoterms teda definujú zodpovednosť kupujúceho aj predávajúceho, čo sa týka nákladov, prerozdelenia rizík, zodpovednosti za poistenie nákladu a dodržiavania predpisov. V zmluvách o predaji tovaru sa často využívajú odkazy na niektoré pravidlo Incoterms 2020. Takto sú zmluvne jasne definované povinnosti zmluvných strán týkajúce sa otázok, ako sú riziko, nebezpečenstvo poškodenia tovaru, náklady a zabezpečenie prepravy a colného prerokovania tovaru. Obchodníci tak znižujú svoje riziko vzniku právnych komplikácií a nedorozumení v prípade medzinárodnej, ale aj domácej prepravy tovaru.

7. Záver

Práca sa v prvej časti zaoberala vývojom a špecifikáciou leteckej nákladnej dopravy, ktorú sme sa snažili podrobne popísať s cieľom poskytnutia systematického materiálu pre uvedenie čitateľa do problematiky leteckej nákladnej dopravy a jej celosvetového pôsobenia. Na základe dostupných informácií sme uviedli aj rozdelenie leteckých dopravcov podľa ich zamerania prepravy tovaru ako aj praktický rozdiel medzi zásielkovými spoločnosťami ako napríklad Federal Express a klasickými aerolíniami typu Emirates, čo dá čitateľovi lepší podnet na porozumenie danej problematiky. Taktiež sme zahrnuli aj obmedzenia spôsobené pandemiou korónového vírusu Covid-19, ktorá postihla letecký priemysel ako celok.

V druhej časti tejto práce sme sa venovali organizáciám, ktoré sú najviac zainteresované v leteckej nákladnej doprave. Informácie ako aj rôzne štatistiky sme získavali z oficiálnych stránok a aktuálnych učebníc, čo znamená že táto práca je najaktuálnejšia z pomedzi dostupných dokumentov v slovenskom jazyku k našťudovaniu problematiky leteckej nákladnej dopravy a to bolo aj jedným z cieľov tejto práce, aby budúci študenti a aj čitatelia mali aktuálne informácie v slovenskom jazyku.

Taktiež dôležitým pilierom súčasnej problematiky leteckej nákladnej dopravy sú aj aliancie leteckých spoločností, ktoré sme v práci študovali a rozdelili podľa aktuálnych informácií do kategórií podľa určenia a taktiež vymedzili ich výhody a aj nevýhody.

Historický vývoj a priebeh rozvoja civilného letectva, spolu s rozvíjaním nákladnej dopravy sme riešili v tretej kapitole. Od prvých dohôd medzi nemeckom a francúzskom o prelietanie hraníc z pred roku 1919 až po nariadenia EP ktoré definujú novodobé problémy ako poistenie alebo zabezpečenie prepravovaného tovaru. V posledných dvoch kapitolách sme sa venovali známemu airwaybillu, ale aj agentskej zmluve, ktoré sme sa snažili vysvetliť tak, aby čitateľ ktorý sa nepohybuje v leteckom svete porozumel a následne pridaním teoretických znalostí z oblasti leteckého priemyslu pochopil súvislosti aj Cargo Agency Agreement od IATA.

Jedinečnosť tejto práce vytvorenej na základe novodobých poznatkov a informácií čerpaných hlavne z oficiálnych stránok organizácií, aktuálnych knižných zdrojov, konzultáciami s pilotmi z praxe a aj cennými radami od našich vyučujúcich nám poskytla možnosť vytvoriť dielo, ktoré dúfame pomôže budúcim

študentom a čitateľom porozumieť nákladnej leteckej doprave a jej výhodám a flexibilitnosti prepravy tovaru po celom svete, kategorizáciám leteckých spoločností, alianciám a aj histórií.

Referencie

- [1] CHAMAGNE, R.: The art of air war. Sceaux, 2007. 217s. ISBN 978-2-915960-21-1
- [2] PRUŠA J. a kol.: Svet leteckej dopravy. 2.vyd. Praha, 2015. 647s. ISBN 978-80-260-8309-2
- [3] PAPRČKA M. a kol.: Lietadlá na českém a slovenském nebi. 1. vyd. Banská Bystrica, 2016. 118s. ISBN 978-80-8144-105-9
- [4] BÍNA L. a kol.: Provozování letecké dopravy a logistika. 1. vyd. Brno 2014. 311s. ISBN 978-80-7402-855-7
- [5] NOVÁK A.-SEDLÁČKOVÁ NOVÁK A.: Medzinárodnoprávna úprava civilného letectva. Žilina, 2010. 129s. ISBN 978-80-554-0300-7
- [6] MUSIL L.: Encyklopedie dopravních letadel. 1.vyd. Praha 2016. 463s. ISBN 978-80-87866-25-2
- [7] e-AWB. Dostupné na internete: <https://www.iata.org/en/programs/cargo/e/eawb/>
- [8] Cargo Agency Agreement. Dostupné na internete: <https://www.iata.org/contentassets/bfacf03f8e914960898e262df2777352/cargo-agency-agreement-eng.pdf>
- [9] Incoterms 2020 [online]. Dostupné na internete: <https://www.cdservices.sk/colne/incoterms-2020/>
- [10] IATA 2020 statistics Dostupné na internete: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-02-03-02/>
- [11] IATA 2020 air freight statistics Dostupné na internete: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---december-2020/>
- [12] SkyTeam Cargo history [online]. Dostupné na internete: <https://www.skyteam.com/en/cargo/about/History/>
- [13] Freedoms of the air [online]. Dostupné na internete: <https://www.icao.int/pages/freedomsair.aspx>
- [14] Citácia textu z Obchodného zákonníka SR [online]. Dostupné na internete: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/1991-513>
- [15] MAJERČÁK J. a ko.l.: Dopravná a spojová sústava. Bratislava DOLIS 2015. 296s. ISBN 978-80-8181-001-5