

SHP-08 Mezinárodní právo letecké a železniční dopravy

Mezinárodní letecké právo

[Počátky leteckého práva] První obrysy mezinárodní právní regulace letectví se objevují před první světovou válkou, na začátku 20. století. Balónové létání bylo tak vzácné, že se samo nedočkalo mezinárodně právní odpovědi. Tehdy začala být možná letecká přeprava mezi jednotlivými státy.

Vývoj přístupu k vzdušnému prostoru Objevila se řada koncepcí mezinárodního leteckého práva, zdůrazňující zejména svobodu letového provozu (vzdušný prostor jako volné moře), popř. doplněná úvahou o státní svrchovanosti nad nižšími vrstvami atmosféry (bez stanovení linie srovnatelné s třemi mílemi). Jurisdikce státu nad letadlem (balónem či vzducholodí) se považovala za nespornou až při přistání. První světová válka přinesla zásadní zlom, spojený s bombardováním a používáním stíhacích letadel pro válečné účely. Zejména neutrální státy začaly zdůrazňovat svoji výlučnou svrchovanost na vlastním vzdušném prostoru a začaly bránit přeletům letadel. Došlo tedy k obecné tvorbě mezinárodního obyčeje o svrchovanosti státu nad svým vzdušným prostorem.

[Pojetí vzdušného prostoru] Uchopení svrchovanosti bylo deklarováno až "ke hvězdám". O horní hranici vzdušného prostoru však bylo třeba uvažovat až v souvislosti s kosmonautikou. Tehdy došlo k nezřetelnému omezení obyčeje a tvorbě obyčeje o volném přístupu ke kosmickému prostoru. Hranice je přitom nezřetelná (50-100 km), neboť v tomto prostoru je možný jenom start či přistání kosmické lodi.

[Vývoj dále] Po první světové válce se začala pozvolna rozvíjet mezinárodní letecká osobní přeprava civilní, a to od 30. let i přes oceány. V roce 1919 vzniká Mezinárodní komise pro letectví (ICAN). Přesto se nepodařilo vytvořit univerzální úmluvu o veřejnoprávních a mocenských aspektech civilního letectví. Začala se nicméně rozvíjet mezinárodní smluvní přímá úprava soukromoprávních aspektů civilních letecké přepravy.

[Chicago] Základem uspořádání letecké dopravy po druhé světové válce je Chicagská úmluva "Mezinárodní úmluva o civilním letectví", uzavřená v prosinci 1944 52 státy. V této souvislosti (za pomoci přechodných institucí) byla zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (*International Civil Aviation Organisation*).

[Letadla] V právu i literatuře se objevuje stylistická personifikace letadla (letadlo jako subjekt, reálně provozovatel, mezinárodněprávně však stát). Smluvní strany si poskytují právo přeletu civilních letadel státních i nestátních aerolinií. Státní letadlo (vojenské, policejní, hlídkové atd.) nemá obecně přístup do vzdušného prostoru cizího státu (zde je absolutní suverenita). Privilegium vstupu civilních dopravních letadel přitom nelze zneužívat (vykazovat jako civilní letadlo státní letadlo).

[Civilní lety komerční a ostatní] Civilní letectví se rozděluje na privátní a komerční. Neobchodní civilní lety jsou obecně volné. To samozřejmě nevylučuje podrobením pravidlům řízení letového provozu a využívání letišť. Pravidla pro privátní lety nesmějí být diskriminační. Komerční civilní leteckou dopravu mezi státy však mohou státy vyhradit vlastním aeroliniím stejně jako vnitrostátní lety (leteckou kabotáž). Výhrada kabotáže však nesmí být spojená s výjimkami pro provozovatele z některých smluvních stran (výjimkou je ovšem Evropské společenství, kde došlo k rozsáhlé liberalizaci). V oblasti letectví proto existuje rozsáhlá síť mezinárodních

smluv o vzájemném leteckém spojení zpravidla národními aeroliniemi. Provoz bezpilotních letadel podléhá souhlasu státu.

[Mezinárodní letiště] Každý stát určuje celní letiště, tj. letiště, na kterých se odbavují letadla létající na mezinárodních linkách (tj. kde se zajišťuje celní a pasová kontrola). Ostatní letiště jsou pak vnitrostátní, vyhrazená pouze kabotáži (v Evropské unii jsou vnitrostátní letiště použitelná pro mezistátní dopravu). Každý stát má právo stanovit ve svém výšostném vzdušném prostoru letiště, které se smějí používat. Letiště smí vybírat letištní poplatky (taxu) v souvislosti s odbavením. Tato taxa však nesmí být diskriminační. Nepřiměřenost poplatků však může být napadena před ICAO, který vydává "doporučení", jak věc řešit.

[Národní letecké právo] Vnitrostátní regulace balónového a letadlového létání předcházela pozornosti mezinárodního práva. Dnes státy mají rozvinuté národní letecké právo, které reguluje létání a podnikání v civilním letectví a nekomerční letectví. Podobně státy určují pravidla pro provoz státního (vojenského, policejního) letectví. Státy touto cestou také regulují poměry na civilních letištích a řízení letového provozu (jež samozřejmě musí být spojeno se řízením vojenských letů). Z praktických důvodů ovšem vnitrostátní letecké právo přebírá instituty mezinárodního leteckého práva. Státy mají například povinnost své letecké předpisy s potřebným předstihem oznamovat prostřednictvím mezinárodní organizace. Technické právo je samozřejmě předmětem mezinárodní harmonizace na půdě ICAO, neboť by jinak nebyla možná mezistátní doprava.

[Rejstříky a značky] Podle státních předpisů se vytvářejí národní letecké rejstříky, do nichž se zapisuje každé letadlo registrované v příslušném státě. To je vybavené mezinárodní značkou a mezinárodními znaky (odlišit od soukromých znaků aerolinií). Rejstříky jsou zpřístupněny na mezinárodní úrovni.

[Kontrola letadla, osvobození od cla a patentová výhrada, pojištění] Příslušenství letadla (palivo, součástky) se osvobozuje od cel. Letecký benzín je navíc ve většině států osvobozen od spotřební daně. Nelze zabavit letadlo či jeho součást pro porušení patentů. Vnitrostátní i mezinárodní právo předepisují pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou na zemi provozem letadla.

[Nouze a nehody] Státy se vzájemně zavazují poskytnout letadlu (civilnímu) v nouzi možnost přistání na svých letištích podle možností a potřeby, poskytnout pomoc a součinnost tomuto letadlu a to jak ve vzduchu, tak na letišti (samozřejmě za peníze). Rovněž se zavazují ke spolupráci při vyšetřování nehod a při pátrání po zmizelých letadlech.

[Infrastruktura] Každý stát po dohodách s ostatními zřizuje na svém území potřebná zařízení pro navigaci, meteorologii, nouzová přistávání apod. V některých případech je financování těchto zařízení zabezpečeno mezinárodními dohodami, neboť by bylo pro stát zařízení neúnosně nákladné.

[Technické a administrativní nároky na letadla] Každé letadlo má palubní průkaz, osvědčení o způsobilosti k letu, osvědčení pilotů a cestovní deníky. Harmonizují se obsahy těchto dokumentů stejně jako nároky na kvalifikaci pilotů a následně i pozemního personálu.

[Harmonizační kompetence organizace] Mezinárodní organizace pro civilní letectví stanoví: a) soustav komunikačních a pomocných zařízení leteckých, počítajíc v to pozemní značky orientační, b) charakteristických znaků letišť a přistávacích ploch, c) pravidel pro létání a metod kontroly létání, d) výdeje

průkazů létajícího personálu a mechaniků, e) způsobilosti letadel k letu, f) zápisu letadel do rejstříku a zjišťování totožnosti letadel, g) sbírání a výměny meteorologických zpráv, h) palubních knih, i) leteckých nákresů a map, j) řízení celních a přistěhovaleckých, k) letadel v tísni a vyšetřování nehod, jakož i jiných věcí majících vztah k bezpečnosti, pravidelnosti a výkonnosti létání, pokud se čas od času mohou jevit; vhodnými.

[Mezinárodní organizace civilního letectví a asociace aerolinií] Cíle: koordinace, pomoc, reglementace. Orgány: Shromáždění - všichni, Rada: 21 států (volby podle důležitosti států), předseda Rady. Letecká komise: 12členný odborný orgán. Možnost řešení sporů. Členové jsou smluvní strany chicagské úmluvy o civilním letectví, dnes 187 států. Organizace má regionální úřadovny, ta pro Evropu a severní Atlantik sídlí v Paříži. *International Air Transport Association* sdružuje jednotlivé aerolinie, na členství v IATA je vázána daňová úleva na letecký benzín.

[Mezinárodní právo soukromé letecké] Uplatňuje se přímá metoda regulace. Řada úmluv vzájemně se novelizujících úmluv (Havanská, Varšavská 1929, Haagská, Montrealská atd.) stanoví náležitosti smluv o civilní letecké přepravě, náležitosti mezinárodní letenky, řešení mimořádných situací, předání cestujícího mezi leteckými společnostmi na základě jejich dohody, smluvní ujednání o letecké přepravě zboží a pošty a odpovědnostní režimy (náhrada škody v případě úmrtí či zranění, náhrada za zboží). Zejména jednání o limitaci výše náhrady byla předmětem mezinárodní neshody. Speciální mezinárodní smlouva pak stanovuje odpovědnost provozovatelů za škody na povrchu cizího státu (požadavek pojištění odpovědnosti za škodu je systematicky prosazován).

[Další liberalizace] USA a Británie v minulosti usilovaly o rozsáhlejší liberalizaci včetně přístupu na mezinárodní linky (jako v námořní dopravě), popř. do kabotáže. V některých zónách tato liberalizace již nastala. Vysokého stupně liberalizace bylo dosaženo v Evropské unii.

[Řízení letového prostoru] V mezinárodním měřítku je v kompetenci každého státu, státy samozřejmě na základě smluv i bez nich spolupracují při řízení letového provozu, některé státy jsou součástí systémů řízení jiného státu. V Evropě existuje na základě speciální mezinárodní smlouvy zvláštní mezinárodní (nebo spíš nadnárodní organizace) *Eurocontrol*, jež zabezpečuje řízení letového provozu v celé Evropě, národní centra řízení letového provozu jsou jim do značné míry podřízena. Řízení letového provozu nad širým mořem je zabezpečováno bez jednoznačného právního rámce přílehlými nebo zainteresovanými státy.

Mezinárodní železniční právo

[Počátky] Mezinárodní železniční právo se rozvíjí od cca. 50.let minulého století, tehdy na základě dvoustranných smluv mezi státy o železniční přepravě a železničních přechodech. Krátce předtím bohužel došlo k rozpadu technických standardů. Jen v některých prosperujících oblastech se podařilo rozpad technických standardů překonat (díllem střední Evropa, Velká Británie, USA). Ve vztahu k mnoha zemím však rozdílů zůstávají (rozchody, obrasy, spřáhla). Následkem toho je železniční právo vždy dvoustranné nebo v evropském prostoru standardního rozchodu kontinentální (s výjimkami – Španělsko, Portugalsko, státy SSSR, Británie (obrys vozidla!), Irsko). Na jiných kontinentech jsou izolované železniční sítě, popř.

jsou technické rozdíly i uvnitř jednotlivých států. Jiné technické rozdíly znesnadňují železniční přepravu (zejména různé napájecí systémy u elektrifikovaných železnic).

[Železnice ve 20. století] S výjimkou USA jsou ve 20. století všechny základní železnice (páteří síť) státní nebo postátněné (státní akciové společnosti apod.). Jenom dílčí železniční tratě jsou privátní (v Evropě zejména Švýcarsko). V rámci ES se vytvořila kontrola nad železnicemi (oddělení účtů), na základě směrnic se železniční doprava v západní Evropě částečně liberalizuje a privatizuje (otevřít se prostor pro konkurenci na kolejích). Tato liberalizace je však vnímána jako problematická. Železnice jsou bezpochyby sun-set odvětví, které od 50.let stále více a více dusí automobilová a letecká doprava. Ve většině států jsou železnice ztrátové, konjunktuře se těší jenom masivnější nákladní doprava. Rozvoj rychlodrah je do značné míry financován veřejnými prostředky.

[Integrace v evropském prostoru] Má poměrně dlouhou smluvní tradici. Železničních podniků jednotlivých evropských států s výjimkou výše uvedených. Současnou podobu představuje Úmluva o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) z roku 1980 (8/1985 Sb.) Úmluva COTIF navazuje na CIM a CIV (ze 70. let).

[OTIF] Mezinárodní evropská organizace *Organisation de Transportation Internationale Ferroviaire* Sídlo Bern, pracovní jazyky jsou francouzština a němčina (chybí angličtina!). Starší smlouvy CIV a CIM jsou připojeny jako dodatky. Orgány OTIF jsou následující: Valné shromáždění, Správní výbor, speciální výbory, Ústřední úřad. OTIF vede seznam tratí. Zabezpečuje se rozhodčí řízení mezi státy o spory ze smlouvy. Možné je také dobrovolné rozhodčí řízení mezi dopravními podniky. Na půdě OTIF se v celoevropském prostoru realizuje harmonizace technických předpisů.

[Mezinárodní osobní přeprava] Úmluva CIV reguluje přímou metodou mezistátní osobní dopravu. Definuje ryze vnitrostátní přepravu, která je předmětem vnitrostátní právní regulace. Vymezeny jsou rovněž základní pojmy jako osobní stanice, přepravní povinnost (dle přepravních předpisů jednotlivých států), pozornost je věnována tvorbě mezinárodních přepravních tarifů (ve východoevropském prostoru je běžná poplatková diskriminace cestujících, v západní Evropě to není přípustné (integrace v EU, vstřícná politika jednotlivých států). Smlouva vytváří mechanismus pro zúčtování dopravy – rozdělení výnosů v souvislosti s náklady – dnes zúčtování přes euro (dříve SDR a zlatý frank). Stanovena jsou základní pravidla pro přepravní smlouvu v mezinárodní železniční dopravě – jednotné smluvní podmínky, omezená možnost odchylky vzhledem k ochraně cestujících (příklad přímé úpravy). Železnice mají povinnost zveřejňovat vhodným způsobem mezinárodní jízdní řády, jsou stanovena náležitosti a formát mezinárodní jízdenky, jsou stanovena pravidla pro příruční zavazadla, harmonizuje se právo rezervací a stanoví povinnost umožnit jízdu při zmeškání přípoje nejbližším spojem. Oddělené zavazadlo (vedle smluvních výluk státy mohou státy určit výluky z přepravy, ty však musí být dány na vědomí druhým státům (výjezdním stanicím), není-li ujednáno jinak, lze přepravovat jinudy, reaguje se přitom na celní a sanitární předpisy jednotlivých států, jsou stanovena nároky na obal zavazadla, jeho maximální velikost a váhu a zavazadlový lístek. Je založená objektivní odpovědnost za usmrcení či újmu na zdraví pasažéra, za ztrátu záсылky (paušalizace ceny obsahu, není-li speciální ujednání) včetně vymezení odpovědnosti jednotlivých správ. Unifikují se pravidla pro uplatňování reklamací.

[Mezinárodní nákladní přeprava] Při dodržení podmínek ze strany zájemce se stanoví přepravní povinnost (smluvní přímus) Smlouva vymezuje předměty, které se vylučují, resp. které může kterýkoli stát přepravy či dopravce vyloučit z přepravy. Pro

přepravu některých rizikových druhů zboží a předmětů jsou stanovena zvláštní pravidla a nařízená zvláštní pozornost zúčastněných stran. Obecně se používají vnitrostátní tarify, dopravci se však mohou dohodnout na mezinárodních tarifech, pro které smlouva stanoví základní pravidla pro zúčtování. Smlouvu o přepravě zboží ztělesňuje tzv. nákladní list. Uzavření smlouvy se realizuje orazítkováním nákladního listu a přijetím zboží k přepravě. Smlouva stanoví náležitosti nákladního listu (stanice počátku a určení, vymezení zboží, hmotnost, popř. počet kusů, číslo vozu, seznam listin v souvislosti s celním a dalším odbavením, jméno a adresa odesílatele, zájem na dodání, popř. další náležitosti). Přepravní cestu může volit přepravce / přepravci (není-li ujednáno jinak), dovozní je buď uhrazené předem (vyplacená zásilka), nebo jej hradí příjemce zboží. Smlouva stanovuje okolnosti přijímání poškozeného zboží či zboží v poškozených obalech atd. Za práva přítomnosti odesílatele je možné kontrolovat kdykoli obsah zásilky vzhledem k souladu s deklarací. Je možné vyložit kdykoli přítěž při překročení hmotnosti. Dodací lhůty jsou buď dojednány (nepřímo, přes dohody železnic) nebo jsou implicitní. V případě překročení se platí tarifní penále, popř. penále zvlášť dohodnuté. Odesílatel (popř. příjemce) může měnit určité parametry zadání dopravy, následně se pak může měnit tarif. Pro účely celního odbavení se zavádí tzv. celní závěra jako obdoba režimu TIR (po celní deklaraci na vnitrozemské či hraniční stanici), železnice pak přebírá celní dokumenty a uplatňuje je při překročení hranice. Smlouva vymezuje odpovědnosti za vadný vagón, špatnou deklaraci zboží, špatné celní dokumenty, zpoždění, ztrátu či poškození zásilky atd. Stanoví se pravidla pro řešení sporů mezi provozovateli v případě poškození nebo ztráty vozu provozovatele. Možné jsou také soukromé vagóny, kde jsou zvláštní odpovědnostní vztahy. Zvláštní pravidla jsou stanovena pro dopravu kontejnerovou.