

VYBRANÉ KAPITOLY Z PŘEPRAVY A LOGISTIKY II

2., aktualizované vydání v elektronické podobě

Citace:

Novák, R. a kol. (2025). *Vybrané kapitoly z přepravy a logistiky II* [online]. Praha: VŠE. ISBN 978-80-245-2573-0.

<https://doi.org/10.18267/tb.2025.nov.2573.0> Dostupné z: <https://oeconomica.vse.cz/publikace/vybrane-kapitoly-z-prepravy-a-logistiky-ii-2/>

doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc.

a kolektiv

2025

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
Katedra logistiky

Vybrané kapitoly z přepravy a logistiky II

2., aktualizované vydání v elektronické podobě

**Radek Novák
James Huňak
Lubomír Zelený**

2025



© Vysoká škola ekonomická v Praze, Nakladatelství Oeconomica – Praha 2025

ISBN 978-80-245-2573-0

DOI: 10.18267/tb.2025.nov.2573.0

<https://doi.org/10.18267/tb.2025.nov.2573.0>

Obsah

Anotace	6
A. Mezinárodní letecká nákladní přeprava	7
<i>doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc.</i>	<i>7</i>
1. Mezinárodní letecká nákladní přeprava	7
1.1 Letecké nákladní přeprava (Air Cargo) – vývoj, charakteristika.....	7
1.1.1 Realizace letecké nákladní přepravy	8
1.1.2 Konsolidace a handling v letecké nákladní přepravě	13
1.2 Provádění mezinárodní letecké nákladní přepravy	14
1.2.1 Obchodní zajištění a realizace letecké nákladní přepravy.....	14
1.2.2 Realizace přepravního procesu v letecké nákladní přepravě	16
2. Obchodní a právní zajištění mezinárodní letecké nákladní přepravy.....	21
2.1 Obchodní a právní zajištění realizace mezinárodní letecké nákladní přepravy.....	21
2.2 Ceny v mezinárodní letecké nákladní přepravě.....	22
2.3 Kontrola stavu zásilek/nákladu, balení a značení.....	24
2.4 Nebezpečné zásilky	25
2.5 Živá zvířata.....	25
3. Mnohostranné mezinárodní úmluvy o přepravní smlouvě a přepravní doklady v mezinárodní letecké nákladní přepravě.....	26
3.1 Mezinárodní letecký nákladní list (AWB) ve vztahu k Varšavské úmluvě změněné dodatkovým protokolem v Haagu	27
3.2 Mezinárodní letecký nákladní list (AWB) ve vztahu k Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montrealská úmluva).....	30
3.2.1 Údaje uváděné v mezinárodním leteckém nákladním listu (AWB).....	30
4. Význam, obsah a popis leteckého nákladního listu (AWB)	31
4.1 Neutrální letecký nákladní list (NAWB)	33
4.2 Ostatní doklady používané v mezinárodní letecké nákladní přepravě.....	34
5. Konsolidátoři, zasílatelé a další subjekty v mezinárodní letecké nákladní přepravě.....	36
6. Mezinárodní organizace působící v letecké dopravě	36
6.1 International Civil Aviation Organization (ICAO) – Mezinárodní organizace pro civilní letectví	36
6.2 International Air Transport Association (IATA) – Mezinárodní asociace letecké dopravy	37
6.3 European Civil Aviation Conference (ECAC) – Evropská konference pro civilní letectví.....	39
6.4 European Union Aviation Safety Agency (EASA) – Evropská agentura pro bezpečnost letectví.....	40
6.5 Supporting European Aviation (EUROCONTROL) – Evropská organizace pro bezpečnost v letovém provozu	41
6.6 World Air Cargo Organisation (WACO) – Světová organizace leteckého zboží.....	42
B. Osobní letecká doprava a infrastruktura	43
<i>Ing. James Huňák, Ph.D., doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc.</i>	<i>43</i>
7. Osobní letecká doprava a přeprava – charakteristika, členění, druhy	43
7.1 Letecká přeprava a letečtí dopravci (letecké společnosti).....	44
7.2 Pravidelná (linková) osobní letecká přeprava.....	47
7.3 Nepravidelná (charterová) osobní letecká přeprava	49
7.4 Všeobecné letectví	51
7.5 Osobní letecká doprava v ČR.....	52
7.6 Nízkonákladové letecké společnosti.....	54
8. Infrastruktura letecké dopravy a přepravy	57
9. Letové navigační služby.....	63

C. Air & Sea	69
<i>Ing. James Huňák, Ph.D.</i>	<i>69</i>
10. Letecká a námořní nákladní přeprava, segment přepravních služeb Air & Sea	69
10.1 Relativní výhody dopravních oborů a jejich kombinace.....	69
10.1.1 Konkurenceschopnost a dynamika trhu	71
10.1.2 Význam intermodality	71
10.2 Letecká nákladní přeprava jako akcelerator logistiky.....	71
10.2.1 Postavení letecké dopravy v globálním obchodu.....	71
10.2.2 Speciální přepravní jednotky v letecké nákladní dopravě	72
10.2.3 Výhody a nevýhody využití ULD	74
10.3 Trh letecké nákladní přepravy	75
a) Osobní dopravci s kapacitou pro náklad.....	75
b) Dopravci se smíšenou flotilou	75
c) Specializovaní nákladní dopravci	75
d) Integrátoři (komplexní poskytovatelé logistických služeb).....	75
e) Dopravci nadrozměrných zásilek	75
10.4 Hlavní letecké a námořní huby – klíčové propojení pro fungování multimodálních (Air & Sea) přeprav s účastí mezinárodní letecké nákladní přepravy	76
10.4.1 Kombinovaný segment Air & Sea: Odolnost a flexibilita.....	78
10.4.2 Konkrétní příklady a role integrátorů.....	78
10.5 Air & Sea segment přeprav a ekologická udržitelnost – negativní externalita	80
10.5.1 Závislost na fosilních palivech a inovace	80
10.5.2 Regulace v námořní dopravě	80
10.6 Integrace na trhu letecké a námořní dopravy – vliv na Air & Sea segment přeprav	81
10.7 Další příležitosti a výzvy růstu významu nejen Air & Sea segmentu přeprav v mezinárodní nákladní dopravě	81
10.7.1 P2F Přestavby a E-commerce	82
Zdroje	83
Seznam obrázků	86
Seznam formulářů	86
Seznam grafů	86
Seznam tabulek.....	86

Anotace

E-skripta s názvem „**Vybrané kapitoly z přepravy a logistiky II**“ vznikla jako revidované a přepracované vydání obdobných skript pod stejným názvem (a to s částečně odlišným obsahem), která byla vydána v roce 2022. Tato e-skripta autorů doc. JUDr. Ing. Radka Nováka, CSc., Ing. Jamese Huňáka, Ph.D. a doc. Ing. Lubomíra Zeleného, CSc. slouží především jako doplnění a aktualizace, (případně i částečná náhrada) v současnosti chybějící studijní literatury k předmětům vyučovaným katedrou logistiky Fakulty podnikohospodářské VŠE v Praze.

Primárně, ale nejen, slouží jako učební opora pro předměty v rámci vedlejší specializace *Logistika – mezinárodní přeprava a zasilatelství*, která je mezinárodně odborně akreditována Evropskou logistickou asociací. Skripta však mohou posloužit i jako doporučená literatura pro další kurzy zajišťované katedrou logistiky FPH VŠE v Praze.

Texty obsažené v této publikaci se věnují odborným tématům, jejichž zpracování dosud chybělo, bylo zastaralé nebo obtížně dostupné – zejména v případech, kdy jsou témata čerpána z odborných zahraničních zdrojů.

Obsahově se skripta zaměřují na tři relativně samostatná témata týkající se módu (oboru) letecké dopravy/přepravy:

- mezinárodní nákladní leteckou dopravu a přepravu (část A),
- osobní leteckou dopravu a přepravu a infrastrukturu
- leteckou a námořní nákladní přepravu, segment přepravních služeb Air & Sea.

Radek Novák, za autorský kolektiv

Praha, listopad 2025

A. Mezinárodní letecká nákladní přeprava

doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc.

1. Mezinárodní letecká nákladní přeprava

1.1 Letecké nákladní přeprava (Air Cargo) – vývoj, charakteristika

Letecká nákladní přeprava začala svůj komerční vývoj po I. světové války. Tehdy docházelo k přestavbám původních bombardérů na „komerční verze“, které zprvu přepravovaly jen několik cestujících a několik pytlů nákladu, zejména už tehdy vznikající letecké pošty. Před začátkem II. světové války byla již letecká mezinárodní rozvinuta tak, že např. v tehdejší Československu existovaly dvě letecké společnosti (Československé aerolinie na Čs. letecká společnost). Jejich mezinárodní linky spojovaly ČSR z řadou evropských států. Spolu s cestujícími byla přepravována (mimo jejich zavazadel) i pošta a letecký (kusový) náklad. Ten byl přepravován formou doklázky do osobních letadel.

Po ukončení II. světové války se byl rozvoj letecké dopravy a přepravy doslova skokový. V komerčních přepravách se, díky rychlému rozvoji letadlové techniky (která postupně zvyšovala nejen svůj dolet a rychlost, ale postupně i svůj přepravní objem) stala mezinárodní letecká přeprava brzy i konkurentem námořních přeprav. To nejdříve platilo v osobní dopravě, ale relativně brzy se tak stalo i v dopravě nákladní.

V posledních letech došlo k relativnímu oddělení letecké nákladní přepravy od osobní. Letecká nákladní přeprava nabývá celosvětově na významu. Oproti osobní letecké dopravě se liší jak samotným průběhem přepravy, tak i obchodními a marketingovými strategiemi. Tyto rozdíly vedly k tomu, že mnoho leteckých společností se nákladní dopravě nevěnuje vůbec, nebo jen okrajově (týká se to většiny tradičních osobních dopravců). Nicméně dopravci, kteří se na ni specializují, ať už na pravidelné (linkové), či nepravidelné (charterové) nákladní lety, dosahují vynikajících obchodních výsledků.

Základní a obecně vnímanou charakteristikou letecké přepravy je bezpochyby její **rychlost**, a kromě rychlosti je pro leteckou přepravu významná i její relativní **spolehlivost** a **bezpečnost**. Proto se leteckou nákladní přepravou obvykle přepravují zásilky vyžadující rychlou dopravu (např. rychle zkazitelné zboží, náhradní díly, zdravotnický materiál), ale také zásilky na delší vzdálenosti nebo ty s vyšší hodnotou (s ohledem na poměr hodnoty a hmotnosti/objemu, tzv. voluminéznost).

U „leteckých přeprav“ se v praxi ale zpravidla jedná o multimodální, intermodální nebo **kombinované přepravy** s dominantním podílem letecké dopravy, které fungují na principu dodávek House/house. Právě tyto typy zásilek jsou dnes z hlediska jejich objemu celosvětově považovány za hlavní, letecky přepravovaný náklad.

Aktuálně nejrychleji rostoucí kategorií nákladní přepravy je zpravidla **linkově provozovaná přeprava kusových zásilek**, avšak setkáváme i s nadrozměrnými (nadgabaritními) přepravami, které se samo sebou realizují charterově.

Specifickou kategorií jsou **expresní zásilky a letecká pošta**, pro které platí zvláštní přepravní podmínky. Přepravní předpisy pro leteckou poštu jsou vydávány samostatně, podobně jako pro poštu přepravovanou jinými druhy dopravy. Přeprava poštovních zásilek probíhá na základě

dohod mezi leteckými dopravci a poštovními společnostmi, s respektováním podmínek stanovených **Světovou poštovní organizací** (Universal Postal Union – UPU), resp. dohodami s národními poštovními správami. Během poslední doby však význam přepravy letecké pošty výrazně poklesl v důsledku rozvoje IT komunikačních technologií.

Jak již bylo zmíněno výše, od počátků letecké dopravy byly poštovní společnosti průkopníky v jejím maximálním využívání. Postupem času začaly výhody letecké nákladní přepravy (zejména její rychlost) intenzivně využívat i **operátoři kurýrních, expresních a balíkových služeb (KEB)**, především společnosti zaměřené na **expresní přepravu kusových zásilek**. Mezi globálně působící expresní společnosti patří DHL, UPS a Federal Express.

V souvislosti s významným opětovným nárůstem poscovidových leteckých přeprav je však také potřeba zmínit, že letecká doprava představuje nejdražší způsob nákladní přepravy a má jednoznačně největší ekologickou zátěž (zejména kvůli vysokým emisím a nadměrnému hluku).

1.1.1 Realizace letecké nákladní přepravy

Celosvětově se **letecká nákladní přeprava zaměřuje zejména na přepravu kusových zásilek**, které jsou ve většině případů **konsolidovány**, tedy paletizovány nebo kontejnerizovány (ULD přepravní jednotky).

Pro konsolidované zásilky se v letecké dopravě používají speciální palety, a především pak speciálně konstruované kontejnery nazývané **Unit Load Devices (ULD)**, srov. i část Jamese Huňaka. Tyto přepravní jednotky se však tvarem i rozměry velmi podstatně liší od mezinárodně unifikovaných přepravních prostředků (např. ISO kontejnerů). Jejich **specifický tvar a rozměry slouží k maximálnímu využití prostoru a objemu trupu** letadla. Další rozdíl oproti přepravním prostředkům používaným v jiných módech dopravy spočívá v jejich relativně **nízké mrtvé hmotnosti** (tara). To je dáno materiálem (lehké kovy jako je např. hliník), z něhož jsou ULD vyrobeny.

Vlastnosti zde využívaných přepravních prostředků odrážejí snahu o maximální využití prostoru a nosnosti letadla.

Obrázek č. 1: Letoun MD-11F – celé letadlo a připravený náklad před začátkem nakládky



Obrázek č. 2: Konsolidovaný náklad (kusové zásilky) před nakládkou do letounu MD-11F



Obrázek č. 3: Detail pohledu na zadní motor letounu MD-11F s částí konsolidované zásilky



Obrázek č. 4: Otevřené dveře pod hlavní palubu (vpředu vlevo dole) a na hlavní palubu (vzadu)



Obrázek č. 5: Letoun MD-11F – začátek nakládky na hlavní palubu pomocí velkoprostorových bočních dveří



Obrázek č. 6: Nakládka ULD na hlavní palubu letounu MD-11F pomocí zvedací rampy



Obrázek č. 7: Nakládka různých typů/druhů ULD na hlavní palubu letounu MD-11F



Obrázek č. 8: Nakládka ULD do letounu MD-11F (pohled z letištní plochy)



K přepravě kusových zásilek v letecké nákladní přepravě se zde však využívají také standardní europalety – EUR (o rozměrech 800 x 1200 mm).

Zboží umístěné na europaletách, ale i v/na ULD, však musí být vždy **maximálně zabezpečeno proti eventuálně možnému pohybu**. To se děje pomocí různých smršťovacích sítí, foliováním apod. Snaha je tedy o to, aby každá letecky přepravovaná zásilka působila pokud možno homogenně, resp. aby se předměty tímto způsobem přepravované během přepravy nemohly pohybovat, což by mohlo mít fatální následky. I proto jsou zásilky konsolidovány do větších celků. Co se týče letecké přepravy konsolidovaných kusových zásilek v ULD jde tedy o provozní, bezpečnostní i ekonomické důvody.

Ohledně letecké přepravy pomocí europalet ještě jedná pro provoz velmi významná poznámka. Vzhledem k tomu, že europalety jsou dřevěné, jejich použití v mezinárodní letecké přepravě může přinášet problémy kvůli možné přítomnosti dřevokazných škůdců, což vyžaduje speciální ošetření. Jedná se o tzv. **fumigaci**. V této souvislosti platí norma ISPM 15 – International Standard for Phytosanitary Measures. Cílem této normy je zabránit šíření dřevokazných škůdců mezi státy a chránit tak jejich lesy. I když standard neplatí automaticky, vyžaduje dnes jeho dodržování většina států světa. V minulosti docházelo k šíření brouků a larev z obyčejných dřevěných beden a palet z cizích států. Ty se zpravidla v novém přírodním prostředí rychle rozmnožovaly, jelikož neměly přirozené nepřátele, a jejichž likvidace pak byla velmi obtížná a ekonomicky i organizačně náročná. Uvedená norma usiluje o to, aby veškeré dřevěné obaly byly vyrobeny a ošetřeny tak, aby nebezpečné organismy zahynuly. Základem je použití dřeva pečlivě zbaveného kůry, včetně kůry kolem suků. Další podmínky pro splnění normy zahrnují například vysušení dřeva v uzavřené komoře pod 20 % vlhkosti a tepelné ošetření pro usmrcení

mikroorganismů, plísní a hub. Norma konkrétně vyžaduje, aby teplota v jádru dřeva dosáhla 56 °C po dobu minimálně 30 minut. Existují však i další procesy pro odstranění živých organismů ze dřeva. **Dřevěné palety a obaly mohou být napadeny škůdci** nejen před a během výroby, ale i během používání, zejména pokud jsou skladovány venku a jsou tak vystaveny povětrnostním vlivům. K přenosu škůdců může dojít i při skladování ošetřeného dřeva vedle neošetřeného. Proto musí být osvědčení ISPM vždy aktuální. Jednotlivé státy proto mají velmi přísné lhůty pro stáří osvědčení o ošetření dřeva (např. Nový Zéland vyžaduje, aby dřevo bylo ošetřeno maximálně 21 dní před odesláním na jeho území). Pokud dřevěné obaly nemají platné osvědčení o ošetření proti škůdcům, může se stát, že zásilku nemusí být ve státu dodání povoleno vyložit nebo může být nařízeno dodatečné ošetření jejího obalu (dřevěné palety) v místě vykládky, což může být velmi nákladné a způsobit zpoždění dodávky.

V některých případech bývají leteckou nákladní přepravou přepravovány i **nadrozměrné** (tzv. nadgabaritní) **zásilky**. V takových případech je letecká nákladní přeprava realizovaná jako charterová (na objednávku). Taková letecká nákladní přeprava bývá nezastupitelná, resp. některé obchodní operace by se bez ní vůbec nedaly provést (srov. dnes již legendární a možná již i z důvodu zničení tohoto výjimečného letounu neopakovatelná přeprava viz: <https://www.youtube.com/watch?v=u3VkJmZnmfMA>)

Výše již bylo zmíněno, že letecká nákladní přeprava je s minimálními výjimkami vždy realizována jako multimodální, intermodální, resp. jako **kombinovaná přeprava**. Je to proto, že finální místo dodání zásilky patrně nebude na letišti. Letiště bývá místem dodání konsolidovaných zásilek, odkud jsou tyto zásilky po rozdělení dodávány individuálním příjemcům. Protože jsou letecky přepravované zásilky omezeny nejen svou hmotností, ale také objemem a tvarem s ohledem na konkrétní typy letadel (proto se často používají zmiňované ULD). Letecké přepravy bývají rovněž omezeny z hlediska jejich obsahu (zejm. nebezpečné zásilky). U konkrétních leteckých nákladních přeprav je proto nutné zohlednit nejen limitující charakteristiky používaných letadel (užitečná hmotnost a prostornost, dolet, možnost použití mechanizačních prostředků pro nakládku a vykládku apod.), ale je třeba mít také na zřeteli dostupnost a vybavení letišť (resp. tam existujících nákladních terminálů), včetně jejich propojení s infrastrukturou dalších dopravních módů – tj. např. dostupnosti železniční vlečky (nedostupnost propojení na železniční dopravu je např. u letiště v Praze – Ruzyni). Většina leteckých terminálů však trpí stejným nedostatkem.

1.1.2 Konsolidace a handling v letecké nákladní dopravě

Dalším **významným znakem letecké nákladní přepravy**, který je pro ni typický a který její efektivní funkci spolu s jejími technickými a technologickými specifiky podmiňuje, je řetězec zúčastněných subjektů: **odesílatel** (příkazce, dopravce) – **zasílatel** – **konsolidátor** (integrátor) – **handling** – **dopravce** – **příjemce**.

Co se týká pozemních služeb, jedná se o tzv. **handling**. Ten zajišťuje pozemní služby, jako je odbavení cestujících, zásilek (nákladů) a letadel pro letecké dopravce. Letecký dopravce, který využívá služeb konkrétního letiště, musí mít na něm svého handlingového agenta. Handling provádí specializovaný, neutrální subjekt, který se primárně stará o manipulaci (a případně další operace) se zásilkami (nákladem) na letišti, především pak o jejich nakládku a vykládku do/z letadel.

Např. u tzv. „Ramp handlingu“ jsou poskytovány služby související s nakládkou a vykládkou zásilek a nákladu (na pravidelných linkách zejména ULD), ale například i zásobování letadel pohonnými hmotami. Je běžné, že na velkých mezinárodních letištích paralelně působí více handlingových firem.

U handlingu je vždy kladen důraz na jeho **neutralitu**. Pokud jsou jeho služby (v některých případech) spojeny s podnikáním leteckého dopravce, nelze jej zásadně považovat za neutrální a taková situace zpravidla nebývá optimální.

Velmi významnou roli mají v letecké nákladní přepravě tzv. **konsolidátoři**. Konsolidátory jsou nejčastěji samostatné podnikatelské subjekty, které se zabývají především sdružováním (konsolidací) a rozdělováním (dekonsolidací). Často zajišťují a někdy i provádějí odbavování, ale někdy i přepravu leteckých zásilek. Zejména se jedná o návazné pozemní přepravy. Konsolidátoři obvykle nabízejí **atraktivnější ceny přepravy než zasílatelé**. Proto jejich služby vyhledávají nejen velcí dopravci, ale i zasílatelé, jimž v některých komerčních i teritoriálních oblastech významně konkurují. Konsolidátoři zpravidla působí jen na významných a finančně zajímavých přepravních relacích. O zasílatelech a konsolidátorech ještě bude zmínka dále v rámci pojednání o slevách. Celkově lze konstatovat, že výše popsáný řetězec subjektů je pro leteckou nákladní přepravu obvykle považován za optimální a je pro ni už dnes zcela charakteristický.

1.2 Provádění mezinárodní letecké nákladní přepravy

1.2.1 Obchodní zajištění a realizace letecké nákladní přepravy

Zásilky (náklad) jsou k letecké přepravě přijímány pouze tehdy, jsou-li pro tuto přepravu vhodné (způsobilé). V praxi to znamená, že letecká přeprava musí být pro dané zboží, které je obsaženo v zásilce vhodná. To znamená, že během letecké přepravy nesmí dojít k poškození přepravovaných zásilek ani tyto zásilky nesmí ohrozit ostatní náklad, samotné letadlo nebo letecký provoz.

Obecně v letecké nákladní přepravě rovněž platí, že **přepravované zásilky musí být vhodné pro bezpečnou a pokud možno také rychlou manipulaci na letištích**, konkrétně při nakládce/vykládce letadla. Dále musí svými rozměry a hmotností odpovídat kapacitám používaných letadel (což je problém zejména u nadrozměrných zásilek).

V případě tzv. **dokládkového systému** (zásilky se umísťují/dokládají do osobních letadel do prostoru pod hlavní palubou) musí být na konkrétní lince osobní přepravy k dispozici dostatečný prostor, respektive užitečná hmotnost, zbývající po naložení letadla cestujícími včetně jejich zavazadel.

Co se týče časové posloupnosti při provádění obchodních operací, i zde platí, že **přepravní obchodní operace v letecké nákladní přepravě** začíná projevem vůle (tedy zájmu) o přepravu ze strany odesílatele (dávatele), který zašle dopravci objednávku. Objednávka se podává písemně (za což je dnes běžně považován i elektronický podej), i když výjimečně může být přijata i ústní, respektive telefonická objednávka, přičemž se obvykle následně požaduje její písemné potvrzení. Za písemnou formu se dnes tedy již běžně považuje i komunikace e-mailem nebo jinými IT prostředky (např. vyplnění objednávkového formuláře na webových stránkách

leteckého nákladního dopravce). Během přepravní praxe občas dochází i k tomu, že dopravce nemůže objednávku přijmout – zejména z kapacitních důvodů. Dojde-li k takové situaci, má dopravce povinnost co nejdříve odesílatele (resp. obecně přepravce) o takovém stavu informovat. Za celkem běžné lze považovat situaci, kdy letecký dopravce přepravci v takových případech navrhne i náhradní přepravní řešení. Samo sebou náhradní řešení přepravci navrhuje zasílatel, je-li přeprava jeho prostřednictvím obstarávána.

Situace ohledně přijetí, ale i náležitostí **objednávky** je v komerčních (obchodních) činnostech zcela zásadní. Co se týče způsobu jejího přijetí – samo s sebou ale i eventuálního odmítnutí – je třeba mít na zřeteli, že tyto vychází buď přímo z ustanovení konkrétní mnohostranné mezinárodní úmluvy o přepravní smlouvě nebo vyplývají z konkrétních přepravních podmínek, které musí dopravce všeobecně vyhlásit a které musí být vždy veřejně dostupné (např. na jeho webových stránkách). Klíčovou skutečností je, že přijetím (písemným nebo obdobným) objednávky dochází k uzavření přepravní smlouvy. Zde platí, že od tohoto okamžiku je přepravní smlouva zpravidla platná (a v nepravdelné/charterové přepravě obvykle i účinná). Obecně totiž platí za obvyklé, že účinnost přepravní smlouvy zpravidla začíná v okamžiku převzetí zásilky (nákladu) dopravcem. V rámci procesu převzetí zásilky (nákladu) dopravcem k letecké přepravě dopravce prověří hmotnost a případně i počet kusů zásilky, které odesílatel (přepravce) uvedl v objednávce. Důležité také je, aby dopravce řádně při přebírání zásilky (nákladu) prověřil i další náležitosti zásilky, zejména pak její obsah, ale významné je např. i prověření adekvátního obalu. To lze zejména v letecké nákladní přepravě považovat za zcela zásadní (to pak samo sebou „mnohonásobně“ platí u přepravy nebezpečných věcí). Závěrem realizace procesu přebírání zásilky dopravcem, resp. předávání zásilky odesílatelem dopravci je vystavení a potvrzení leteckého nákladního listu (Air Waybill/AWB). AWB zpravidla vystavuje dopravce, přičemž je jeho potvrzením o převzetí zásilky (nákladu) od odesílatele. Bez výhrad vystavený AWB je důkaz o bezchybném prověření má dopravcem převzaté zásilky. AWB je rovněž důkazem o existenci (uzavření) přepravní smlouvy, což má zásadní význam pro následnou realizaci letecké přepravy.

Často diskutovanou otázkou je, kdo má v mezinárodní letecké nákladní přepravě provádět nakládání zásilek (nákladu) do letadel a kdo pak jejich vykládání z letadel. Obecně zde platí, že pokud není ujednáno jinak, pak tyto **manipulační úkony provádí dopravce**. To tedy platí, není-li sjednáno jinak. Tzn. například **pokud tyto operace dopravce delegoval na handling**. Pokyny dopravce se však musí řídit i přepravce, kdyby platilo, že by nakládku nebo vykládku prováděl sám.

V letecké nákladní přepravě je poměrně častým jevem, že se objeví nějaký problém na straně příjemce nebo vyvstane problém přímo s ním samotným. Stává se například, že příjemce nelze dohledat nebo neprojevuje o zásilku (náklad) zájem či ji odmítá převzít. Může ale jít i např. o to, mu dopravce nemůže zásilku (náklad) vydat, a to z různých důvodů na straně příjemce. Velmi často jde např. o nedodání či neuhrazení celních nebo chybějících dokladů, resp. poplatků. V takových případech musí dopravce vždy postupovat podle pokynů odesílatele (přepravce) a včas si vyžádat jeho součinnost. Pokud není možné takové pokyny od přepravce získat, pak dopravce zpravidla uloží zásilku (náklad) do skladu, a to na náklady a riziko odesílatele (přepravce). Dopravce o tom však musí odesílatele bezodkladně a prokazatelně uvědomit. Důkaz o tom je pro dopravce velmi významný. Jde-li o to, že se jedná např. o dlouhodobou nečinnost odesílatele, pak je situace zpravidla podstatně složitější a na řešení náročnější. Dopravce je ale v některých případech realizovat nejen prodej, ale i likvidaci zásilky

(nákladu), a to na náklady odesílatele (přepravce). V obou takových případech ale musí dopravce přísně dodržovat příslušné předpisy. Je obzvláště důležité dodržet to, aby nedošlo ke zbytečným škodám (např. na rychle zkazitelných zásilkách či na živých zvířatech). Eventuální výnos z prodeje zásilky (nákladu) se předně používá na uspokojení prokazatelných nároků dopravce a až potom na úhrady další. To platí s výjimkou eventuálních úhrad vůči státní správě (např. daňový nebo celních).

1.2.2 Realizace přepravního procesu v letecké nákladní dopravě

Provádění mezinárodní letecké nákladní přepravy má svá jednoznačně viditelná specifika zejména z technického, ale i technologického hlediska. Na její realizaci se využívá letadlová a letecká technika.

Letadlovou technikou se rozumí především dopravní prostředky – letadla. Leteckou technikou pak všechny pozemní prostředky (dopravní i přepravní) potřebné k zajištění jejich provozu.

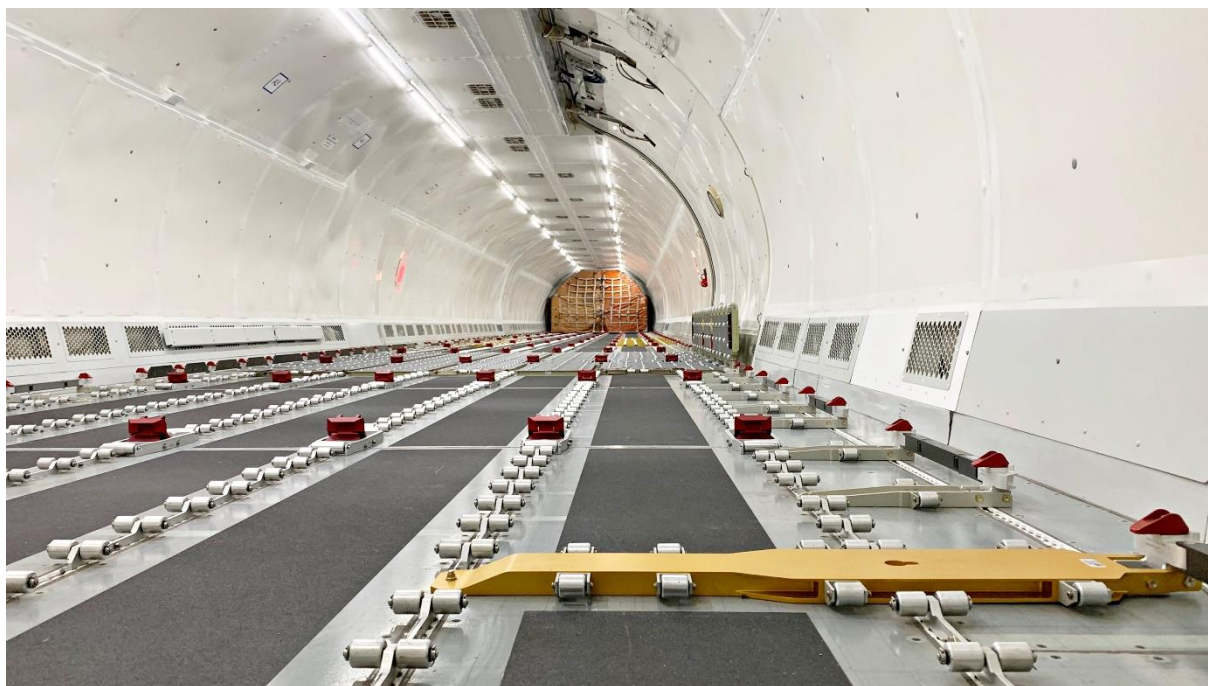
V civilní nákladní letecké dopravě je využíváno několik základních druhů letadel:

Nákladní letadla – Freightery

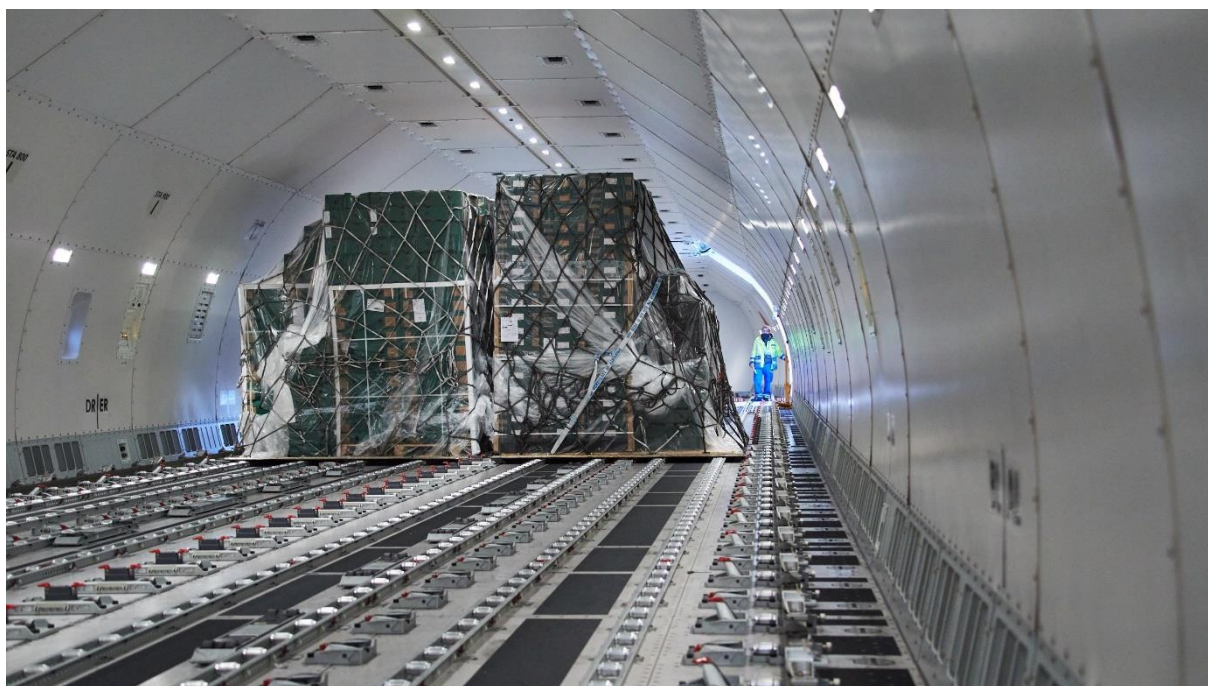
- jedná se o **celonákladní letadla**, někdy také označována jako tzv. **Cargo** (All cargo).
- Zpravidla nesou označení „F“ umístěné za označením typu letadla (např. spolehlivý a řadu let úspěšně používaný B 747 – 400F je specializovaná nákladní verze známého letounu Boeing 747-400, který se v osobní dopravě již běžně nepoužívá, je Freightler s kratší horní palubou než má verze pro cestující, odklápěcí speciální část/dveře na přední trupu pro snadnou manipulaci s nákladem, přičemž tento typ letounu je speciálně určen pro přepravy nákladu ve velkých objemech na velké vzdálenosti, podrobněji ohledně tohoto letounu, ale i související zde pojednávané problematiky viz např: https://www.boeing.com/content/dam/boeing/boeingdotcom/company/about_bca/startup/pdf/freighters/747-400f.pdf. Z relativně nových, a přitom i v ČR známých letounů lze pak např. uvést B 777 F, který je v současnosti nasazován společností Qatar např. i na pravidelné nákladní lince Doha – Praha).
- Tato letadla jsou určena výhradně pro nákladní přepravu, a proto v nich není možno přepravovat cestující.
- Jde o letadla určen jak pro linkovou, tak charterovou nákladní přepravu.
- Letadla jsou zcela markantně charakterizována a jednoznačně rozpoznatelná podle absence okének v trupu, a naopak osazením velkých vstupních dveří na boku trupu letadla, některé typy velkých nákladních letadel mají někdy i odklápěcí přídě či zádě sloužící k bezpečnému a rychlému naložení/vyložení rozměrných zásilek/nákladů.
- Freightery jsou uzpůsobeny **především k přepravě tzv. různých typů normalizovaných ULD**, které se využívají zejména pro linkové letecké nákladní přepravy.
- Na hlavních palubách těchto letadel se obvykle nachází řada mechanizačních a manipulačních prvků (např. kolečkové dráhy zabudované v podlaze), které usnadňují a zrychlují nakládku/vykládku a během letu zvyšují bezpečnost zásilek proti nežádoucím pohybům, čímž se samo sebou zvyšuje i bezpečnost celého provozu. Manipulační zařízení na palubě specializovaného celonákladního letadla výrazně zvyšují rychlost a operativnost umístění, ale i pevnost upevnění přepravovaných (zejména ULD) zásilek. Některá z těchto manipulačních zařízení jsou vybavena

automatickým či poloautomatickým ovládáním, což mimo fyzického snížení náročnosti obsluhy zároveň výrazně zkracuje dobu manipulačních prací. Např. v expresních přepravách bývají obdobná zařízení využívána i v rámci návazných pozemních manipulací, např. v obslužných pozemních dopravních prostředcích či v zařízení hubů (hub = uzlové letiště).

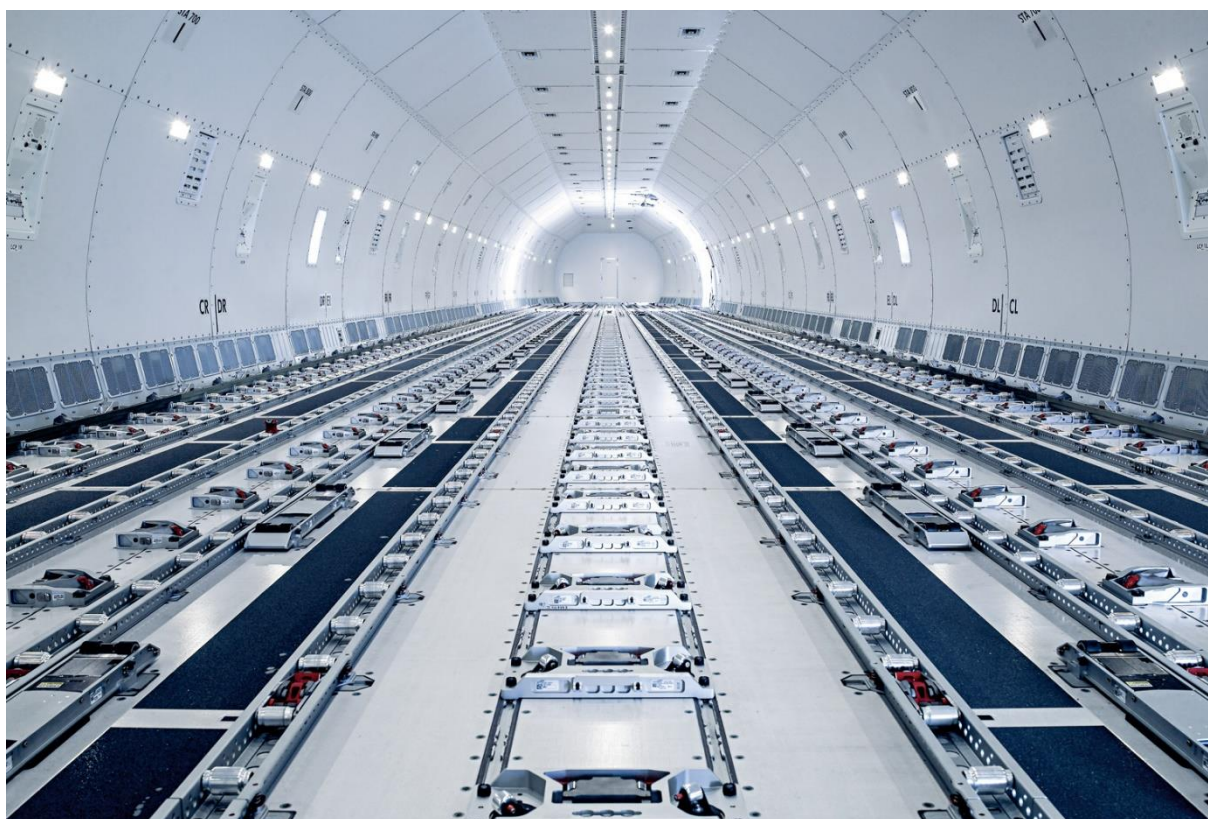
Obrázek č. 9: Náklad na hlavní palubě letounu A321P2F, detail kolečkových manipulačních drah



Obrázek č. 10: Dvě konsolidované zásilky umísťované na hlavní palubu letounu A321P2F



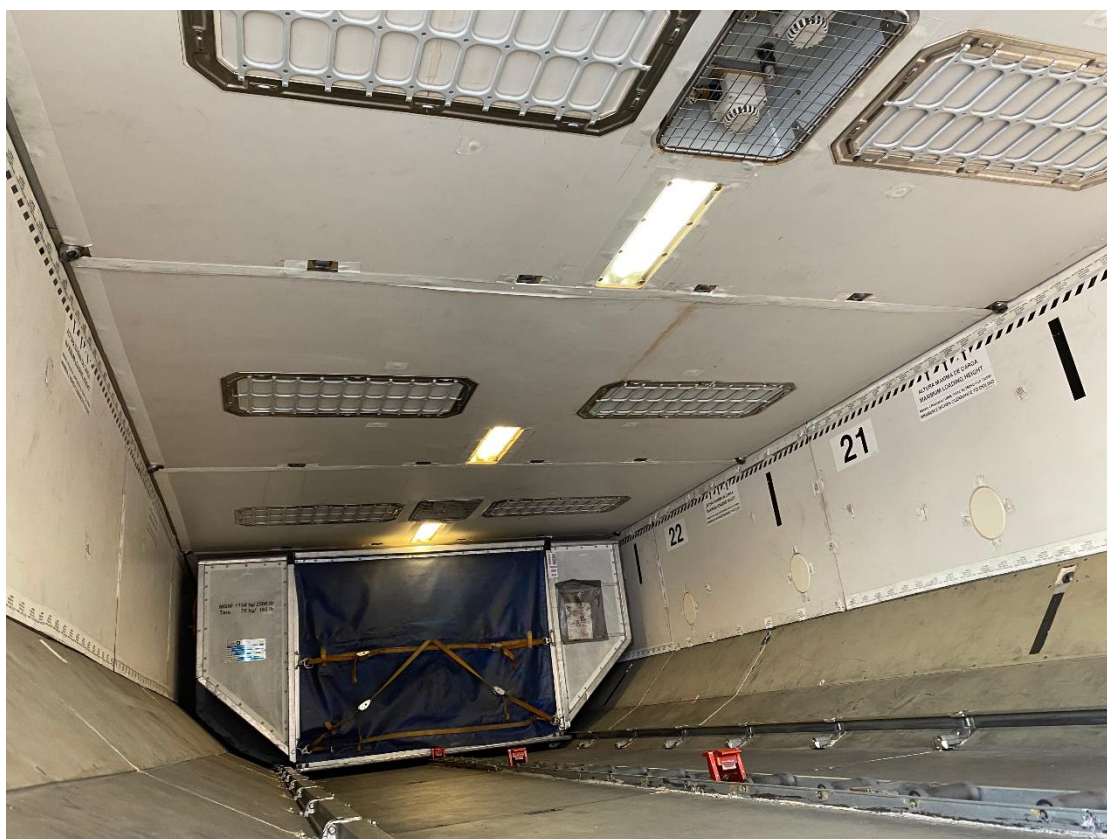
Obrázek č. 11: Prázdný nákladní prostor na hlavní palubě letounu B777F



Zdroj: Všechny obrázky č. 1 až 11 včetně jsou poskytnuty společností Lufthansa Cargo AG, laskavostí Ing. Martiny Smolkové (*Country manager at Lufthansa Cargo AG for Czech Republic and Slovakia*)¹, děkujeme!

¹ Absolventky Vedlejší specializace Logistika – mezinárodní přeprava a zasilatelství.

Obrázek č. 12: ULD nákladním prostorem pod hlavní palubou



Zdroj: Vlastní foto Ing. Lenka Nováková, řídící letového provozu (ŘLP Praha)

Kombinovaná letadla

- **Combi** verze letadel jsou určeny zároveň jak pro přepravu osob, tak pro přepravu nákladu.
- Jejich přepravní kapacitu/prostor lze využít pro přepravu osob i nákladu. Zpravidla jde o volnou kapacitu komerčně vzniklou až po využití jejich kapacity/prostoru pro přepravu osob, ale v některých případech to může být i naopak). Kapacitou se zde zpravidla myslí užitečná hmotnost, tj. nosnost letadla, které se ale mění podle konkrétních výšky letu. Obecně platí, že čím vyšší je výška letu, tím nižší je nosnost letadla. Za prostornost letadla je zpravidla považován souhrn všech vnitřních prostor letadla určených k využití pro komerční (placenou) přepravu.
- Kapacita/prostor letadla zde může být v určitém poměru (někdy i variabilně, srov. zde níže viz letadla QC) rozdělena mezi cestující a náklad.
- Tato letadla mají hlavní palubu vybavenou manipulačními prostředky (kolečkové dráhy) pro bezpečný a rychlý přesun nákladu v ULD a zpravidla i větší nástupní/nakládací dveře do trupu letadla.
- Zvláštní podskupinou jsou letadla „Quick Change“ (QC, rychlá změna), u nichž lze vnitřek nad hlavní palubou (podlahou) během krátké doby překonfigurovat. Interiér lze relativně rychle přeměnit z konfigurace pro cestující na konfiguraci pro přepravu nákladu a naopak.

Osobní letadla – jejich využití v letecké nákladní dopravě

- V tomto kontextu jsou míněna letadla, která jsou určena primárně pro přepravu (v tomto případě jejich využití de facto vždy linkovou) cestujících, přičemž je ale jejich prostor pod hlavní palubou využíván i k přepravě zásilek/nákladu.
- Provozování nákladní přepravy zde má doplňkový charakter.
- Kapacita (resp. prostor) těchto letadel je pro nákladní přepravu využívána až po jejím naplnění zavazadly přepravovaných cestujících a případně i leteckou poštou (pokud je nasmlouvána).
- Např. statistika IATA (2019) uváděla, že letecká nákladní přeprava ve speciálních nákladních letadlech (Freighterech) tvořila 53 % celkových tkm (tunokilometrů – jednotka přepravního výkonu, představuje jednu tunu přepravenou na jeden kilometr), zatímco zbytek připadal na nákladní přepravu v letadlech pro cestující.
- Kapacita/prostrannost u osobních letadel doplňkově přepravujících náklad na pravidelných osobních linkách je zpravidla označována jako tzv. „Belly cargo“.
- Podrobnější **rozdělení trhu letecké nákladní přepravy s charakteristikou pěti základních tržních segmentů** (dle obchodního modelu provozovatelů přepravní kapacity) je uvedeno v části **Jamese Huňáka**.

Obrázek č. 13: ULD na dopravním podvozku před otevřenými vraty do podpalubí osobního letadla



Zdroj: Vlastní foto Ing. Lenka Nováková², řídící letového provozu (ŘLP Praha)

² Absolventka Vedlejší specializace Logistika – mezinárodní přeprava a zasílatelství.

2. Obchodní a právní zajištění mezinárodní letecké nákladní přepravy

2.1 Obchodní a právní zajištění realizace mezinárodní letecké nákladní přepravy

Realizace mezinárodní nákladní letecké přepravy **vzniká na základě smluvních vztahů**, které jsou zpravidla označovány jako vztahy přepravní. Ty vznikají na základě konkrétních přepravních smluv, které musí vycházet ze znění mnohostranné mezinárodní přepravní úmluvy. Přepravní smlouvy byly ještě relativně nedávno v mezinárodní letecké nákladní přepravě celosvětově jednotně upraveny Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (tzv. **Varšavská úmluva**). Varšavská úmluva představuje mnohostrannou mezinárodní úmluvu z roku 1929 novelizovanou roku 1955 a 1971. V současnosti však již je tato úmluva v jednotlivých státech postupně nahrazována novou úpravou přepravních vztahů v mezinárodní letecké přepravě, která je známa jako tzv. **Montrealská úmluva** (1999).

Letečtí dopravci (někdy též označovaní jako letecké společnosti) – **členové IATA** (o této mezinárodní organizaci je pojednáno separátně dále v samostatné podkapitole 6.2) – přijímají zásilky/náklad k přepravě na základě všeobecných přepravních podmínek. Ty jsou zpravidla otištěny na rubu unifikovaného mezinárodního leteckého nákladního listu – **Air Waybill** (AWB), o kterém je podrobně pojednáno dále v podkapitole 4.1, resp. 4.2.

Všeobecně platí, že dopravci přijímají k přepravě všechny zásilky/náklad, pokud jejich přeprava není podmíněna nebo vyloučena z letecké přepravy přepravními podmínkami. Některé zásilky jsou připuštěny k přepravě pouze po splnění určitých podmínek (např. u nebezpečného nebo nadgabaritního nákladu), kdy musí být dodržen obsah, přípustné množství, předepsané balení, označení apod.

Pro provádění mezinárodní nákladní letecké přepravy je významné (jak již bylo uvedeno), že letecká přeprava věcí/zboží je dnes, snad až na ojedinělé výjimky, **prováděna jako přeprava kombinovaná**. Jen obtížně si totiž lze představit, že by letecká přeprava sama o sobě přepravovala zásilky/náklad přímo od odesílatele k příjemci tak, že by konečné místo odeslání bylo přímo na letišti odletu a konečné místo určení/přijetí pak přímo na letišti příletu. Konečná místa odeslání zásilek/nákladů jsou zpravidla od odesílajícího letiště v nějaké (mnohdy i ne malé) vzdálenosti, což obdobně platí i pro letiště, resp. místo určení.

V jiných případech lze navíc kombinovanou přepravu použít i jako náhradu za přepravu leteckou, která by byla technicky/technologicky možná, ale není-li z nějakých důvodů (zejm. cena, kapacita, čas) možno ji využít na celou přepravní trasu.

V obou případech se pak stává, že zásilky, které jsou letecky odesílány – nejčastěji kusové, zpravidla však již plně konsolidované – jsou na počátečním a/nebo konečném úseku přepravovány pozemní cestou. Až na výjimky se zde jedná o silniční nákladní dopravu. Tato kamionová přeprava ale provádí přepravu zásilek, které již byly letecky odbaveny (podány).

Právní realizace takovéto kombinované přepravy **vychází ze dvou přepravních smluv**. Základní (primární) přepravní smlouva je uzavřena mezi leteckým dopravcem a odesílatelem (event. přepravcem), který zde pro lepší přehlednost budiž označen jako primární odesílatel. Ná vaznou (sekundární) přepravní smlouvu pak uzavírá letecký dopravce (někdy však také integrátor/konsolidátor) leteckých zásilek jako odesílatel (zde budiž označen jako sekundární odesílatel) se silničním dopravcem jako s provádějícím/skutečným dopravcem. Protože primární přepravní smlouva se vztahuje na mezinárodní leteckou nákladní přepravu, je proto uzavřena

(v ČR) na základě Montrealské úmluvy (viz dále). Tyto „letecké“ přepravní smlouvy jsou uzavírány na konkrétní/individuální letecké zásilky, které jsou pro provedení letecké přepravy zpravidla sdružovány do větších přepravních celků. **Důkazem o existenci této přepravní smlouvy je letecký nákladní list AWB (Air Waybill)**, viz samostatně separátně níže v podkapitole 4.1, resp. 4.2. V případě návazné (předcházející či následné) silniční přepravy je důležité to, zda se tato bude realizovat jako mezinárodní či nikoliv. V případě, že půjde o MKD, pak přepravní smlouva vychází z ustanovení Úmluvy CMR a jako důkaz o její existenci bude proto sloužit nákladní list CMR. Půjde-li o vnitrostátní silniční přepravu, pak bude tato realizována na základě konkrétního národního práva. Tato „silniční“ přepravní smlouva bude pokrývat přepravu zpravidla již sdružené zásilky, kterou mezinárodní silniční dopravce přepravuje pomocí jednoho silničního dopravního prostředku jako celovozovou (FTL – Full Truck Load). Z výše uvedeného lze dovodit důležitý závěr, a to, že **pro primárního odesílatele i během dílčí silniční přepravy stále pro jeho letecky odbavené zásilky platí podmínky mezinárodní letecké nákladní přepravy.**

Kombinovaná přeprava z/do ČR, kdy je nahrazována menší část letecké nákladní přepravy, se většinou provádí s využitím mezinárodní silniční přepravy na/z relativně blízkých velkých mezinárodních letišť – resp. z tam existujících hubů – s pravidelným dálkovým (zpravidla mezikontinentálním) nákladním leteckým provozem. Do/z nich jsou zásilky silničně přepravovány z leteckých cargo terminálů z letiště Praha – Ruzyně. Konkrétně se například jedná o Frankfurt nad Mohanem, Drážďany, Vídeň nebo Mnichov. Tento způsob kombinované (zde vlastně multimodální či někdy i intermodální) přepravy se využívá především tehdy, pokud nelze z kapacitních, ekonomických nebo časových důvodů zajistit celou přepravu výhradně letecky (například prostřednictvím doklázky nákladu do osobních letadel na pravidelných linkách).

2.2 Ceny v mezinárodní letecké nákladní dopravě

Celkovou cenou přepravy se nazývá **přepravné**. Přepravné představuje celkovou cenu za přepravu zásilky. Pojem **dopravné** představuje cenu za samotné přemístění nákladu (tj. za dopravu) a je tudíž hlavní součástí přepravného. Obě tyto částky mohou být stanoveny **tarifem nebo smluvně**.

V pravidelné (linkové) letecké nákladní dopravě ceny zpravidla veřejně vyhlášují letečtí dopravci pomocí **tarifů** platných na konkrétních relacích po předem určenou dobu.

V nepravidelné (charterové) dopravě se nepoužívají tarify, ale používají se zde **smluvní ceny**, jejichž základem je kalkulace přepravních nákladů.

Letecké nákladní tarify stanovují cenu podle hmotnosti zásilky, případně podle tzv. objemové hmotnosti, nebo podle sazeb za přepravu konkrétních druhů/typů kontejnerů, resp. ULD (Unit Load Device).

V letecké nákladní dopravě se však používají i paušální ceny. Dopravné se obvykle počítá z letiště odeslání na letiště určení, ale existují i speciální tarify na bázi "House-to-House" zahrnující s návaznou pozemní přepravu (viz text výše). Přepravné odpovídá dané přepravní smlouvě, resp. aktuálním přepravním podmínkám konkrétního dopravce.

Letecké přepravné se odvíjí od vzdálenosti a hmotnosti (někdy i od objemu – to platí zejména u nadgabaritních zásilek/nákladu. Za nadgabaritní (v letecké nákladní dopravě jsou tyto zpravidla označovány jako neskladné) zásilky/náklad se považují zásilky, kde 1 kg jejich hmotnosti zabírá více než 7 dm³ v rámci Evropy, resp. 9 dm³ na transoceánských linkách.

Zpravidla platí, že zásilky s hmotností nad 45 kg mají nárok na slevu. Cenné zásilky se přepravují za vyšší sazbu s přírůžkou k vyhlášenému tarifu.

Pokud jsou některé zásilky pravidelně přepravovány v určitém období a na daných trasách, mohou mít některé druhy zboží tzv. preferenční nižší sazby. Výpočet přepravného standardizovaných leteckých palet a kontejnerů (ULD) se provádí pomocí systému **Bulk Unitization**, resp. tzv. **FAK** (Freight All Kinds – zásilky všeho druhu) sazeb. Taková cena se počítá jen podle jejich celkové hmotnosti, a to bez ohledu na obsah zásilky (přepravovaného zboží). Uplatňují se zde také minimální pevné tarifní sazby na konkrétní ULD jednotku – tzv. **Pivot Weight**. Při použití Pivot Weight vlastně jde o minimální tarifovanou hmotnost. Ta je v tarifní oblasti/problematicke označována jako tzv. **minimálka**. Při překročení Pivot Weight se uplatňují tzv. **Over Pivot Weight** – tj. jednotlivé hmotnostní tarifní stupně, a to až do maximální možné hmotnosti přepravované zásilky.

Co se týče konkrétních mezinárodních nákladních tarifů, pak mezi členy IATA (o této mezinárodní organizace je pojednáno separátně dále v samostatné podkapitole 6.2) platí **jednotné tarify TACT** (The Air Cargo Tariff). Používání mezinárodních leteckých tarifů TACT je rozděleno podle tzv. konferenčních oblastí s unifikovanými pravidly (podrobněji viz pojednání o IATA). Tyto tarify se však v současnosti závazně používají zejména **pro speciální přepravy** – například nebezpečné zboží nebo pro méně běžné trasy.

Všeobecně platí, že se **mezinárodní letecké nákladní tarify** rozlišují na:

- tarify komoditní – tzn. podle zbožíových tříd, resp. podle druhu přepravovaného zboží/zásilek (Class/Commodity Rates),
- všeobecné (General Cargo Rates),
- speciální (Specific Commodity Rates),
- tarify pro přepravní jednotky ULD,
- tarify, resp. smluvní sazby, které jsou separátně používány zejména pro konsolidátory, eventuálně zasílatele, kusových zásilek (resp. sběrnou službu).

Vyúčtování přepravného je v současnosti prováděno prostřednictvím **multilaterálního zúčtovacího systému CASS** (Cargo Accounts Settlement Systems). Tento systém usnadňuje účetní operace mezi leteckými dopravci, odesílateli a zasílateli. CASS systém je realizován prostřednictvím pokročilého elektronické fakturace CASSLink, což je řešení elektronické fakturace s podporou webu. V ČR a SR je CASS používán již od 1. ledna 2007. Podle zdroje <https://www.iata.org/en/services/finance/cass/> roku 2017 systém CASS obsluhoval přes 200 leteckých společností a jejich partnerů, přičemž vykazoval 100 % míru včasného vypořádání, zpracoval transakce v hodnotě více než třiceti miliard USD. Prostřednictvím systému CASS byla ve 46 různých trzích, kde je systém zaveden, prodána v roce 2013 prostřednictvím 11 000 zbožíových agentů nákladní letecká přeprava v hodnotě 18 miliard USD při zpracování celkem patnácti milionů transakcí.

Obecně se má za standardní, že letečtí nákladní dopravci by měli poskytovat vždy co nejnižší možné přepravné, přičemž se nejdříve použije komoditní sazba. Až pokud není k dispozici, použije se nejnižší platná sazba pro danou zbožíovou tarifní třídu. Za součást celkového leteckého nákladního přepravného se zpravidla počítají i doplňkové poplatky za pozemní/silniční přepravu, celní služby či handling apod. Tarifní sazby jsou odstupňované podle tarifních zbožíových tříd, hmotnostních kategorií a přepravní vzdálenosti, přičemž jsou uváděny (včetně doplňkových poplatků a slev) v příslušných tarifech, resp. sazebnících.

Jak již bylo naznačeno výše, má v letecké linkové nákladní dopravě – zejména pak na dlouhé vzdálenosti – nezastupitelný význam **konsolidace zásilek** (sdružování kusových zásilek do

větších celků). Konsolidaci kusových zásilek, která je potřebná pro jejich efektivní přepravu, v mezinárodní letecké dopravě ale zpravidla neprovádějí zasílatelé. Mimo nich jsou totiž v letecké přepravě velmi častými a typickými subjekty i tzv. **konsolidátoři**, o kterých již byla zmínka výše. Ti shromažďují kusové zásilky od různých odesílatelů, kteří ale poptávají přepravu na stejné konkrétní trase, resp. také v konkrétním čase (časovém období/rozpětí). Konsolidátoři proto takové kusové zásilky shromažďují a konsolidují do větší přepravních celků (zpravidla do ULD), které pak pravidelně odesílají pomocí linkových leteckých přeprav. Zasílatelé a někdy i konsolidátoři zajišťují i pozemní svoz a rozvoz kusových zásilek určených pro leteckou přepravu. To je prováděno na základě svozů a rozvozů kusových zásilek, tj. na základě principů sběrné služby. Svozy a rozvozy jsou realizovány od jednotlivých odesílatelů do leteckého hubu a naopak z leteckého hubu k jednotlivým příjemcům.

V rámci leteckých nákladních tarifů mají velký význam zejména **množstevní slevy** (rabaty), které letečtí dopravci poskytují svým zákazníkům. Těch, právě na základě sdružování zásilek, docilují konsolidátoři. Jde o slevy z přepravného, které jim vzhledem k velkým přepravním objemům poskytují letečtí dopravci. Takto dosažené slevy jsou pak v různé míře konsolidátory přerozdělovány jednotlivým přepravním dopravcům. Tak vzniká v podstatě nepostradatelné postavení zasílatelů, resp. konsolidátorů.

2.3 Kontrola stavu zásilek/nákladu, balení a značení

Zásilky/náklad přepravované letecky podléhají velmi přísným požadavkům na kontrolu jejich stavu, balení, označení i způsob manipulace během přepravy. Cílem těchto pravidel je nejen zajistit ochranu zásilky/náklad před poškozením či ztrátou, ale také garantovat bezpečnost letadla, posádky atd. Detailní pravidla týkající se balení a značení jsou stanovena v přepravních podmínkách a manuálech jednotlivých leteckých dopravců. Odesílatel je povinen dodržet tyto předpisy, které podrobně specifikují, jak musí být jednotlivé zásilky zabaleny a označeny.

Pokud je zásilka poškozená, nesprávně nebo nedostatečně označená, případně pokud má vadný obal, může dopravce přepravu odmítnout. V méně závažných případech může dopravce zásilku převzít pod podmínkou, že odesílatel písemně potvrdí závadu v leteckém nákladním listu (AWB) nebo že dopravce v AWB učiní výhradu, kterou odesílatel písemně přijme, tzn., že takovou písemnou poznámku v AWB potvrdí.

Doprovce má právo kdykoliv zkontrolovat skutečný obsah zásilky/nákladu a porovnat ho s údaji uvedenými v AWB. Rovněž může ověřit, zda jsou eventuálně splněny zvláštní přepravní podmínky u zásilek přepravovaných za specifických podmínek.

Během kontroly musí být přítomen odesílatel nebo jím pověřená osoba, ideálně také nezávislý svědek. Pokud se zjistí, že zásilka může během přepravy ohrozit zdraví osob, majetek, letadlo nebo jiné zásilky, může dopravce přepravu odmítnout a zásilku na náklady odesílatele uskladnit. O tomto kroku však musí dopravce odesílatele neprodleně informovat.

Co se týče zásilek zasílaných přepravovaných na dobírku, resp. když to dovolují příslušné přepravní podmínky, pak je odesílatel oprávněn tuto možnost využít.

2.4 Nebezpečné zásilky

Přeprava tzv. nebezpečných látek a věcí (tj. zásilek/nákladu) se v mezinárodní letecké přepravě řídí přísnými závaznými pravidly **IATA DGR** (Dangerous Goods Regulations) a „Technickými předpisy pro bezpečnou přepravu nebezpečného zboží“. Kromě leteckého nákladního listu musí odesílatel vystavit i tzv. **Shipper's Declaration for Dangerous Goods**, kde podrobně uvádí charakter zboží. Zvláštní pozornost je věnována správné klasifikaci nebezpečného zboží podle devíti tříd, jeho balení a označení (někdy označené jako signování). Při podání nebezpečné zásilky k letecké přepravě musí odesílatel přesně popsat její obsah, včetně chemického názvu, aby dopravce mohl stanovit maximální povolené množství látky vztahující se na jednu přepravu. Odesílatel je rovněž povinen si před vlastní dopravou zajistit rezervaci (někdy označenou jako knihování) potřebného místa u dopravce, který akceptuje přepravu nebezpečného zboží na konkrétní lince (jedná-li se o pravidelnou leteckou nákladní přepravu).

2.5 Živá zvířata

Úvodem je třeba zmínit, že pro tyto speciální přepravy zpravidla musí být v leteckých hubech připraveno speciální zázemí, resp. vybavení. Nejde tedy jen o samotné vybavení k těmto přepravám využívaných přepravních či dopravních prostředků. Živá zvířata se přepravují ve speciálních zvlášť pro tyto přepravy určených přepravních prostředcích – schránkách (kontejnerech, resp. ULD) v nákladovém prostoru letadla. Odesílatel je povinen informovat příjemce o podání zásilky a o očekávaném/předpokládaném čase jejího příletu (ETA, termín původně používaný jen v námořní přepravě), aby ji příjemce mohl na letišti vyzvednout. Odesílatel musí uvést druh zvířete, jeho eventuelní specifické potřeby či nebezpečnost, počet kusů, rozměry přepravní schránky (resp. ULD) a hrubou hmotnost zásilky. Dále je odesílatel povinen zajistit odbornou součinnost s dopravci i příjemci při nakládání a vykládání takové zásilky. Platí, že pokud není dohodnuto jinak, pak dopravce zajišťuje během přepravy napájení a krmení. Velmi zásadní je zde pro úspěšnou a bezproblémovou přepravu stanovení všech podrobností ohledně balení. To stanovuje **Manuál IATA pro přepravu živých zvířat**, tzv. **IATA Live Animals Regulations**, který určuje vhodné typy přepravních prostředků (v některých případech i jejich potřebné vybavení atd.) podle druhu zvířat, s důrazem na dostatečný prostor a větrání. Důležitá je také odpovídající cirkulace vzduchu v nákladovém prostoru letadla a vhodné umístění přepravky se zvířetem v tomto prostoru.

Obecně při přepravě živých zvířat pomocí letecké přepravy platí **čtyři důležité zásady**:

- aby mělo zvíře dostatečný prostor,
- aby mělo dostatek vzduchu,
- aby bylo přepravováno v potřebném atmosférickém tlaku a
- aby bylo přepravováno v odpovídajícím teplotním režimu.

Přepravní prostředky (speciální ULD) musí být označena štítky „**Air Cargo**“ a „**Live Animal**“. Před odesláním je nutné předložit tzv. **Prohlášení odesílatele o živých zvířatech** spolu s **veterinárním potvrzením** o zdravotním stavu zvířat. Odesílatel je ještě před odesláním zásilky povinen vždy předložit „Prohlášení odesílatele o živých zvířatech“, které je spolu s potřebným veterinárním potvrzením (o tom, v jakém je přepravované zvíře zdravotním stavu), zásadním přepravním dokladem nutným pro mezinárodní leteckou přepravu.

3. Mnohostranné mezinárodní úmluvy o přepravní smlouvě a přepravní doklady v mezinárodní letecké nákladní dopravě

Úvodem zde budiž konstatováno, že všeobecně platí, že letečtí dopravci, zejména členové IATA, přijímají zásilky k přepravě podle svých všeobecných přepravních podmínek, obvykle tištěných na rubu leteckého nákladního listu – AWB/Air Waybill. Dopravci přijmou všechny zásilky, pokud nejsou vyloučeny nebo omezeny přepravními podmínkami. Některé zásilky, například nebezpečné nebo nadrozměrné nebo přepravované pod kontrolovanou teplotou, lze přepravovat jen při splnění přísných podmínek, jako je správné balení, označení či omezené množství.

Přepravní doklad AWB je **základním důkazem existence smlouvy o přepravě v mezinárodní letecké nákladní dopravě**, opírající se o mezinárodní mnohostranné úmluvy. Zásadní právní rámec tvoří **Varšavská úmluva** a její dodatky, zejména Haagský protokol, stejně jako moderní **Montrealská úmluva**. Tyto právní předpisy jsou také implementovány v českém **Zákoně o civilním letectví**.

Pro pravidelné linkové letecké přepravy dopravců sdružených v **Mezinárodním sdružení leteckých dopravců** (IATA) platí jednotné přepravní podmínky IATA a současně ustanovení Montrealské úmluvy.

Nejvýznamnějším přepravním dokladem v letecké nákladní dopravě je letecký nákladní list – AWB/Air Waybill. Stejně jako u jiných druhů přepravy, AWB slouží jako potvrzení existence přepravní smlouvy mezi odesílatelem a dopravcem, která je založena na mezinárodních úmluvách.

Celosvětově upravovala přepravní vztahy v mezinárodní letecké nákladní dopravě původně Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1929 (původní Varšavská úmluva). Varšavská úmluva z roku 1929 byla později novelizována (1955, 1971). Varšavská úmluva byla postupně nahrazována Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1999 (Montrealskou dohodou – 1999), která je dnes základním právním rámcem této problematiky.

Varšavský systém, založený na Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1929 (Varšavská úmluva 1929) a jejích změnách (Haagský protokol 1955, Guadalajarská úmluva 1961, Guatemalský protokol 1971), byl zásadně modernizován Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě 1999 (Montrealskou úmluvou z roku 1999), viz samostatně níže.

Montrealská úmluva, která vstoupila v platnost v listopadu 2003 a byla ratifikována a přijata i Českou republikou, upravuje mimo jiné **odpovědnost leteckých dopravců** včetně výše limitů náhrad za škody způsobené zničením, ztrátou, poškozením nebo zpožděním zásilky, pokud neprokáže svou nevinou. Ve všech uvedených případech (tj. včetně zpoždění zásilky) tento **limit činí 22 SDR** (Special Drawing Rights – česky ZPČ: Zvláštních Práva Čerpání), což činí cca 660 Kč, na jeden kilogram hrubé hmotnosti zásilky. Odpovědnost dopravce se vztahuje na celkovou hmotnost zničené, poškozené nebo ztracené zásilky/nákladu. V případě více zásilek

přepravovaných na základě jednoho AWB se odpovědnostní limit dopravce vztahuje na souhrnnou hmotnost všech zásilek.

Pokud odesílatel žádá **vyšší náhradu za škodu**, musí se o tom s dopravcem předem dohodnout a spolu s AWB předat nejpozději při předání zásilky zvláštní prohlášení o zájmu na dodání zásilky (do určitého místa nebo v určitém čase) a zaplatit dopravci příslušný (sjednaný) příplatek k přepravnému. Prohlášení o zájmu na dodání zásilky ale musí být vždy potvrzeno (akceptováno) dopravcem. Zároveň musí odesílatel (přepravce) po dohodě s dopravcem zaplatit příslušný příplatek k přepravnému. V případech, kdy je sjednán zvláštní zájem na dodání bude dopravce povinen zaplatit náhradu škody odesílateli až do výše tzv. udané částky (pokud neprokáže, že je tato částka vyšší než skutečný zájem odesílatele na dodání do místa určení). Má-li odesílatel zájem zajistit si pro případ škody vyšší náhradu, může také uzavřít přepravní pojištění, které mu může na žádost uvedenou v AWB dopravce zprostředkovat.

V případě zničení, ztráty, poškození nebo při zpoždění části zásilky, resp. nákladu (nebo jakéhokoli předmětu tvořícího část nákladu) je při stanovení limitu (hranice, výše) odpovědnosti dopravce podstatná pouze celková hmotnost dotčené zásilky, resp. části nákladu. Je-li však ztrátou, poškozením nebo zpožděním části nákladu anebo jakéhokoli předmětu tvořícího součást nákladu ovlivněna hodnota ostatních zásilek uvedených ve stejném AWB nebo v potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, anebo pokud tyto doklady nebyly vydány, ve stejném záznamu, pro jehož uložení se používají jiné prostředky uvedené v ustanoveních Montrealské úmluvy, přihlédně se při stanovení hranice odpovědnosti dopravce k celkové hmotnosti celé zásilky nebo nákladu.

Montrealská úmluva ohledně reklamací uvádí, že převzetí nákladu oprávněným příjemcem bez oznámení reklamace je přímým důkazem toho, že zásilka (náklad) byla předána v dobrém stavu a v souladu s údaji uvedenými v AWB.

Dojde-li k poškození, musí příjemce, resp. oprávněný uvědomit dopravce o poškození zásilky (nákladu) neprodleně, jakmile je zjistí, avšak nejpozději do 14 dnů po převzetí zásilky/nákladu. U pozdního dodání (zpoždění) zásilky (nákladu) musí být reklamace učiněna nejpozději 21. den ode dne, kdy byla zásilka (náklad) předán příjemci.

Jakékoliv reklamace musí být učiněny písemně a předány nebo zaslány dopravci ve stanovené lhůtě. Pokud ve stanovené lhůtě reklamace vznesena nebyla, není přípustná žádná žaloba vůči dopravci kromě případu, kdyby se dopravce dopustil podvodu. Příjemce, který zásilku převezme bez výhrad, potvrzuje, že stav zásilky odpovídal údajům uvedeným v AWB.

3.1 Mezinárodní letecký nákladní list (AWB) ve vztahu k Varšavské úmluvě změněné dodatkovým protokolem v Haagu

V rámci Varšavské úmluvy platí, že letecký nákladní dopravce má právo požadovat, aby odesílatel vyhotovil a předal mu letecký nákladní list (Air Waybill – AWB). Naopak odesílatel má právo požadovat od dopravce potvrzení přijetí tohoto dokladu. Absence, poškození, nedostatky či chyby v AWB však nemají vliv na platnost přepravní smlouvy, která zůstává v platnosti podle pravidel Varšavské úmluvy.

Zásadní je, že AWB je vždy považován (pokud není dokázán opak), za důkaz o uzavření (resp. o existenci) přepravní smlouvy, slouží jako potvrzení o přijetí zásilky dopravcem od odesílatele,

resp. o jejím předání odesílatelem dopravci, a o dohodnutých přepravních podmínkách. AWB vždy doprovází zásilku/náklad během přepravy až do jejího předání dopravcem příjemci.

Odesílatel vyplní AWB v předepsaném počtu vyhotovení a předá jej společně se zásilkou dopravci.

AWB se tradičně vyhotovuje ve 14 vyhotoveních – tři originálech a jedenácti kopiích. Na rubu originálních listin jsou uvedeny přepravní podmínky, které informují odesílatele o pravidlech přepravy.

Originály AWB podle Varšavské úmluvy ve znění dodatkového protokolu z Haagu tvoří:

- První originál (zelený) je určený dopravci, je označen „pro dopravce“ a podepsán odesílatelem.
- Druhý originál (červený) je určen příjemci, označen „pro příjemce“, podepsán odesílatelem i dopravcem a doprovází zásilku během přepravy.
- Třetí originál (modrý) slouží odesílateli, je podepsán dopravcem a předán odesílateli po převzetí zásilky.

Co se týče zmíněných kopií AWB (vyhotovení 4 až 14) jsou žluté a slouží například leteckému dopravci, IATA agentovi, celním orgánům či letišti určení. Přesné použití těchto kopií není striktně stanoveno, ale platí, že jednu z nich musí vždy dostat provádějící (skutečný) letecký dopravce, agent IATA (tzn. agent dopravce), letiště určení, celní úřad apod.

Každý AWB je označen třípísmenným kódem dopravce podle tarifu TACT (viz výše) a unikátním pořadovým číslem. Vyplnění AWB se dnes provádí převážně elektronicky.

AWB musí být potvrzen dopravcem ještě před jejím naložením do letadla. Podpis odesílatele může být vytištěný nebo nahrazený razítkem. Pokud dopravce na žádost odesílatele vyhotoví AWB, považuje se to za jednání jménem odesílatele, pokud není prokázán opak.

Je-li přepravováno více zásilek od jednoho odesílatele najednou (společně), může dopravce požadovat vystavení několika AWB.

AWB musí vždy obsahovat:

- Letiště (místo) odletu a cílové letiště (místo),
- pokud jsou místo odletu a cílové místo ve státě jedné smluvní strany a plánují se zastávky v jiných státech, musí být uvedena alespoň jedna z těchto zastávek,
- upozornění o možnosti uplatnění Varšavské úmluvy, která upravuje a obvykle limituje odpovědnost dopravce za zničení, ztrátu nebo poškození zásilky při přepravě přes státy s rozdílnými mnohostrannými mezinárodními pravidly.

Omezení odpovědnosti podle Varšavské úmluvy se dopravce nemůže dovolávat tehdy, pokud je letecká zásilka naložena bez vystavení AWB nebo bez takového upozornění.

Odesílatel ručí za správnost a úplnost údajů uvedených v AWB a za škody, které by eventuálně dopravci či jiným osobám vznikly v důsledku nesprávných, nepřesných nebo neúplných údajů.

V AWB uvedené údaje o hmotnosti, rozměrech, balení a počtu kusů jsou platné, pokud není prokázán opak. Údaje o množství, objemu a stavu zásilky/nákladu platí jen tehdy, pokud byly

ověřeny za přítomnosti odesílatele a toto ověření je zaznamenáno v AWB, nebo pokud se týkají zjevného stavu zásilky/nákladu.

Odesílatel může během přepravy se zásilkou/nákladem disponovat – například ji nechat přeměrovat na jiné letiště, než bylo původně určeno, nechat ji vrátit zpět na letiště odletu, zadržet ji po přistání či změnit jejího příjemce – avšak pouze pokud předloží originál AWB číslo 3. Při takových zásazích odesílatele však nesmí dojít k újmě na právech dopravce nebo jiných odesílatelů, přičemž odesílatel nese náklady s tím spojené.

Jakékoliv změny přepravních dispozic (například změnu trasy nebo letiště určení) však smí nařídit pouze vlastník originálu AWB číslo 3. Pokud dopravce provede změny na základě příkazů bez požadování originálu, může být odpovědný za případné škody.

Pokud dopravce zjistí nemožnost provedení příkazů, které obdrží od odesílatele, je povinen odesílatele bez prodlení informovat.

Dispoziční právo odesílatele zaniká v okamžiku, kdy příjemce získá právo na vydání zásilky/nákladu. Pokud příjemce odmítne zásilku/náklad převzít, nebo není k zastížení, pak se dispoziční právo vrací zpět odesílateli.

Příjemce je oprávněn žádat vydání zásilky/nákladu výhradně na základě předložení AWB dopravci, a to po doručení zásilky na místo určení. Dopravce má nárok na zaplacení všech pohledávek vázoucích na zásilce, pokud jsou uvedeny v AWB.

Dopravce je povinen informovat příjemce o dodání zásilky (od dopravce dostává tzv. návštějí), pokud není dohodnuto jinak, přičemž se zásilka zpravidla vydává na letišti určení (srov. výše pojednání o kombinované přepravě v návaznosti na leteckou přepravu). V mezinárodní letecké nákladní přepravě je zpravidla nutné zajistit celní a další formality související s dodáním zásilky (zboží).

Pokud dopravce uzná ztrátu zásilky, nebo zásilka nedorazí do 7 dnů od plánovaného data doručení, má příjemce právo uplatnit svá nároky z přepravní smlouvy. Všechna oprávnění (zpravidla odesílatel a příjemce, ale eventuálně i další osoby) vyplývající z přepravní smlouvy mohou uplatňovat svá práva samostatně, každý svým jménem, a to jak ve vlastním zájmu, tak i v zájmu třetích osob.

Jakákoliv doložka ujednaná účastníky přepravní smlouvy, která by se odchylovala od znění mezinárodních pravidel (mnohostranné mezinárodní úmluvy), musí být výslovně uvedena v AWB. V tomto kontextu je důležité připomenout, že veškerá ustanovení všech mnohostranných mezinárodních úmluv mají kogentní (závazný) charakter. Tzn., že veškerá ustanovení v přepravních smlouvách, včetně jejich doložek, příloh atd. musí být vždy v plném souladu s ustanoveními konkrétní mnohostranné mezinárodní úmluvy (na níž se vážou), jinak jsou neplatná.

Odesílatel je povinen k AWB připojit všechny potřebné doklady a případná vysvětlení, která příjemce potřebuje k plnění celních a jiných obdobných formalit. Odesílatel nese odpovědnost za škody vzniklé z nedostatků či chyb těchto dokladů, i když vznikly zaviněním dopravce nebo jeho zaměstnanců. Dopravce není povinen kontrolovat jejich správnost nebo úplnost.

Článek 15 Varšavské úmluvy změněné v Haagu umožňuje vydání tzv. Postupitelného leteckého nákladního listu (nikoliv však tzv. leteckého konosamentu). Tento postupitelný nákladní list je znám jako Neutrální AWB (NAWB), o kterém bude ještě pojednáno dále v podkapitole 4.1.

3.2 Mezinárodní letecký nákladní list (AWB) ve vztahu k Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montrealská úmluva)

Připomeňme, že v mezinárodní letecké nákladní přepravě vždy platí, že přepravě zásilek/nákladu je **vyžadováno vydání leteckého nákladního listu – Air Waybill (AWB)**. Letečtí dopravci ze států, kde platí **Montrealská úmluva**, se při vystavování leteckých nákladních listů (AWB) proto vždy musí řídit jejími ustanoveními. Její **ustanovení jsou kogentní** (závazná).

Vydání AWB lze eventuálně nahradit použitím jiného dokumentu či prostředku, který by obsahoval stejné informace o zásilce a její přepravě. Toto potvrzení musí umožnit identifikaci zásilky a přístup k informacím v daném dokumentu. Pokud je takový jiný dokument použit, musí dopravce na požádání odesílatele vystavit potvrzení o převzetí zásilky/nákladu k přepravě. V každém případě je třeba konstatovat, že tato možnost není běžná ani spolehlivá. Celosvětově realizována mezinárodní letecká nákladní přeprava totiž v jednoznačné většině používá AWB.

3.2.1 Údaje uváděné v mezinárodním leteckém nákladním listu (AWB)

AWB (nebo potvrzení o převzetí zásilky k přepravě) musí obsahovat:

- Označení letiště (místa) odletu a cílového letiště (místo) doručení,
- pokud jsou místo odletu i určení na území jedné smluvní strany, ale během cesty je dohodnuto jedno nebo více zastavení v jiném státě, musí být uvedena alespoň jedna taková zastávka,
- vyznačení druhu a hmotnosti zásilky/nákladu.

Kromě těchto obligatorních (tzn. závazných, povinných) **údajů AWB obsahuje i další povinné údaje a informace**, například jména a adresy dopravce, odesílatele a příjemce, údaje o obalu, platební měně, způsobu úhrady přepravného a vedlejších poplatků (Prepaid, Collect), zakázané způsoby manipulace v rámci nakládky a vykládky (eventuálně i překládky) a další.

Odesílatel může být vyzván k **dodání dalších dokumentů k AWB**, například požadovaných celními, bezpečnostními či rostlinolékařskými nebo veterinárními orgány, které se zabývají povahou přepravovaného nákladu. Dopravce však z takových požadavků nemá žádnou povinnost ani odpovědnost.

Za správnost údajů uvedených v AWB (eventuální v prohlášení o nákladu) vždy odpovídá odesílatel, který je povinen tyto informace v AWB uvést. Tyto údaje však může také za odesílatele do AWB zapsat nebo dopravci sdělit jiná osoba, například při použití jiných dokumentů sloužících jako potvrzení o převzetí zásilky k přepravě. Toto platí i v případě, kdy osoba jedná zároveň jako agent dopravce.

Odesílatel nese odpovědnost vůči dopravci za škody způsobené dopravci nebo třetím osobám v důsledku nesprávnosti, nepřesnosti, neplatnosti či neúplnosti údajů nebo prohlášení

poskytnutých odesílatelem, nebo takových prohlášení a údajů, který by sloužily ve prospěch odesílatele.

Naopak dopravce odpovídá odesílateli za škody, které mu nebo třetím osobám vzniknou z důvodu nesprávnosti, neúplnosti atd. údajů uvedených dopravcem (nebo jeho zástupcem) v potvrzení o převzetí zásilky nebo v jiných záznamech, zejména však v AWB.

4. Význam, obsah a popis leteckého nákladního listu (AWB)

Letecký nákladní list (AWB) sám o sobě **není přepravní smlouvou**.

AWB je (jako každý jiný nákladní list) **základním důkazem o existenci přepravní smlouvy a o akceptaci přepravních podmínek** v ní uvedených – smluvní strany jej podepisují jako potvrzení o správnosti údajů a o souhlasu s těmito přepravními podmínkami. AWB je nákladním listem a jako takový **doprovází přepravovanou zásilku/náklad** pro kterou byl vystaven. **AWB není cenným ani obchodovatelným dokladem**.

Údaje uvedené v AWB (nebo v potvrzení o převzetí zásilky), týkající se zejména hmotnosti, rozměrů, obalu a počtu kusů, jsou považovány za přímý důkaz těchto skutečností. Naopak údaje o množství nebo stavu zásilky nemohou být vůči dopravci použity jako důkaz, pokud nebyly ověřeny za přítomnosti odesílatele a tato skutečnost nebyla zapsána v příslušném dokumentu (zde AWB), nebo pokud se netýkají zjevného stavu zásilky/nákladu.

Formulář AWB odesílatel vystavuje ve 14 vyhotoveních. Z nich jsou **tři originály** (někdy též označované jako prvopisy), které jsou **určeny pro dopravce, odesílatele a příjemce**. Další stejnopisy, resp. **kopie** slouží například pro celní odbavení, další (provádějící, skutečné) dopravce či jako potvrzení o převzetí zásilky/nákladu.

První originál je označen „pro dopravce“ a podepisuje ho odesílatel, druhý originál „pro příjemce“ podepisují odesílatel i dopravce, třetí vyhotovení AWB je podepsáno dopravcem, který je odevzdá odesílateli po převzetí zásilky/nákladu k přepravě. Dopravce doplňuje údaj o přepravném a potvrzuje převzetí zásilky/nákladu k přepravě ve zjevně dobrém stavu, popř. zde uvádí nedostatky zjištěné na zásilce/nákladu, resp. zboží, předaném mu k přepravě. Podpisy dopravce i odesílatele mohou být nahrazeny tiskem nebo razítkem. Pokud dopravce vystaví AWB na žádost odesílatele, považuje se to za jeho jednání v zastoupení odesílatele, pokud není prokázáno jinak.

AWB obsahuje běžné údaje o zásilce (adresy zúčastněných subjektů, druh zboží, jeho označení, množství, obal, rozměry, hmotnost). AWB ale také obsahuje tzv. nouzovou doručovací adresu pro případ, že příjemce z nějakých důvodů nemůže nebo není schopen převzít zásilku.

Pokud se zásilka sestává z více kusů, pak může dopravce požadovat vystavení samostatného AWB pro každý kus. Odesílatel zase může požadovat samostatné potvrzení o převzetí zásilky k přepravě pro každý kus zvlášť, zejména pokud se používají jiné dokumenty než AWB.

Odesílatel může uvést cenu v zásilce/nákladu obsaženého zboží, a to pro celní nebo přepravní účely. Uvedení ceny přepravované zásilky (nákladu) ale musí být v každém AWB uvedeno tak, aby nedošlo k eventuální záměně s požadavkem odesílatele na „udanou cenu zásilky“, což by bylo (za předpokladu smlouvené a následné úhrady příplatku k přepravnému mezi odesílatelem

a dopravcem) důvodem k prolomení (zvýšení) jinak pro dopravce limitované náhrady škody, resp. což by mohlo významně ovlivnit uplatnění škodních limitů odpovědnosti dopravce.

Co se týče **platby přepravného**, může letecký nákladní list obsahovat **Výplatní záznam** (tj. záznam o platbě přepravného) **Prepaid** nebo **Collect**.

„Vyplacené zásilky“ – tj. takové, jejichž **přepravné bylo uhrazeno předem** ještě před přepravou – ty jsou obvykle přijímány ve všech státech.

Z hlediska praxe je velmi významné, že **„Nevyplacené zásilky“**, jejichž cena je nižší než jejich přepravné, jsou většinou akceptovány jen mezi některými státy.

Mezinárodní přeprava nevyplacených zásilek s nízkou cenou, dále vzorků, rychle zkazitelného zboží nebo živých zvířat může být v některých případech zakázána nebo omezena.

Nesplnění zde uvedených požadavků neovlivňuje platnost přepravní smlouvy, která platí i v takových případech a podléhá ustanovením Montrealské úmluvy včetně limitů odpovědnosti.

AWB může být vystaven nebo potvrzen v zastoupení – agentem dopravce nebo odesílatele.

Podstatné je, že **držitel originálu AWB má právo měnit přepravní smlouvu**, například přesměrovat zásilku/náklad, zadržet ji, změnit jejího příjemce či místo (letišť) dodání. Toto právo trvá až do předání zásilky/nákladu dopravcem příjemci, což je provedeno z AWB.

Dispoziční právo nakládání se zásilkou /nákladem je řešeno tak, že odesílatel má právo nakládat se zásilkou během přepravy tak, že po dopravci může požadovat:

- vzít ji zpět na letišti odletu,
- převzít ji na letišti určení,
- zadržet ji po přistání,
- vydat ji jiné osobě než původnímu příjemci,
- požadovat vrácení zásilky na místo (letišť) odletu.

Odesílatel však nesmí své právo využívat způsobem, který by poškodil dopravce nebo jiné odesílatele a musí dopravci uhradit všechny náklady spojené s uplatněním tohoto práva. Pokud není možné pokyn odesílatele splnit, musí ho o tom dopravce neprodleně informovat. Pokud dopravce vyhoví pokynům odesílatele bez předložení kopie AWB (nebo potvrzení o převzetí zásilky), odpovídá za případné škody způsobené osobám, které jsou řádnými držiteli těchto dokumentů, přičemž si dopravce může následně nárokovat náhradu od odesílatele. Právo odesílatele disponovat se zásilkou končí v okamžiku, kdy právo na vydání zásilky přechází na příjemce. Pokud však příjemce zásilku odmítne nebo není dostupný, pak právo odesílatele znovu vzniká.

Ohledně **doručení zásilky/nákladu** platí, že (s výjimkou situací, kdy odesílatel uplatní své dispoziční právo) příjemce je oprávněn požadovat vydání zásilky/nákladu po jejím doručení na místo určení. To však může učinit až **po uhrazení všech pohledávek a splnění všech přepravních podmínek. Dopravce je povinen příjemce neprodleně informovat o příchodu zásilky**, pokud nebylo dohodnuto jinak. Pokud dopravce přizná ztrátu zásilky nebo pokud zásilka nedorazí do 7 dnů od očekávaného termínu dodání, může příjemce uplatnit svá práva

vyplývající z přepravní smlouvy (v České republice jsou letečtí dopravci dle zákona o civilním letectví povinni zveřejnit své přepravní podmínky ke dni zahájení obchodní letecké přepravy).

4.1 Neutrální letecký nákladní list (NAWB)

Neutrální letecký nákladní list, zkráceně NAWB (Neutral Air Waybill), je přepravní dokument **vytvořený Mezinárodní asociací leteckých dopravců (IATA)**. Jeho obsah i formát jsou proto podřízeny pravidlům této asociace. **NAWB je zasílatelský doklad, i když nejde o formulář Mezinárodní asociace zasílatelských svazů (FIATA)**. Nicméně FIATA doporučuje NAWB pro praktické použití.

Letečtí dopravci běžně používají NAWB jako přepravní doklad – nákladní list.

Stejně tak ho ale **využívají i zasílatelé vystupující jako konsolidátoři** kusových leteckých zásilek, případně smluvní dopravci či agenti leteckých společností. Zasílatelé, kteří jednají jako smluvní dopravci či konsolidátoři (někdy označovaní i jako **integrátoři**), využívají skutečnosti, že v letecké přepravě se zásilky často tarifují podle tzv. **Chargeable Weight** – tj. **účtovatelné hmotnosti**, která **bere v úvahu jak hmotnost, tak objem nákladu**. **Konsolidátoři** samo sebou **sdužováním zásilek dosahují značných úspor** díky nižší hmotnostní tarifní sazbě za kilogram při vyšší celkové hmotnosti nákladu.

Ti letečtí dopravci, kteří přijímají NAWB účtují zasílatelům zpravidla jen poplatky za leteckou dopravu, palivový a bezpečnostní příplatek, či případné **zvláštní příplatky** podle typu zásilky, například:

- **DGR** – nebezpečné zásilky (Dangerous Goods Regulations)
- **AVI** – živá zvířata (Live Animals)
- **HUM** – lidské ostatky (Human Remains)
- **COL** – chlazené nebo mražené zásilky (Cool Goods).

Vystavení NAWB potvrzuje, že **zasílatel akceptuje přepravní podmínky leteckého dopravce a pravidla IATA**. Z tohoto důvodu je NAWB velmi podobný běžnému AWB, přičemž na zadní straně je často uvedena poznámka o jeho použití zasílatelem nebo konsolidátorem.

NAWB není náložným listem, ale tzv. **postupitelným nákladním listem**. Termín „Negotiable“, který se obvykle překládá jako „převoditelný“, je zde potřeba chápat jako „postupitelný“, což má v právním kontextu zásadní význam.

International Chamber of Commerce (ICC) – Mezinárodní obchodní komora schválila obsah, formu i použití NAWB a uznává jej jako **akreditivní doklad pro bankovní operace**.

NAWB má mezinárodně jednotnou podobu a obsah.

V praxi se **NAWB používá ve dvou hlavních verzích**:

- **House AWB (HAWB)** – dokument vystavený konsolidátorem pro jednotlivé kusové zásilky, které jsou uvnitř sdužené zásilky, resp. nákladu
- **„Master AWB“ (MAWB)** – „hlavní“ dokument, pod kterým se přepravují společně sdužené zásilky – jako kompletně integrovaný/sdužený náklad – od různých odesílatelů k dalším zasílatelům či konsolidátorům, přičemž nejde o skutečný Master AWB, ale o obdobu tohoto konceptu (proto jsou zde použity uvozovky).

House AWB funguje obdobně jako „House Bill of Lading“ (House konosament) v námořní přepravě (podrobněji viz příslušná literatura).

IATA v roce 2006 spustila v rámci zjednodušování procesů a snižování nákladů **projekt E-freight** s cílem dosáhnout průměrných úspor až 30 USD na jednu letecky přepravenou zásilku. Cílem bylo dosáhnout cca 50% využití elektronických AWB do roku 2020. To se však zcela nepodařilo, a to vzhledem k administrativním překážkám a různým druhům zde zapojených subjektů (zejména státní správy).

Co se týče **elektronických verzí**, IATA podporuje zavádění e-AWB a e-NAWB, které fungují stejně jako papírové varianty. Elektronické verze přináší výrazné zrychlení, minimalizaci chyb, zvýšení bezpečnosti a lepší ochranu informací. V praxi je však nutné vyřizovat i řadu dalších dokumentů pro celní, bezpečnostní a statistické účely, často se jedná o více než 35 různých dokumentů na jednu zásilku.

NAWB je, podobně jako IATA AWB, **bleděmodrý dokument** tištěný obvykle ve více stejnopisech na tenkém papíře.

4.2 Ostatní doklady používané v mezinárodní letecké nákladní přepravě

Kromě již zmíněného AWB se při letecké nákladní přepravě využívá i několik dalších důležitých dokladů:

- **Air cargo manifest (seznam zásilek)**
Parně nejdůležitější doklad, který **vyhotovuje zasílatel**, sloužící jako **přehledný seznam všech zásilek, které jsou naloženy do konkrétního letadla**. Tento dokument umožňuje kontrolu a evidenci všech přepravovaných zásilek/nákladu.

Formulář č. 1: Air cargo manifest společnosti Geis CZ s.r.o. Air + Sea Services

 AIR CARGO MANIFEST					
Master Airwaybill No:		157-4271 7706			
Page:		1 of 1			
Flight No:					
Date:		18.02.2019			
Consolidator: Geis CZ Air+Sea s.r.o., Aviaticka 1048/12, 160 08 Praha; Czech Republic/CZ, VAT: CZ27211762, Attn: Lucie Chamova, Tel: +420 951 211 702					
Deconsolidator: ADDICON LOGISTICS, LTD - HANOI BRANCH, 4TH FLOOR, GP INVEST BUILDING, 170 LA THANH, O CHO DUA WARD, DONG DA DISTRICT, HA					
Port of Landing: PRAGUE AIRPORT - EUROPEAN AIRPORT			Port of unloading: HANOI		
House Airwaybill No:	No of pcs	Weight	Shipper name and address	Consignee name and address	Nature of goods
000-1900 9210	6	1108	, Green Swan Pharmaceuticals CR a.s. Pod Visnovkou 27/1662, 140 00 Praha 4, Czech Republic / CZ	, Delap Pharmaceutical Joint Stock Company, Room 309, Block B, No 352, Giai Phong streetm Phuong Liet Ward, Thanh Xuan district, Hanoi, Vietnam / VN	GS Menilin Harmony, 30 tbl. 11158 pcs in 186 cartons NOT RESTRICTED DIMS: 120x80x142cm ***HEA***HEA***HEA***

Zdroj: Geis CZ s.r.o. Air + Sea Services

Formulář č. 2: Air cargo manifest U.S. Customs and Border Protection

		DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY U.S. Customs and Border Protection AIR CARGO MANIFEST 19 CFR 122.35, 122.48, 122.52, 122.54, 122.73, 122.113, 122.118			OMB CONTROL NUMBER: 1651-0001 EXPIRATION DATE: 11/3/2025	
					1. PAGE NO. OF	
2. OWNER / OPERATOR			3. MARKS OF NATIONALITY AND REGISTRATION		4. FLIGHT NO.	
5. PORT OF LADING			6. PORT OF UNLADING		7. DATE	
ITEMS 8 AND 9 FOR CONSOLIDATION SHIPMENTS ONLY		8. CONSOLIDATOR			9. DECONSOLIDATOR	
10. AIR WAYBILL TYPE (M-Master, H-House, S-Sub)		12. NO. OF PIECES	13. WEIGHT (Kg./Lb.)	14. NO. OF HAWBs	15. SHIPPER NAME AND ADDRESS	16. CONSIGNEE NAME AND ADDRESS
11. AIR WAYBILL NO.						17. NATURE OF GOODS

CBP Form 7509 (12/22)

See back of form for Paperwork Reduction Act Notice.

Page 1 of 2

Zdroj: https://www.cbp.gov/document/forms/form-7509-air-cargo-manifest?utm_source=chatgpt.com

- **Loadsheet („zátěžový“ nebo nakládací list)**

Tento dokument je klíčový pro zajištění bezpečného letu. Loadsheet informuje o rozmístění zásilek/nákladu v letadle, tedy zda je jeho zatížení a rozložení v souladu s konstrukčními a provozními požadavky, včetně bezpečnostních pravidel.

- **Transfer manifest**

Tento dokument slouží k oznámení a koordinaci překládky zásilek/nákladu během přepravy, například při překládkách mezi letadly nebo na letištích.

- **Informační list o zvláštním (nebezpečném) nákladu**

Tento list poskytuje kapitánovi letadla důležité informace o speciálním charakteru přepravovaného nákladu, zejména pokud jde o nebezpečné zásilky. Jde o zásadní dokument pro bezpečnost letu a správné zacházení s takovým nákladem.

5. Konsolidátoři, zasílatelé a další subjekty v mezinárodní letecké nákladní přepravě

Jak již bylo na několika místech uvedeno výše, roste v mezinárodní letecké nákladní přepravě význam tzv. **konsolidátorů**.

Jedná se zpravidla o **zasílatele shromažďující jednotlivé kusové zásilky od různých odesílatelů do větších celků**, které ale následně přepravují jako **Full Container Load (FCL)** – celokontejnerové zásilky v ULD prostřednictvím konkrétních leteckých linek.

Konsolidátoři často nakupují u leteckých dopravců velké objemy přepravních kapacit na konkrétních linkách, které pak prodávají po menších částech konečným zákazníkům. Díky tomuto systému je **přepravné za kusové zásilky nižší, než kdyby každý odesílatel nakupoval přepravu individuálních zásilek přímo u dopravce jednotlivě**.

Letečtí dopravci se obvykle nezabývají přímým prodejem přepravy jednotlivých kusových zásilek, i když jsou kontejnerizovány. To provádějí konsolidátoři, jejichž činnost je výhodná i pro samotné letecké dopravce, protože **individuální přeprava každé zásilky by pro dopravce byla ekonomicky nevýhodná a provozně značně náročná**. Zasílatelé v roli konsolidátorů navíc poskytují celou řadu dalších služeb, které odesílatelé potřebují – například svoz zásilek od odesílatelů k dopravcům (resp. do jejich hubů), dodatečné balení, celní služby a další.

Další výhodou pro konsolidované letecké zásilky přepravované prostřednictvím zasílatelů je **nižší pojištění** a často i jednodušší, a tím i levnější, přepočteno v tzv. přepočtu za/na jedno „balení“. Toto platí zejména pro individuální kusové zásilky, které jsou během letecké přepravy obvykle sdruženy do ULD (Unit Load Devices), tedy do sběrných leteckých kontejnerů, kterými jsou společně přepravovány.

6. Mezinárodní organizace působící v letecké dopravě

Celosvětově mají v civilním letectví největší význam **dvě hlavní organizace**:

6.1 International Civil Aviation Organization (ICAO) – Mezinárodní organizace pro civilní letectví



Zdroj: ICAO int.

ICAO je celosvětová **mezivládní** specializovaná agentura (organizace/instituce) OSN, sídlící v Montrealu s pobočkami po celém světě. Byla založena v roce 1944 v Chicagu a funguje od roku 1947. Jejím cílem je zajistit bezpečnější a efektivnější leteckou dopravu mezi státy a podpořit udržitelný růst globálního systému civilního letectví.

ICAO funguje jako celosvětová platforma pro mezinárodní civilní letectví. Stanovuje zásady, normy a pravidla z hlediska standardizace, bezpečnosti, efektivity a pravidelnosti leteckého provozu. Vydává závazné standardy a doporučení, provádí studie a analýzy, poskytuje pomoc a rozvíjí kapacity civilního letectví ve spolupráci s necelou dvoustovkou svých členských států.

Jednou z praktických funkcí ICAO je např. přidělování jedinečných čtyřmístných kódů letišť po celém světě, které se používají v oficiální dokumentaci a leteckých mapách. Vedle těchto kódů existují i kódy IATA, které se používají v letových řádech a plánuje se jejich postupné nahrazení kódy ICAO.

ICAO se zaměřuje na **tři základní oblasti** své činnosti: technickou, ekonomickou a právní.

Nejvyšším orgánem ICAO je Shromáždění, které se skládá ze zástupců všech členských států a schází se minimálně jednou za tři roky. Určuje program a strategii organizace. Výkonným orgánem je Rada ICAO, složená ze zástupců 36 států, kterou volí Shromáždění a která plní jeho rozhodnutí. V rámci Rady ICAO pracuje také několik specializovaných výborů viz <https://www.icao.int/>.

6.2 International Air Transport Association (IATA) – Mezinárodní asociace letecké dopravy



Zdroj: <https://www.iata.org/>

IATA je v oblasti civilního letectví celosvětově působící nejvýznamnější **nevládní** organizací. Jde o dobrovolnou asociaci, která **sdrhuje letecké dopravce** s cílem koordinovat a sjednotit leteckou síť pro mezinárodní provoz tak, aby na všech úsecích sítě platily obdobné podmínky přepravy, stejně vysoký standard bezpečnosti, jednotné ceny za různé druhy přepravy a kvalitní služby. Smyslem činnosti IATA je zastupovat a podporovat tzv. letecký průmysl. Organizace byla založena už v roce 1919 v Haagu (ČSA byly členy od roku 1929). Během druhé světové války byla její činnost přerušena, avšak v nové podobě byla IATA obnovena v roce 1945.

Mezi **hlavní úkoly a cíle IATA**, které byly definovány Radou guvernérů, patří:

- **Životní prostředí a udržitelnost:** Podpora přechodu leteckých dopravců na udržitelná paliva (Sustainable Aviation Fuel – SAF) s cílem dosáhnout nulových emisí CO₂ do roku 2050, a zajištění podpory vlád v ICAO pro klimatickou strategii.
- **Bezpečnost:** Zvýšení bezpečnosti v pozemním provozu díky zavádění harmonizovaných standardů (ISAGO a IGOM) a řešení rizik spojených s přepravou lithiových baterií.
- **Rozmanitost:** Zvýšení účasti v iniciativě „25by2025“ podporující rozmanitost v odvětví.
- **Komerční priority:** Úspěšná implementace nástrojů jako IATA Travel Pass a Timatic, které pomáhají leteckým společnostem zvládat cestovní požadavky.

V oblasti udržitelnosti IATA spolu s Etihad Airways testuje nástroj pro výpočet emisí CO₂ speciálně vyvinutý pro nákladní lety. Cílem je umožnit všem subjektům v hodnotovém řetězci – odesílatelům, zasílatelům, investorům, regulačním orgánům i přepravcům – získávat spolehlivé a důvěryhodné údaje o emisích, které jsou základem pro efektivní řízení a reportování udržitelnosti. Tento pilotní projekt má potvrdit správnost koncepce uhlíkové kalkulačky IATA CO₂ Connect pro nákladní dopravu.

Kromě udržitelnosti se IATA zaměřuje také na normalizaci, mezinárodní koordinaci, spolupráci, sdílení zkušeností a zvyšování odborné kvalifikace v leteckém průmyslu.

Podle **statutu IATA** jsou **hlavními cíli organizace**:

- zajišťovat bezpečnou, pravidelnou a hospodárnou leteckou dopravu s jednotným standardem a cenami pro všechny členy,
- podporovat aktivity vedoucí ke zlepšení ekonomických výsledků leteckého průmyslu,
- analyzovat problémy v letecké dopravě a aplikovat výsledky v zájmu jejich členů,
- koordinovat spolupráci mezi leteckými společnostmi,
- spolupracovat s organizací ICAO.

Členy IATA mohou být letecké dopravní společnosti provozující pravidelnou i nepravidelnou dopravu, které splňují požadavky na bezpečnost, například mají registraci IATA Operational Safety Audit (IOSA). Z původních 57 zakládajících členů v roce 1945 dnes IATA sdružuje přibližně 290 leteckých společností ze 120 států, které pokrývají kolem 83 % celosvětové letecké přepravy (srov. viz <https://www.iata.org/>).

Organizační řízení vykonává **Výkonný výbor** složený z prezidenta, generálního ředitele IATA, stálého předsedy a generálních ředitelů vybraných leteckých společností. **Valné shromáždění**, které se koná jednou ročně, určuje strategii a směr činnosti. Činnost IATA dále řídí třináctičlenný Výkonný výbor, jenž podléhá dohledu generálního ředitele. Organizace má rovněž řadu stálých výborů a podvýborů, které řeší obchodní, provozní, finanční, právní, technické, ekologické a zdravotní otázky.

Sekretariát IATA má své hlavní kanceláře v Montrealu a Ženevě, s řadou regionálních poboček po celém světě.

Kvůli rozdílným podmínkám v jednotlivých světových regionech je IATA rozdělena do **tří hlavních konferenčních oblastí**:

- **Oblast 1:** Severní a Jižní Amerika, Grónsko, Bermudy, Karibik a Havajské ostrovy
- **Oblast 2:** Evropa, Island, Afrika, Blízký východ a Írán
- **Oblast 3:** Asie (kromě Blízkého východu a Íránu), Austrálie, Nový Zéland a Oceánie.

6.3 European Civil Aviation Conference (ECAC) – Evropská konference pro civilní letectví



Zdroj: <https://www.ecac-ceac.org/>

Hlavním cílem činnosti ECAC je podpora bezpečného, efektivního a udržitelného evropského letectví prostřednictvím harmonizace politik a postupů civilního letectví mezi členskými státy. ECAC rovněž usiluje o lepší porozumění letecké politice mezi evropskými státy a dalšími regiony světa. Pracovními jazyky ECAC jsou angličtina a francouzština.

ECAC je **mezivládní** organizace se sídlem v Paříži, založená v roce 1954 za podpory ICAO. Původně měla ECAC 18 zakládajících členů, v současnosti má již 44 členských států. ECAC úzce spolupracuje s klíčovými evropskými institucemi, jako je **Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA)** a EUROCONTROL.

ECAC vydává **usnesení, doporučení a politická prohlášení, která musí členské státy implementovat**. Pod záštitou ECAC byly uzavřeny i některé mezinárodní dohody. **Plenární zasedání ECAC** se koná jednou za tři roky, případně i častěji. Generální ředitelé civilního letectví se pravidelně setkávají, aby řešili aktuální politické otázky. Ministerské schůzky jsou svolávány při významných celoevropských tématech vyžadujících rozhodnutí na nejvyšší úrovni.

Řídící funkcí ECAC disponuje **Koordinační výbor** složený z prezidenta, který je volen na tříleté období, tři viceprezidentů a kontaktních míst – generálních ředitelů civilního letectví, kteří zodpovídají za konkrétní oblasti prostřednictvím specializovaných pracovních skupin. **Sekretariát vedený výkonným tajemníkem** tvoří mezinárodní tým expertů se zkušenostmi ve všech oblastech civilního letectví.

6.4 European Union Aviation Safety Agency (EASA) – Evropská agentura pro bezpečnost letectví



Základní informace o EASA

- **Úloha:** zajišťovat bezpečnost a ochranu životního prostředí v oblasti civilního letectví v Evropě
- **Členové:** 27 členských států EU + Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Švýcarsko
- **Partneři:** evropské úřady pro civilní letectví
- **Rok zřízení:** 2002
- **Počet zaměstnanců:** více než 800
- **Sídlo:** Kolín nad Rýnem (SRN).

EASA je odpovědná za zajištění **bezpečnosti a ochrany životního prostředí** v letecké dopravě v Evropě.

Obsah činnosti EASA

Mezi základní úkoly EASA patří:

- harmonizace předpisů a certifikace
- ovlivňování vývoje jednotného trhu EU v oblasti letectví
- vypracování technických pravidel v oblasti letectví
- schvalování a vydávání typových osvědčení letadel a komponentů
- schvalování společností, které zajišťují konstrukci, výrobu a údržbu leteckých výrobků
- bezpečnostní dohled a podpora pro země EU (např. v oblasti řízení letového provozu)
- prosazování evropských a světových bezpečnostních norem
- spolupráce s mezinárodními aktéry s cílem zlepšit bezpečnost v Evropě (např. seznam zakázaných leteckých provozovatelů – tzv. černá listina).

Komu EASA slouží

Subjektům civilní letecké dopravy v Evropě i ve světě:

- evropským úřadům pro civilní letectví
- provozovatelům letecké dopravy a leteckým společnostem
- evropským výrobcům a konstruktérům letadel a jejich součástí
- společnostem provozujícím údržbu letadel a letišť
- obchodním a soukromým pilotům
- schváleným výcvikovým organizacím
- leteckým zdravotním střediskům
- pracovníkům letového provozu a letových navigačních služeb
- letištím

Letadla a letecké výrobky

Kompetence EASA jsou v těchto oblastech letadlové techniky:

- středně velká a velká letadla
- turbovrtulová letadla
- lehká letadla
- helikoptéry, vřníky
- lehká sportovní letadla (balony, kluzáky, vzducholodi, civilní bezpilotní letouny)
- motory, vrtule, letové simulátory
- některé vojenské letouny (např. A400M Airlifter).

Podrobnější informace (z nichž byl také výše uvedený text a logo čerpány) viz:

<https://european-union.europa.eu/>

6.5 Supporting European Aviation (EUROCONTROL) – Evropská organizace pro bezpečnost v letovém provozu



Jedná se o celoevropskou civilně-vojenskou organizaci jejímž cílem je **podpora evropského letectví**.

Hlavním úkolem EUROCONTROL je vytvořit **jednotné řízení a koordinaci letového provozu v Evropě**, optimalizovat využití tzv. horního vzdušného prostoru a poskytování letových provozních služeb v rámci členských států EU. Tento strategický projekt je známý jako **Single European Sky (SES)** – Jednotné evropské nebe.

EUROCONTROL je **celoevropská vládní organizace**, založená v roce 1960, se sídlem v Bruselu. Zabývá se **koordinací civilního i vojenského letectví** s cílem zvýšit bezpečnost, efektivitu a ekonomickou výhodnost evropského leteckého provozu při co nejmenším dopadu na životní prostředí.

Na základě aktivit EUROCONTROL bylo založeno Středoevropské středisko řízení letového provozu (CEATS), jehož cílem je poskytovat špičkovou službu řízení horního vzdušného prostoru bez ohledu na státní hranice, což umožní optimalizaci letových koridorů a efektivnější řízení letového provozu. Českou republiku zde zastupuje **Řízení letového provozu (ŘLP)**.

EUROCONTROL řídí dva hlavní orgány: Stálou komisi pro bezpečnost letového provozu (strategický vrcholný orgán složený z ministrů dopravy) a **Úřad pro bezpečnost letového provozu** (výkonný řídicí orgán).

Výše uvedený text, logo a další informace viz: <https://www.eurocontrol.int/>

6.6 World Air Cargo Organisation (WACO) – Světová organizace leteckého zboží



Tato organizace byla založena v roce 1973 jako **nezávislá organizace zasílatelů leteckých zásilek**.

Organizaci řídí **Výkonná rada**, která rozhoduje o rozvoji systému. Před přijetím do WACO podléhá každý zájemce důkladnému hodnocení finanční stability, zkušeností a pozice na trhu. Pro udržení kvality sítě jsou prováděna pravidelná šetření.

WACO provozuje **fond vzájemného sebezajištění**, který kryje eventuální nedobytné pohledávky mezi členy. Členové dodržují standardizované postupy v oblasti provozu, financování i marketingu a udržují pravidelnou komunikaci a výměnu zkušeností.

V průběhu let WACO vyvinula **globální systém zásilek**, který členům zajišťuje transparentnost a efektivní výměnu dat. Zavedla také programy preferovaných dopravců pro lepší využití společných nákupů dopravních služeb.

Členem WACO může být pouze jeden zasílatel za jeden stát, který musí prokázat vysokou kvalitu služeb a finanční stabilitu. Organizace tak zajišťuje, že v každé zemi probíhá letecká nákladní doprava s plným vědomím místních podmínek, celních předpisů a daní.

WACO tvoří rostoucí komunita 122 zasílatelských společností ve 117 státech, které provozují přes 400 poboček zaměstnávajících více než 21 000 odborníků. Ročně zpracují více než 1,85 milionu zásilek s více než milionem tun leteckého nákladu.

V návaznosti na existenci WACO byl roku 1973 založen **The WACO System** sdružující členy z přibližně 50 států světa. Hlavním důvodem jeho vzniku byla potřeba **globální sítě nezávislých leteckých zasílatelů**. Jedná se o „neziskovou“ organizaci registrovanou ve Švýcarsku, s generálním ředitelem sídlícím v Londýně. Partneři WACO spolupracují výhradně mezi sebou a při jednáních respektují kulturní a národní rozdíly.

WACO servis pracuje na bázi přeprav "Z domu do domu". Původně byl vyvinut členy WACO v Evropě k zajištění rychlých dodacích operací. Nyní jde o kvalitní služby zahrnující přes 20 států. Způsob tarifování kryje náklady od převzetí po konečné dodání včetně proclení. Mimo tyto se účtují jen eventuální zvláštní cla a daně. Přijímají se zásilky všech hmotností, avšak maximální hmotnost jedné je 100 kg. Systém "Z domu do domu" se postupně rozšířil na Dálný východ, do jihovýchodní Asie, Austrálie a do USA. Tento systém, oficiálně zvaný "WACO Door-to-Door Service", užívá standardní logo a každý národní člen systému je pověřen k jeho výlučnému provozování ve vlastním státu.

Zpracováno s pomocí <https://www.waco--system-com>

B. Osobní letecká doprava a infrastruktura

Ing. James Huňak, Ph.D., doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc.

7. Osobní letecká doprava a přeprava – charakteristika, členění, druhy

Osobní letecká doprava je jedním z nejdynamičtějších oborů dopravy. V posledních několika dekádách prošla výraznými změnami, které ji zpřístupnily širším segmentům společnosti, v důsledku čehož má v současnosti nezastupitelnou úlohu.

Významný rozvoj letecké dopravy v posledních desetiletích je dosažen především díky působení řady faktorů, mezi které lze zařadit především **liberalizaci** trhu letecké dopravy a rostoucí význam **globalizace** ve světě, se kterou je spojena vyšší potřeba společnosti cestovat. Výsledkem setkání obou aspektů je velmi **dynamické odvětví** letecké dopravy, které již v současnosti není pouze výsadou nejmajetnějších sociálních vrstev společnosti.

Osobní leteckou dopravu (zejména v evropském kontextu) lze považovat za konvenční podnikání za účelem dosažení zisku. Nicméně, vyznačuje se řadou specifík, mezi která patří především vysoká **citlivost celého odvětví**, na které působí řada externích vlivů a rizik, jež žádná letecká společnost prakticky nemůže nijak ovlivnit. Na tomto místě lze zmínit mj. následující faktory:

- ekonomické (změny HDP, kupní síla obyvatelstva, ceny paliva)
- politické (válečné konflikty v některých státech)
- meteorologické (jevy, které mohou znemožnit uskutečnění letu, např. bouřky, sněhové vánice či výskyt sopečného popela v ovzduší; počasí rovněž samo o sobě ovlivňuje apetit lidí cestovat)
- výskyt epidemií (SARS, COVID apod.)
- hrozba teroristických útoků.

Výše zmíněné faktory významným způsobem ovlivňují poptávku po službách leteckých dopravců (společností). Letecká přeprava však disponuje řadou **benefitů** a vyznačuje se především vysokou rychlostí, pohodlím, odpovídající kvalitou, spolehlivostí a bezpečností. Zároveň je však potřeba uvést, že provoz letecké dopravy je spojen se **zápornými externalitami**, mezi které lze zmínit zejména emise CO₂ a hluk, jenž postihuje především lokality nacházející se v okolí letišť.³

Letecká doprava od svého vzniku na počátku 20. století prošla řadou změn, na které měla vliv spousta faktorů. Jedním z nejvýznamnějších milníků, jenž zásadně ovlivnil charakter tohoto oboru dopravy, je **proces deregulace**. Ten byl započat v roce 1978 v USA, kdy byl schválen **zákon o deregulaci vnitrostátní letecké dopravy**. Státy si do té doby vytvářely státní letecké podniky, které plnily úlohu monopolů. Tyto letecké společnosti získávaly od států dotace a nebyly motivovány ke zvyšování produktivity práce ani ke zlepšování kvality poskytovaných služeb. Existovaly značné **bariéry** vstupu do odvětví, a konkurence, které by letečtí dopravci museli čelit, byla velmi omezená. Po ekonomické deregulaci v USA si letecké společnosti na vnitrostátních linkách začaly určovat zcela samostatně své letové trasy včetně letových řádů,

³ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

nabízené kapacity a tarify (výsledkem tedy byla volná soutěž v oblasti cen). Následně došlo dle očekávání ke snižování nákladů, zvyšování produktivity, a především poklesu cen přepravného. Došlo tak k vyšší **dostupnosti letecké přepravy** širším segmentům společnosti. Liberalizace letecké dopravy následně v 80. a 90. letech 20. století zasáhla Kanadu, Evropu, Asii a další regiony ve světě.

Počátek liberalizace letecké dopravy v EU lze datovat k roku 1987, kdy byl přijat tzv. „**první balík opatření**“, jenž představoval nepříliš významnou změnu oproti předchozímu stavu, neboť pouze umožňoval leteckým dopravcům ze dvou různých států EU dohodu o dělení kapacit (do té doby platila poměrně striktní pravidla týkající se dělení kapacit). O něco vyšší stupeň liberalizace přinesl tzv. „**druhý balík opatření**“ přijatý v roce 1990. Ten umožňoval větší svobodu v oblasti cenotvorby leteckých podniků.

Finální fází deregulace letecké dopravy v EU se stal tzv. „**třetí balík opatření**“, jenž byl přijat v roce 1993 a přinesl de facto úplnou deregulaci trhu tohoto dopravního oboru. Implementace tohoto opatření byla završena v roce 1997 a umožnila každému leteckému dopravci v EU provozovat a nabízet své služby ve všech státech EU včetně tzv. **kabotáže** (vnitrostátní přeprava na území třetího státu). Tento liberální režim se v rámci Evropského společného leteckého prostoru (European Common Aviation Area – ECAA) vztahuje i na Norsko a Island.

Leteckou přepravu lze velmi obecně členit následujícím způsobem:⁴

- **komerční letectví** (Commercial Aviation): provozované leteckými společnostmi za účelem přepravy cestujících a nákladu
- **vojenské letectví** (Military Aviation): jak vyplývá z názvu, jde o bojové aktivity, případně další lety podporující vojenské aktivity
- **všeobecné letectví** (General Aviation): jedná se o provozování soukromě vlastněných letadel, jež provozují neletecké společnosti (například tzv. bizjetů), dále sem lze zařadit letecké práce nebo sportovní létání.

7.1 Letecká přeprava a letečtí dopravci (letecké společnosti)

Pojem „letecký dopravce“ (resp. společnost) lze definovat jako (samostatnou) firmu provozující letadla za účelem přepravy cestujících, nákladu a pošty za úplatu.

Mezi hlavní aktivity, jež vykonává většina leteckých dopravců, lze zařadit mj. následující:⁵

- **letový provoz** – plánování letů a provozu letadel včetně posádek, dále realizace letového řádu dopravce
- **technická provozuschopnost** – údržba letadel, jejich pravidelné kontroly a vedení související dokumentace
- **obchodní činnost** – marketing, prodej letenek, tvorba letového řádu, revenue management
- **pozemní obsluha** – plnění pohonných hmot, catering, úklid a čištění letadel, nakládka a vykládka zavazadel, běžná údržba na rampě apod. (neboli tzv. handling)

⁴ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

⁵ PRUŠA, J. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

- **management podniku** – který plánuje, organizuje a rozhoduje o činnostech leteckého podniku
- **kontrola kvality** – každá letecká společnost musí dbát na bezpečnost a kvalitu svých služeb, a to bez ohledu na aktuální hospodářskou situaci, ve které se nachází

V posledních letech lze zaznamenat trend, v rámci kterého letecké společnosti některé z výše uvedených činností tzv. **outsourcují**, což znamená, že zajišťují jejich plnění prostřednictvím externích specializovaných firem (především handling, catering nebo údržbu letadel).

Hlavním mezinárodním právním dokumentem upravujícím oblast civilního letectví je **Úmluva o mezinárodním civilním letectví** (tzv. Chicagská úmluva), která byla přijata na Chicagské konferenci v roce 1944, avšak vstoupila v platnost až 4. dubna 1947. Tato úmluva je průběžně rozšiřována prostřednictvím dodatků (tzv. Annexů), jež pokrývají jednotlivé aspekty civilního letectví. Součástí výsledků Chicagské konference bylo také vymezení tzv. **leteckých svobod** (The Freedoms of the Air), které stanovují práva leteckých dopravců provozovat mezinárodní leteckou dopravu mezi státy.

V rámci **ICAO** (viz dále část Radka Nováka) došlo ke stanovení 1. – 5. svobody, jež jsou právně definovány. 6. – 9. svoboda jsou tzv. odvozenými svobodami (tzv. kvazisvobody).

- **1. svoboda:** právo přeletu nad územím jiného státu bez přistání
- **2. svoboda:** právo přistávat na území jiného státu z jiných než obchodních důvodů
- **3. svoboda:** právo přepravy cestujících, nákladu a pošty ze státu, ve kterém je dané letadlo zaregistrováno, na území jiného státu (např. let Smartwings z Prahy do Madridu)
- **4. svoboda:** právo přepravy cestujících, nákladu a pošty z území jiného státu do státu, ve kterém je dané letadlo zaregistrováno (např. let Smartwings z Paříže do Prahy; jde o 3. svobodu v opačném směru)
- **5. svoboda:** právo přepravy mezi dvěma cizími státy na letu, jenž začíná nebo končí v zemi registrace letadla (např. přeprava z Frankfurtu do New Yorku na lince Singapur – Frankfurt – New York společnosti Singapore Airlines)
- **6. svoboda:** právo přepravy mezi dvěma cizími státy jedním dopravcem přes stát, ve kterém je letadlo zaregistrováno (např. přeprava společností Smartwings z Paříže do Tirany přes Prahu; jinými slovy jde o kombinaci 3. a 4. svobody umožňující přepravu z Paříže do Prahy a odtud dále do Tirany)
- **7. svoboda:** právo přepravy mezi územími dvou cizích států, přičemž let nezačíná ani nekončí v zemi registrace letadla (např. irský dopravce Ryanair provozující linku mezi Prahou a Barcelonou nebo Prahou a Košicemi)
- **8. svoboda:** právo vnitrostátní přepravy na území cizího státu, přičemž let začíná, resp. končí, na území státu registrace letadla (tzv. kobotáž; např. přeprava z Bratislavy do Košic na lince Praha – Bratislava – Košice provozované v minulosti Českými aeroliniemi)
- **9. svoboda:** vnitrostátní přeprava na území cizího státu, v rámci které se letadlo dlouhodobě nachází na tomto území (tzv. čistá kobotáž; např. linka Paříž – Toulouse provozovaná britským dopravcem EasyJet).

Na území Evropské unie mohou letečtí dopravci ze členských zemí využívat všechny výše zmíněné letecké svobody. Pokud jde o letecké spojení s nečlenskými státy, jsou příslušné svobody vždy stanoveny na základě bilaterálních nebo multilaterálních dohod mezi dotčenými státy.

Zmíněná deregulace letecké dopravy do jisté míry omezila bariéry vstupu do odvětví a umožnila vznik a rozvoj nových leteckých společností, které výrazným způsobem navyšují konkurenční prostředí na trhu. Tradiční letecké společnosti, které této konkurenci čelí, musí hledat **další způsoby a obchodní modely** provozování osobní letecké dopravy, jež jim umožní **udržení konkurenční výhody na trhu**. Jednou z možností je integrace s jinými leteckými společnostmi a vytváření tzv. **globálních aliancí leteckých dopravců**. První letecké aliance se začaly objevovat v 90. letech 20. století. Cílem této formy spolupráce je vytvoření globální nabídky a distribuce leteckých přepravních služeb, stejně tak dosažení větších synergií.

Cílem leteckých aliancí je především dosažení **větší efektivity** v oblasti využití stávajících kapacit a zároveň zajištění **optimálního rozdělení přepravního trhu** a koordinaci směřování leteckých linek.

Benefitem této formy spolupráce je především hlubší forma integrace a konsolidace **bez potřeby kapitálového propojení** (např. fúzí). Letecké společnosti tak nemusí měnit vlastnickou strukturu a mohou přesto navázat hlubší kooperaci s jinými leteckými společnostmi a společně tak lépe čelit vysoce konkurenčnímu prostředí na trhu letecké dopravy. Zároveň je nezbytné podotknout, že fúze a akvizice na trhu letecké dopravy jsou regulovány antimonopolními úřady většiny zemí (včetně EU). I přesto však k řadě fúzí a akvizic na tomto trhu v minulosti došlo (srov. níže).

Oblasti, ve kterých mohou letecké společnosti spolupracovat v rámci aliance, jsou následující:⁶

- koordinace letových řádů a kapacit,
- integrace rezervačních a odbavovacích systémů,
- nabídka průběžných cen do cílových destinací,
- nabídka společného věrnostního Frequent Flyer Programu (FFP).

První **letecké aliance** začaly vznikat v oblasti osobní přepravy v 90. letech 20. století, avšak zdaleka ne všechny pokusy byly úspěšné (např. již neexistující aliance Wings nebo Qualiflyer).

V minulosti panoval rozšířený názor, že letecké společnosti, které se nepřipojí k některé z globálních aliancí, ztratí svou konkurenceschopnost a z trhu postupně zmizí. Přesto však existuje celá řada významných dopravců, kteří nejsou členy žádné aliance, a přesto si udržují silnou pozici na mezinárodním trhu – příkladem jsou Emirates či Etihad Airways. V současné době fungují **tři letecké aliance**: Star Alliance, SkyTeam a Oneworld.

Největší aliancí v současnosti je **Star Alliance**, jež vznikla v roce 1997 a jejími zakládajícími členy jsou Lufthansa, SAS Scandinavian Airlines, Thai Airways, United a Air Canada. Aliance **SkyTeam** vznikla v roce 2000 za účasti ředitelů těchto leteckých společností: Aeromexico, Air France, Delta Air Lines a Korean Air, které se tak staly zakládajícími členy. Od roku 2001 byly členem i **České aerolinie**, které z ní vystoupily v roce 2024, kdy ukončily provozování letecké přepravy (srov. níže). Jedná se v současnosti de facto o jedinou alianci, ve které jsou sdružení letečtí dopravci provozující také nákladní leteckou přepravu, tj. přepravující především zásilky

⁶ PRUŠA, J. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

formou dokládky, resp. eventuálně provozující také speciální nákladní letadla (Frightery), srov. kapitolu Air & Sea.

Nejmenší leteckou aliancí je **Oneworld**, jež byla založena v roce 1999 dopravci American Airlines, British Airways, Cathay Pacific a Qantas.

Kromě alianční spolupráce mohou být letecké společnosti vzájemně provázány mnoha **bilaterálními** (dvoustrannými) **dohodami o partnerství a např. o společném marketingu**. Další velmi populární a často vyskytující se formou spolupráce jsou tzv. **code-share dohody**. Jedná se o označení konkrétního letu kódy více leteckých společností. V takovém případě zajišťuje let jeden konkrétní dopravce (např. KLM), přičemž na tento let lze zakoupit letenku i u dalších leteckých společností (např. Delta Air Lines, Garuda Indonesia, Kenya Airways). Tyto letecké společnosti tak mohou rozšířit nabídku letů i do destinací, které samy fyzicky neoperují. Takové linky mohou sloužit jako **návazné spoje**. Konkrétním případem může být linka Kenya Airways, která přepraví cestující z Nairobi do Amsterdamu, kteří odtud mohou pokračovat dále do Prahy se společností KLM, přičemž na relaci Praha-Amsterdam má Kenya Airways umístěn svůj kód. Code-share dohody se hojně využívají v rámci leteckých aliancí, ale nemusí to být podmínkou. Existuje celá řada příkladů, kdy touto formou spolupracují letecké společnosti, které nejsou součástí žádné aliance (např. dohoda mezi Eurowings a Smartwings), stejně tak mohou být i členy různých aliancí (např. Qatar Airways, které jsou součástí Oneworld, a Air Canada, která je součástí Star Alliance).

Leteckou přepravu lze členit mnoha způsoby, přičemž základním přístupem je následující rozdělení:⁷

- pravidelná (linková)
- nepravidelná (charterová)
- všeobecné letectví

7.2 Pravidelná (linková) osobní letecká přeprava

V oblasti osobní letecké dopravy jde o lety, které letecký dopravce **provozuje pravidelně** mezi dvěma či více opakujícími se destinacemi, a to na základě zveřejněného **letového řádu**.⁸

Podmínkou pro využití pravidelné letecké osobní dopravy je **zakoupení platného přepravního dokladu** (letenky) pro příslušný let. Letenky měly dříve papírovou podobu, nicméně tu v posledních desetiletích nahradily **elektronické letenky**. První elektronickou letenku vydaly americké aerolinie United Airlines v roce 1994 a o deset let později činil podíl elektronicky vydaných letenek pouze 20 %. Organizace IATA (viz dále) si v té době dala za cíl úplné zrušení papírových letenek do roku 2008, což se podařilo a v tomto roce se papírové letenky přestaly zcela vydávat. Tento krok pomohl leteckým dopravcům výrazně snížit náklady (celosvětově tak celé odvětví ušetří až 3 miliardy amerických dolarů ročně) a zároveň je benefitem i pro cestující, kteří se tak **nemusí obávat ztráty přepravního dokladu** (letenku lze vytisknout opakovaně). Elektronické letenky rovněž vydávají i letecké společnosti, které nejsou součástí IATA (především nízkonákladové aerolinie).

⁷ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

⁸ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

Před samotným vydáním letenky leteckou společností musí nejprve dojít k její **rezervaci**. Tu lze uskutečnit buď přímo u leteckého dopravce (například prostřednictvím jeho webových stránek), nebo prostřednictvím vyhledávacích portálů a **prodejců**, kteří využívají **globální distribuční systémy** (například Galileo, Amadeus, Sabre či Worldspan). Tyto systémy sdružují nabídku stovek leteckých společností z celého světa a zajišťují propojení mezi leteckými dopravci a prodejními kanály, jako jsou cestovní kanceláře či agentury. V důsledku konkurenčního vývoje na trhu začaly globální distribuční systémy postupně rozšiřovat svou působnost i na další oblasti cestovního ruchu, například na hotelové řetězce nebo půjčovny aut.

V průběhu času začaly letecké společnosti postupně opouštět přímé napojení na konkrétní globální distribuční systémy. Hlavními důvody tohoto vývoje byly změny ve vlastnické struktuře a rostoucí konkurence mezi poskytovateli globálních rezervačních systémů. V současnosti fungují globální distribuční systémy na základě smluvních vztahů s mnoha leteckými dopravci.

Základní údaje o destinacích, přepravních podmínkách a dalších aspektech získávají tyto systémy ze **světové databáze letových řádů**, kterou spravuje a publikuje společnost **OAG** (Official Airline Guide). Informace o tarifech, tedy cenách, jsou šířeny prostřednictvím dalších specializovaných platforem, například systému provozovaného organizací SITA.

Subjekty, které chtějí prodávat letenky, musí projít procesem **akreditace u IATA**, při němž prokazují svou odbornou způsobilost. Tento proces zahrnuje splnění několika požadavků, jako jsou například:

- určité minimální období působení na trhu a složení záloh v rámci systému IATA-BSP,
- kvalifikovaný personál s příslušným certifikátem IATA,
- zajištění přístupu k některému z globálních distribučních systémů,
- a další podmínky stanovené IATA.

Je důležité zdůraznit, že akreditace se vztahuje vždy ke konkrétní provozovně. To znamená, že pokud má cestovní kancelář nebo agentura více poboček a chce ve všech vystavovat letenky, musí pro každou z nich absolvovat samostatné akreditační řízení.⁹

V posledních letech lze zaznamenat rostoucí popularitu tzv. **metavyhledávačů** letenek (např. Skyscanner.com), které prověřují ceny leteckého přepravného nejen u jednotlivých leteckých dopravců z celého světa, ale i u již zmíněných prodejců letenek (např. portály Skyscanner.net nebo Kayak.com). Negativním důsledkem těchto portálů pro letecké společnosti je **komodizace produktu** poskytovaného dopravci. Cestující se při nákupu letenky rozhodují především dle výše její ceny, což pro letecké společnosti znamená obtížnou diferenciaci produktu.¹⁰

⁹ SYSEL, J., ZURYNEK, J. *Management cestovní kanceláře a cestovní agentury*. Praha: UJAK, 2009. ISBN 978-80-8672-378-5.

¹⁰ GRANADOS, N. F., KAUFFMAN, R. J., LAI, H. a LIN, H. Decommoditization, Resonance Marketing, and Information Technology: An Empirical Study of Air Travel Services amid Channel Conflict. *Journal of Management Information Systems*. 2011-10-1, 28(2), 39-74. DOI: 10.2753/MIS0742-1222280203. ISSN 0742-1222.

Obrázek č. 14: Airbus A320 společnosti British Airways v Praze.



Zdroj: autoři

7.3 Nepravidelná (charterová) osobní letecká přeprava

Smyslem nepravidelné (charterové) osobní letecké přepravy je přeprava určité skupiny cestujících, většinou klientů cestovních kanceláří (případně sportovních klubů apod.). Jde tedy o **lety na objednávku**, které mají svůj letový řád, jenž je ovšem vytvářen na základě potřeby.

Prodej kapacity na charterových letech může probíhat následujícími způsoby:¹¹

1. **Jedna cestovní kancelář** koupí celou kapacitu letadla pro svoje klienty. Ta se tak stává garantem celého letu. Cestovní kancelář má však i v tomto případě možnost prodat určitý počet míst menším cestovním kancelářím (pokud sama nevyužije celou kapacitu letadla). Na tomto byznys modelu, a to nejen v letecké charterové přepravě, funguje např. německá cestovní kancelář TUI Group, která provozuje i vlastní letadlovou flotilu.
2. Letecká společnost prodá svou kapacitu v letadle **více cestovním kancelářím**. V tomto případě chybí garant letu a každá cestovní kancelář ručí pouze za místa, která má sjednaná ve smlouvě s dopravcem.
3. Další formou je tzv. **partcharterová letecká doprava**, v rámci které dopravce prodá určitý počet míst na své **pravidelné lince** na předem stanovené období nebo na konkrétní data, která se periodicky opakují.

Nepravidelná (charterová) letecká doprava představuje **důležitou součást nabídky cestovního ruchu**. Každý let má stanovený letový řád, který odráží jak požadavky cestovní kanceláře, tak provozní možnosti letecké společnosti. Přístup jednotlivých dopravců k provozování

¹¹ *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978

charterových letů se liší – některé společnosti je zajišťují přímo, jiné k tomuto účelu zakládají dceřiné nebo specializované subjekty.

Poskytování kapacity charterových společností je realizováno na základě **smlouvy s objednatelem**. Pro něj jsou důležité údaje v uzavřené smlouvě, které se týkají především potřebných kapacit a cen otáčkových letů (tzn. let do cílové stanice a zpět). Obdobně jako v případě pravidelné letecké dopravy, **nejsou ceny charterových letů regulovány** ani usměrňovány a závisí především na tržních podmínkách a výši nákladů dopravce.

Smlouva obsahuje především tyto údaje, které mají také vliv na výpočet dopravní ceniny (letenky):

- typ letadla,
- trasa letu,
- letový řád,
- čísla letů a cena jednoho otáčkového letu,
- smluvní kapacitu letadla (resp. počet sedaček),
- ceny tax,
- výše poplatků.

Letištní a bezpečnostní poplatky jsou stanoveny jednotlivými letišti zpravidla na celý kalendářní rok. Z pohledu smluvního vztahu je však garantují letecké společnosti, které je následně – podle počtu odbavených cestujících – vyúčtovávají objednateli.

Při kalkulaci ceny letenky musí objednatel, obvykle cestovní kancelář, zohlednit tzv. **load factor**, tedy procento obsazenosti. Toto procento představuje jedno z nejvýznamnějších rizik při tvorbě konečné ceny produktu. Snahou bývá nastavit vyšší vytížení kapacity letadla, čímž se sníží cena letenky i celková cena zájezdu – to však zároveň zvyšuje riziko, že kapacita nebude zcela využita.

Platí, že čím vyšší je předpokládané vytížení charterového letu, tím nižší je cena letenky, ale tím větší je také obchodní riziko. Naopak, pokud se při výpočtu uvažuje s nižší obsazeností, cena letenky i výsledného produktu roste, což může negativně ovlivnit jeho konkurenceschopnost na trhu.

Smlouvy mezi cestovní kanceláří a leteckou společností obsahují mimo obecných ustanovení ještě také tato:

- platební podmínky
- přepravní podmínky.¹²

Navzdory výše uvedenému je možné provozovat charterové lety i na **pravidelné bázi**. Jde většinou o destinace, o které je ze strany klientů cestovních kanceláří zájem v průběhu celé sezóny (nebo i celého roku). Na tyto charterové lety může dopravce **doprosadit volná místa v letadle** prostřednictvím svých webových stránek (běžně například pro českou společnost Smartwings).

¹² ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a.s., 2008. ISBN 978-80-7357-335-5.

Podmínky přepravy stanoví v těchto případech letecká společnost na základě uzavřené smlouvy, která obsahuje mimo jiné především tyto náležitosti:

- stanovení ceny za jednu sedačku,
- respektování letového řádu pravidelných linek,
- dodržení dat letů, které se periodicky opakují,
- stanovení případných sankcí při nedodržení smluvních podmínek.

Cestovní kanceláře využívají tohoto způsobu letecké dopravy především z těchto důvodů:

- ekonomické výhodnosti,
- realizace letecké dopravy s nižším počtem účastníků,
- zvýšit počty přepravených osob do destinací s nedostatkem stávajících přepravní kapacity,
- možnosti využití dopravy mimo destinace typické pro charterovou dopravu,
- využití letadel s menší kapacitou a možností přistání na menších letištích.

7.4 Všeobecné letectví

Pod pojem **všeobecné letectví** (angl. General Aviation) lze zahrnout **letecké aktivity, které nezahrnují komerční leteckou přepravu**. Do této kategorie spadá rozmanitá škála leteckých činností, které lze rozdělit následovně:¹³

- **komerční výkony**
 - letecké taxi
 - fotografické lety
 - vyhlídkové lety
 - reklamní lety
 - zemědělské lety (práškovací letadla apod.)
 - lékařské lety
 - jiné komerční lety
- **nekomerční výkony**
 - instruktážní lety
 - úřední lety
 - soukromé lety
 - parašutistické lety, vlečení větroňů
 - policejní lety
 - inspekční lety (např. lety operované Úřadem pro civilní letectví)
 - vládní a vojenské lety
 - jiné nekomerční lety

Typickým rysem všeobecného letectví je **nepravidelnost služeb** a outsourcing spojený s provozem letadla.

¹³ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

Do kategorie všeobecného letectví v osobní přepravě rovněž patří provozování tzv. **bizjetů**. Jde především o prvotřídní služby, kterých využívá zejména obchodní klientela. Tito provozovatelé jsou schopni zajistit rychlou a flexibilní přepravu mezi libovolnými destinacemi. Většina jejich služeb je však podmíněna zabezpečením obousměrné dopravy.

Hlavními benefity pro klienty jsou diskretnost, flexibilita, vysoká kvalita poskytovaných služeb a rychlost přepravy. Menší trysková letadla zároveň mohou létat na okrajová a méně využívaná letiště, na kterých nemohou přistávat velké dopravní letouny.

Některé větší korporace, případně i fyzické osoby, mohou provozovat vlastní letadlo, které je k dispozici pro vlastní potřebu prakticky bez omezení (např. Boeing 737 provozovaný společností PPF). V některých případech mohou své letadlo (v době, kdy není využíváno) pronajímat třetím osobám. Dochází tak alespoň k částečné úhradě fixních nákladů spjatých s provozováním daného letounu.

7.5 Osobní letecká doprava v ČR

Průkopníkem letecké dopravy na českém území byl **Jan Kašpar**, jenž v roce 1911 uskutečnil **první samostatný přelet** (šlo o let z Pardubic do Prahy). Veřejná letecká doprava byla na území Československa zahájena v roce 1920, přičemž se využívala především letiště v Praze–Kbelích a v Bratislavě. Provoz zajišťovala Československá letecká akciová společnost, která vznikla sloučením dvou českých provozovatelů vyhlídkových letů – společností Falco a Ikarus. Projekt však nebyl úspěšný, a proto bylo dne 6. října 1923 ministerstvem založeno **státní letecké podnikání pod názvem Československé aerolinie (ČSA)**.

První let ČSA se uskutečnil 29. října 1923 na trase z Prahy do Bratislavy. Let proběhl se strojem typu Aero A-14 Brandenburg, který pilotoval Kamil Brabenec. Vedle ČSA začala v roce 1927 v Praze působit i Československá letecká společnost (ČLS), což byl soukromý podnik vlastněný Škodovými závody. **První zahraniční linka ČSA** se uskutečnila v roce 1930 a směřovala do jugoslávského Záhřebu. V roce 1929 rozhodla vláda o **výstavbě nového civilního letiště** pro Prahu v lokalitě Ruzyně. Provoz zde byl zahájen 5. dubna 1937. Tato původní část letiště dnes nese označení „Terminál 4“ (neoficiálně také „Staré letiště“) a slouží k odbavení nepravidelných a vládních letů.

V roce 1957 byly Československé aerolinie jedny z mála leteckých společností na světě (druhé po SSSR v tzv. východním bloku), které začaly provozovat pravidelnou leteckou mezinárodní přepravu s **proudovými letouny** (konkrétně TU-104). V průběhu 60. let 20. století ČSA otevíraly nové linky, **včetně dálkových**, například do Jakarty, Havany (ty byly ale také provozovány čtyřmotorovými vrtulovými letouny Bristol Britania, které měla v pronájmu společnost Cubana) nebo do západní Afriky (Conakra). V následujících letech přibývaly další včetně New Yorku, Kuala Lumpuru, Singapur nebo Abú Dhabí.

Není bez zajímavosti, že vedení ČSA již v roce 1988 plánovalo přejít u dálkových letounů na **západní techniku**, konkrétně se jednalo o dva Airbusy A310, jenž byly objednány na leasing a doručeny v roce 1991. Postupné nahrazování sovětské techniky za západní pokračovalo v následujících letech, kdy byly pořízeny letouny Boeing 737 nebo ATR 42 a 72. V roce 1992 do ČSA vstoupil **strategický partner Air France**, od kterého se očekávala modernizace dopravce, nicméně po několika letech bylo toto partnerství **ukončeno z důvodu ekonomických potíží**, do kterých se francouzské aerolinie v té době dostaly. Následující

období bylo charakteristické přechodem na novější techniku (letadla Boeing 737, ATR, Airbus A310) a optimalizací sítě linek, které lépe odpovídala konkurenčnímu prostředí, ve kterém se aerolinie pohybovaly. Řada dálkových spojení se postupně rušila, ale i nadále se provozovala spojení do USA a Kanady. Na pražském letišti rovněž v roce 1997 vznikla nová česká soukromá letecká společnost **Travel Service**, která se zaměřovala na charterové lety a linky směřující do dovolenkových destinací. Tuto společnost založil Jiří Šimáně spolu s Romanem Vikem a Jaroslavem Šmejkallem. V roce 2004 Travel Service založil obchodní značku **Smartwings**, pod kterou společnost provozovala pravidelnou nízkonákladovou přepravu do evropských metropolí (Amsterdam, Barcelona, Brusel, Řím apod.). Později se společnost **Travel Service přejmenovala na Smartwings** a pod tímto názvem provozuje leteckou přepravu dodnes.

V roce 2001 ČSA vstoupily do letecké aliance **SkyTeam**. Nicméně, po roce 2000 naplánoval management ČSA masivní expanzi společnosti a objednal nová letadla typu Airbus, přičemž tato expanze se vymkla z rukou a v kombinaci s výzvami, kterým museli čelit (rostoucí ceny ropy, světová hospodářská krize v roce 2008, rostoucí konkurence ze strany nízkonákladových dopravců) se ČSA dostaly do **hospodářských potíží**. V roce 2009 ČSA obdržely finanční pomoc v podobě úvěru ve výši 2,5 miliardy Kč od státní společnosti Osinek, která byla v té době v likvidaci. Finanční státní podpora leteckých dopravců je v EU výrazně omezena, jelikož může narušovat hospodářskou soutěž mezi leteckými společnostmi. Nicméně, tento úvěr, jenž nebyl nikdy splacen, ale byl kapitalizován (vyměněn za akcie), se u Evropské komise podařilo obhájit a ČSA nemusel finanční injekci vracet státu zpět.

V témže roce proběhl další pokus státu o **privatizaci ČSA**. Do nejužšího výběru tehdy postoupila společnost **Travel Service**, se kterou se však stát nedohodl na podmínkách prodeje a privatizaci tak ukončil. Stát se rozhodl aerolinky ponechat ve svém vlastnictví a pokračovat v **restrukturalizaci společnosti**. Ta zahrnovala výrazné zeštíhlení celé společnosti, zrušení celé řady nerentabilních linek (včetně dálkových do New Yorku, Montrealu nebo Toronta), snížení počtu letadel ve flotile, redukci počtu zaměstnanců a rovněž odprodej některých podpůrných aktivit ČSA, např. cargo terminál, duty free obchody na letišti, odbavení, technickou údržbu letadel, catering apod. Také bylo rozhodnuto o **ukončení dálkových linek**. Proces restrukturalizace zahrnoval vytvoření státní akciové společnosti **Český aeroholding**, pod kterou byly začleněny ČSA, Letiště Praha a jednotlivé dceřinné společnosti ČSA, které Český aeroholding postupně od ČSA odkupoval (např. již zmíněný handling nebo technickou údržbu letadel). Stejně tak se od ČSA odštěpila divize provozující charterové linky, která byla rovněž začleněna pod Český aeroholding pod názvem ČSA Holidays. Tato společnost však v roce 2012 zanikla po dohodě státu se společností Travel Service, která vedla právní spory s Českým aeroholdingem.

Další pokus o prodej ČSA se uskutečnil v roce 2013, kdy Český aeroholding vypsál **výběrové řízení na prodej ČSA**. Tendru se zúčastnily společnosti Korean Air a Qatar Airways. Výběrové řízení nakonec vyhrála společnost **Korean Air**, která získala 44% podíl v ČSA a vstoupila do aerolinek jako strategický partner. V této souvislosti je potřeba dodat, že v EU existuje regulace, která neumožňuje získání nadpoloviční většiny akcií v evropských leteckých společnostech ze strany společností sídlících mimo EU. V takovém případě by letecká společnost ztratila status evropského dopravce a s tím i veškeré benefity, které tento status přináší. ČSA v roce 2013 ve spolupráci s Korean Air zahájily spojení do **jihokorejského Soulu**. Linka byla provozovaná letadlem Airbus A330-300, jehož majitelem byl Korean Air, který toto letadlo pronajímal Českým aeroliniím. Dopravce Korean Air v té době již provozoval pravidelné spojení mezi

těmito dvěma městy (od roku 2004) a společně s ČSA se tak podařilo navýšit frekvence tohoto spojení.

V roce 2015 využil Korean Air opci na nákup 34% podílu v ČSA a tyto akcie obratem **prodal společnosti Travel Service**, ze které se tak stal druhý největší akcionář ČSA. Od té doby začaly ČSA a Travel Service **sdílet letadlový park** včetně posádek. Bylo tak běžné, že na lince provozované ČSA byl nasazen letoun společnosti Travel Service a naopak. **Společnost Travel Service v roce 2018 od Korean Air odkoupila i jejich 44% podíl** a stala se tak majoritním vlastníkem ČSA.

V roce 2020 zasáhla trh letecké dopravy globální pandemie onemocnění Covid-19, která dramatickým způsobem omezila provozování letecké dopravy, včetně ČR. Řada leteckých dopravců po celém světě se dostala do hospodářských potíží. ČSA v důsledku této pandemie (a také v důsledku problémů, kterým čelily předtím) **skončily v insolvenci**, jež byla řešena formou **reorganizace**, která byla završena v roce 2022. V roce 2024 však Smartwings (dříve Travel Service) rozhodl jakožto akcionář o **ukončení provozování letecké přepravy v rámci ČSA**. Společnost ČSA tak v témže roce přišla o licenci provozování letecké dopravy. Poslední let Českých aerolinií se uskutečnil 26. října 2024 a jednalo se o let z Paříže do Prahy. České aerolinie jakožto právnická osoba existují i nadále a fungují jako holding, do kterého jsou začleněny Smartwings a jejich pobočky v Polsku, Maďarsku nebo na Slovensku. Nicméně, leteckou přepravu již neposkytují.

Největší podíl na pražském letišti má v současnosti společnost **Smartwings**, která se zaměřuje především na charterové a pravidelné lety do přímořských dovolenkových destinací. Rovněž provozuje i lety například do Paříže, Madridu a dalších vybraných evropských metropolí. Dále má na pražském letišti základnu i společnost **Ryanair**, která provozuje pravidelné nízkonákladové lety do evropských destinací. Další společností, která má dlouhodobě umístěná svá letadla v Praze, je nízkonákladový dopravce **Eurowings** patřící do skupiny Lufthansa.

7.6 Nízkonákladové letecké společnosti

Již zmíněná **deregulace letecké dopravy** umožnila vstup nových leteckých společností na trh. Řada těchto dopravců provozuje svou činnost s **odlišným obchodním modelem**, než bylo zvykem v dřívějších dobách. Z tohoto důvodu se v běžné praxi přijalo základní rozdělení aerolinií dle jejich obchodního modelu na tzv. **tradiční letecké společnosti** (Full Service Carrier, FSC) a **nízkonákladové letecké společnosti** (Low Cost Carrier, LCC). Níže lze najít **typické znaky** nízkonákladových leteckých společností, kterými se odlišují od full service dopravců:

- **Absence návazných spojů:** Nízkonákladové aerolinie se zpravidla zaměřují na tzv. jednoúsekovou osobní přepravu (**point-to-point**). Ta se vyznačuje absencí nabídky návazných spojů s přestupem. Zřídka kdy je tedy možné si v rámci jedné letenky zajistit let s přestupem. Naproti tomu tradiční aerolinie velice často provozují tzv. model **Hub and Spoke**, který funguje na principu vytvoření domácího hubu, jenž slouží jako přestupní uzel leteckých linek (např. KLM v Amsterdamu, British Airways na letišti Heathrow v Londýně, Lufthansa na letištích ve Frankfurtu a Mnichově). Cestující si tak může koupit letenku například z Prahy do New Yorku s přestupem ve Frankfurtu. V takovém případě se pasažér odbaví pouze jednou, na letišti v Praze,

a v místě přestupu pouze přestoupí z jednoho letadla do druhého. Dopravce rovněž zajistí přemístění jeho odbavených zavazadel. Na lince z Prahy do Frankfurtu provozované společností Lufthansa tak mohou tvořit velkou část právě tzv. **tranzitní cestujících**, kteří z Frankfurtu pokračují dále. Nízkonákladové letecké společnosti se zaměřují především na **krátké a středně dlouhé linky** (například v rámci Evropy) a lety s přestupem standardně nejsou součástí jejich nabídky.

- **Členství v leteckých aliancích:** Jak již bylo zmíněno, existují 3 aliance leteckých dopravců (Star Alliance, SkyTeam, Oneworld), nicméně nízkonákladové letecké společnosti se této formy kooperace leteckých dopravců většinou **neúčastní**. Vyplývá to z jejich zaměření na point-to-point linky, a tedy nízké potřeby spolupracovat s jinými dopravci.
- **Absence frequent flyer programů (FFP):** V rámci těchto programů, které mnohdy nabízí tradiční aerolinie, mohou cestující sbírat tzv. míle a za ně následně získávat **věrnostní odměny**. Tyto programy většinou v nabídce nízkonákladových společností **nejsou**. Pro úplnost je však nezbytné dodat, že některé nízkonákladové aerolinie poskytují tzv. klubové členství, v rámci kterého mohou cestující za stanovený poplatek čerpat slevy a další benefity dopravce. Tato forma věrnostního programu je od konvenčních FFP programů odlišná zejména tím, že se jedná o zpoplatněné členství (v případě FFP se žádný pravidelný poplatek za členství nevybírání).
- **Nižší rozsah palubních služeb a nižší komfort:** Nízkonákladové letecké společnosti zpravidla **neposkytují palubní občerstvení zdarma**. Rovněž mají častokrát **nižší rozteče sedadel** za účelem navýšení kapacity letadla, což má za následek menší prostor pro nohy. Některé nízkonákladové aerolinie mohou rovněž upřednostňovat nástup do letadla z tzv. **vzdálených stojánek** (tzv. remote stands), ke kterým doveze cestující autobus, a ti následně nastupují do letadla po schodech. Naproti tomu tradiční aerolinie zpravidla preferují nástup pomocí nástupních mostů, což bývá pro cestující komfortnější.
- **Poplatky za doplňkové služby:** Zde lze zmínit například **poplatky za zavazadla** (v současnosti jsou běžné ne jenom poplatky za odbavená zavazadla ale rovněž i příruční), dále poplatky za přednostní nástup na palubu, změny v rezervaci (datum odletu nebo změnu jména cestujícího), rezervaci místa v letadle apod.
- **Preference tzv. sekundárních letišť:** Některá města disponují větším počtem letišť. Jedno z nich většinou plní úlohu tzv. hubu, jež slouží jako přestupní uzel leteckých linek (**primární letiště**), a kromě něj se v okolí daného města mohou nacházet jiná, menší (**sekundární**) letiště. Nízkonákladové aerolinie často preferují tyto menší letecké přístavy, jelikož mají **nižší letištní poplatky**, což jim umožňuje zachovat nižší ceny letenek. Sekundární letiště rovněž nejsou zatížena tak velkým provozem a umožňují dopravcům udržet **krátký čas obrátky na letišti** (srov. níže). Velké huby mají význam především pro letecké společnosti operující v rámci modelu hub-and-spoke, jelikož disponují robustní infrastrukturou umožňující kapacitně zvládnout pohyb většího množství širokotrupých letadel, která se používají především na dálkových linkách, a také umožňují transfer odpovídajícího počtu pasažérů, kteří dané letiště využívají pro svůj přestup. V neposlední řadě tyto huby slouží i pro odbavování a překládku leteckého nákladu. Ve většině případů platí, že tyto velké huby mají logicky i **vyšší poplatky** spojené s využíváním letištní infrastruktury. Nízkonákladové aerolinie s ohledem na jejich strukturu linek nevyžadují tak složitou letištní

infrastrukturu a z tohoto důvodu dávají přednost menším letištím. Jako příklad lze uvést Londýn, kde primárním letišťem je Heathrow (největší letiště v Evropě), na které však nízkonákladové aerolinie téměř vůbec nelétají. Ty využívají služeb jiných londýnských letišť (Gatwick, Luton, Stansted, Southend). Dalším příkladem může být Paříž, kde je největším letišťem CDG (Charles de Gaulle), ale řada low-cost dopravců preferuje letiště Orly nebo Beauvais. Nevýhodou pro cestujícího může být **vzdálenost letiště od daného města**, která bývá u sekundárních letišť často větší. S tím souvisí i dražší a časově náročnější doprava z letiště do centra.

- **Unifikace letadlové flotily:** Pro nízkonákladové letecké společnosti je zcela běžné, že mají ve flotile pouze **jeden typ letadla ve flotile**. Příkladem může být společnost Ryanair, která používá výhradně letadla typu Boeing 737, zatímco EasyJet a Wizz Air mají pouze letadla rodiny Airbus A320. Tato unifikace flotily umožňuje společností výraznou redukci nákladů na údržbu.
- **Outsourcing podpůrných aktivit:** Je zcela běžné, že se nízkonákladové aerolinie zaměřují výhradně na **provozování letecké dopravy** a ostatní aktivity jsou zajišťovány jejich dodavateli. Zmínit lze například údržbu letadel, handling (odbavení cestujících a zavazadel), catering apod.
- **Krátký čas obrátky na letišti:** Nízkonákladové aerolinie mají velice často krátký čas obrátky na letištích (cca 25-30 minut), který jim umožňuje **efektivnější využití letadlového parku** a nižší náklady spojené s využíváním letištní infrastruktury.
- **Absence nákladní letecké přepravy (cargo):** Nízkonákladové aerolinie se většinou specializují na **přepravu cestujících**. Přeprava nákladu v podpalubí formou dokládky, tak jak je běžná u FSC společností, je v tomto případě velmi výjimečná. Důvodem je charakteristika sítě linek, která (jak bylo zmíněno výše) se zaměřuje především na jednoúsekovou (point-to-point) přepravu. S tím souvisí i absence spolupráce s jinými leteckými společnostmi a absence členství v leteckých aliancích. Přeprava leteckého nákladu je výhodnější v modelu hub-and-spoke, které mají centrální huby a propojují tok nákladu. Stejně tak nákladní přeprava není v souladu s filosofií nízkonákladových dopravců založené na krátkém času obrátky na letištích, neboť nakládka a vykládka leteckého carga vyžaduje delší čas.

Závěrem je potřeba podotknout, že výše uvedené rozdíly se zejména v posledních letech dost výrazně stírají a dochází k **prolínání obchodních modelů** tradičních a nízkonákladových leteckých společností. Řada z výše uvedených typických znaků je již typická i pro řadu tradičních dopravců, kteří se musí adaptovat na nové tržní podmínky. Lze tak zmínit například nižší rozsah palubních služeb (řada FSC dopravců již nenabízí palubní občerstvení zdarma) nebo poplatky za doplňkové služby (poplatky za odbavená zavazadla jsou v Evropě již víceméně standardem u všech leteckých společností, některé tradiční aerolinie rovněž po vzoru těch nízkonákladových zpoplatňují i příruční zavazadla). Zároveň existují i případy, kdy některé nízkonákladové aerolinie (např. Norwegian, Eurowings) experimentují s **nabídkou dálkových spojů** a s tím souvisejících letů s přestupem. Je třeba pamatovat, že trh letecké dopravy je v důsledku deregulace **velmi dynamický** a letecké společnosti jsou tak nucené měnit a přizpůsobovat své obchodní modely aktuální situaci na trhu a preferencím cestujících.

Rovněž je namístě podotknout, že existují různé modely provozování nízkonákladových aerolinií. Jedním z nich je založení nízkonákladové aerolinie „**na zelené louce**“. Jedná se typicky např. o EasyJet, Ryanair, případně Norwegian. Další variantou je situace, kdy tradiční

dopravce vytvoří **dceřinou nízkonákladovou společnost**. Takový dopravce pak zpravidla nemusí být zatížen kolektivními smlouvami mateřské společnosti, případně může mít i smlouvy s jinými dodavateli, které mohou lépe odpovídat nízkonákladovému charakteru dané letecké společnosti. Typickým příkladem může být např. společnost **Vueling** (viz Obrázek č. 15), jež patří do skupiny IAG (International Airlines Group), jejíž součástí jsou aerolinie British Airways, Iberia nebo Aer Lingus. Dalším příkladem může být společnost **Eurowings**, která patří do německé skupiny Lufthansa Group. V tomto případě je obchodní model nastaven tak, že společnost Lufthansa provozuje svůj hub-and-spoke model na letištích ve Frankfurtu a Mnichově, přičemž z ostatních německých letišť (např. Düsseldorf) operuje společnost Eurowings, kde čelí konkurenci jiných nízkonákladových společností. Společnost Eurowings má rovněž své základny mimo území Německa, mj. například na letišti v Praze, odkud také nabízí několik pravidelných spojení do vybraných evropských destinací.

Obrázek č. 15: Airbus A320 nízkonákladové společnosti Vueling na letišti Schiphol v Amsterdamu



Zdroj: autoři

8. Infrastruktura letecké dopravy a přepravy

Letecká doprava za poslední 3 desetiletí prodělala dost výrazných změn. Její deregulace a rostoucí vliv globalizace ve světě společně vytváří vyšší nároky na infrastrukturu. V této části budou popsány elementární prvky infrastruktury letecké dopravy včetně jejího zpoplatnění, neboť je zřejmé, že její provoz a údržba jsou spojeny s poměrně vysokými náklady a nemohou být poskytovány bezplatně. V následujících dvou podkapitolách jsou uvedeny dva **nejvýznamnější prvky infrastruktury tohoto oboru dopravy: letiště a letecké navigační služby**.

Letištěm je „územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím“.¹⁴

Mezi funkce, které plní většina letišť, lze zařadit následující:¹⁵

- počáteční a konečný bod leteckého přepravního procesu
- transfer mezi pozemní a leteckou přepravou
- bod sloužící pro mezipřistání leteckých linek (tzv. tranzit) a pro přestup cestujících mezi jednotlivými leteckými linkami (tzv. transfer).

Letiště plní úlohu **multimodálních styčných uzlů**, neboť fungují jako zprostředkující prvek mezi leteckou a pozemní přepravou. Svou činnost zde provozuje celá řada subjektů, které se zaměřují mj. na obsluhu letadel, odbavení cestujících, jejich zavazadel a zboží. Je třeba zmínit, že s ohledem na vysokou dynamiku letecké dopravy se mění i nároky na letištní infrastrukturu. Na počátku existence civilní letecké dopravy (20.–30. léta 20. století) se používaly nezpevněné dráhy s travnatou plochou. Rostoucí hmotnost letadel a změny v jejich konstrukci změnily požadavky na povrch a délku tzv. vzletových a přistávacích drah (zkr. VPD, angl. Runway). Na základě toho musela letiště vybudovat komplexnější infrastrukturu zahrnující zpevněné VPD a pojezdové dráhy (většinou s cementobetonovým nebo asfaltovým povrchem). Letištní plochy a budovy se průběžně upravují z důvodu neustálé potřeby přizpůsobovat infrastrukturu novým vnějším požadavkům. Příkladem mohou být **rostoucí nároky na plynulé odbavení velkokapacitních letadel**, jako jsou Boeing 747 nebo Airbus A380, což si vyžaduje úpravy pojezdových drah, stojánek, nástupních mostů i rozšíření prostor pro cestující v terminálech a kapacit nákladních terminálů.

Moderní letiště fungují jako **složité provozně-technické celky**, které ke svému bezproblémovému chodu vyžadují zajištění širokého spektra činností. Ty lze rozdělit do tří hlavních oblastí:

- základní provozní služby
- handlingové služby
- komerční aktivity

Smyslem **základních provozních služeb** je zajištění bezpečného provozu letadel a cestujících. Mohou být zajištěny buď samotným provozovatelem letiště nebo jinými k tomu určenými subjekty (např. řízení letového provozu). Lze sem zařadit následující aktivity:

- řízení letového provozu (konkrétně letištní služba řízení, srov. dále)
- meteorologické služby
- telekomunikační služby
- policie, bezpečnostní a celní služby
- hasičské a zdravotnické služby
- údržba a provoz letištních ploch, budov a dalších prvků letištní infrastruktury.

¹⁴ Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů

¹⁵ PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

Handlingové služby zahrnují **odbavení letadel** (tzv. ramp handling), **cestujících** (passenger handling) a **nákladu** (cargo handling). V rámci ramp handlingu se zajišťuje např. nakládka a vykládka zavazadel či nákladu, doplňování pohonných hmot, catering a další provozní úkony. Tyto služby obvykle poskytují specializované firmy, přičemž na letištích mezinárodního významu může působit více poskytovatelů současně. Například na pražském letišti Václava Havla zajišťují handling společnosti Menzies (součást nadnárodní skupiny Menzies Aviation) a Czech Airlines Handling, která je vlastněna společností Letiště Praha, a.s. (dříve dceřiná firma Českých aerolinií). Každá letecká společnost využívající dané letiště musí mít svého smluvního handlingového partnera. Na obrázku č. 16 je možné vidět Airbus A320 na odbavovací ploše pražského letiště.

Obrázek č. 16: Airbus A320 NEO společnosti Icelandair na odbavovací ploše letiště v Praze



Zdroj: autoři

Moderní mezinárodní letiště nejsou pouze provozním zázemím pro leteckou dopravu – stále častěji slouží i jako multifunkční centra s širokou nabídkou **komerčních aktivit**. V oblasti osobní přepravy zahrnují například obchody, restaurace, kavárny, autopůjčovny, supermarkety, konferenční prostory, masážní salony nebo kadeřnictví. V sektoru nákladní dopravy pak najdeme sklady, celní služby, konsolidační centra i překládací a manipulační zařízení. Tyto služby obvykle zajišťují externí provozovatelé, kteří si pronajímají nebytové prostory od správce letiště.

Z funkčního hlediska lze infrastrukturu letiště rozdělit do čtyř základních oblastí:¹⁶

- **Airside (neveřejná část letiště, též strana k vzletové a přistávací dráze)** – zahrnuje provozní prostory pro pohyb letadel, jako jsou vzletové a přistávací dráhy (runways), pojezdové dráhy (taxiways), odbavovací a odstavné plochy (aprons). Přístup do této zóny mají pouze cestující po pasové kontrole a oprávněný personál.
- **Landside (veřejná část letiště, též strana k městu)** – přístupná všem návštěvníkům letiště, zahrnuje příjezdové komunikace, parkoviště a dopravu v rámci areálu.
- **Odbavovací prostory a terminály** – propojují airside a landside zónu a slouží k odbavení cestujících a nákladu.
- **Technické a provozní zázemí** – tvoří podpůrnou infrastrukturu zahrnující zabezpečovací a komunikační technologie, údržbu, zásobování, energetiku, inženýrské sítě i provoz doplňkových služeb, jako jsou hotely nebo konferenční centra.

Součástí každého moderního mezinárodního letiště je **kvalitní informační systém**, který pomáhá ke snadnější orientaci cestujících a zjednodušení jejich pohybu v terminálu. K tomu slouží tzv. **statický informační systém**, jenž je rozmístěný v prostorách letiště. Kromě toho využívají letiště i **dynamický informační systém**, který lze nalézt nejen v prostorách letiště, ale rovněž i na webových stránkách. Zde si mohou cestující zobrazit aktuální informace o odletech a příletech letadel. Řada letišť nabízí rovněž službu zasílání informačních SMS, které informují pasažéry o aktuálních informacích konkrétního letu (předpokládaný čas odletu nebo příletu, terminál, odbavovací přepážka, odletová brána apod.).

Vlastnické struktury letišť se liší v závislosti na historickém vývoji jednotlivých zemí a na míře liberalizace letecké dopravy. Podobně jako u leteckých dopravců i zde lze sledovat trendy směřující k privatizaci. Až do 80. let 20. století byla většina evropských letišť ve vlastnictví států nebo samospráv. Prvním výrazným krokem k privatizaci bylo založení společnosti British Airports Authority (BAA) ve Velké Británii v roce 1987. Ta byla uvedena na burzu a převzala správu londýnských letišť Heathrow, Gatwick, Stansted a několika dalších (např. Glasgow, Aberdeen, Southampton, Edinburgh).

Od té doby se privatizace letišť rozšířila do řady dalších zemí. Její formy se liší:

- **Přímý prodej letiště**, včetně pozemků, který proběhl například ve Velké Británii.
- **Dlouhodobé koncese**, kdy zůstává letištní půda ve vlastnictví státu, ale je pronajímána soukromému provozovateli (např. v Austrálii). Délka koncese se liší – například v Itálii činí 40 let, v Budapešti 75 let.
- **Model Build-Operate-Transfer (BOT)** – soukromý investor financuje rozvoj letiště, po určitou dobu ho provozuje a po vypršení smlouvy ho předá zpět státu. V tomto modelu investor letiště nikdy nevlastní, ale profituje z jeho provozu.

V některých zemích, jako je Německo, se na vlastnictví letišť podílejí společně stát, spolkové země i města. Jinde stát prodává jen část akcií soukromým investorům a zbytek si ponechává. Například majoritní podíl akcií letiště ve Frankfurtu nad Mohanem vlastní spolková země Hesensko, město Frankfurt a také společnost Lufthansa, která vlastní cca 8 procent akcií a na daném letišti má jeden ze svých hubů.

¹⁶ *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978

Je zřejmé, že provoz letištní infrastruktury je spojen s vysokými náklady, které mají převážně fixní povahu. Nejvýznamnější **nákladové položky v provozování letišť** jsou obecně následující:¹⁷

- náklady na pracovní sílu
- náklady na údržbu a opravy majetku
- náklady spojené s reprodukcí majetku

Náklady na pracovní sílu se týkají především letišť, která provozují **personálně náročné služby**, jako je odbavení cestujících (handling) nebo bezpečnostní ostraha. Mnohá letiště se proto snaží tyto činnosti **outsourcovat**, aby zvýšila efektivitu a snížila provozní náklady.

Významnou nákladovou položkou je také **údržba a provoz letištního majetku** – zejména ploch a budov, které jsou vystaveny nepříznivým povětrnostním vlivům. Letiště usilují o provádění pravidelné údržby s co nejmenším dopadem na běžný provoz, což klade nároky nejen na financování, ale i na přesnou časovou koordinaci.

Nemalou část nákladů představují rovněž **odpisy**, protože letištní infrastruktura bývá velmi kapitálově náročná. K zajištění obnovy a rozvoje těchto aktiv je často nutné využít **externí financování** – například bankovní úvěry či emise dluhopisů (ty dříve vydávalo i Letiště Praha). Tyto zdroje však přinášejí další náklady v podobě úroků, které zvyšují celkovou finanční zátěž provozovatele.

Provozování letišť je ve většině případů **podnikání za účelem dosažení zisku**. Kromě nákladů se tedy letiště musí soustředit i na **výnosy**. Ty lze členit do dvou základních skupin: první jsou **výnosy z leteckých aktivit** (letištní poplatky), druhou skupinou jsou **výnosy plynoucí z neleteckých, resp. komerčních aktivit**, do kterých lze zařadit i výnosy za poskytování handlingových služeb letišťem.

Letištní poplatky představují významný zdroj příjmů letišť a zároveň slouží k pokrytí nákladů spojených s provozem a údržbou infrastruktury. Níže jsou uvedeny základní druhy těchto poplatků:¹⁸

- **Přistávací poplatek:** Účelem tohoto poplatku je úhrada nákladů na provoz a údržbu vzletových a přistávacích drah, pojezdových drah a odbavovacích ploch. Vztahuje se zpravidla na celé letadlo, bez ohledu na počet přepravovaných osob nebo množství nákladu. Výše poplatku se odvíjí od maximální vzletové hmotnosti letadla (Maximum Takeoff Weight, MTOW) stanovené výrobcem. Vyšší MTOW implikuje větší zatížení letištních ploch, a tedy i vyšší sazbu. Poplatek se běžně účtuje pouze za přistání; odlet je obvykle v ceně již zahrnut.
- **Hlukový poplatek:** Tento poplatek kompenzuje negativní externality způsobené leteckým hlukem v okolí letišť, zejména v oblastech situovaných v ose drah. Výnosy z hlukových poplatků jsou využívány k financování opatření na zmírnění dopadů hluku, jako je například instalace protihlukových oken obyvatelům oblastí zasažených hlukem. Výše poplatku závisí na kombinaci MTOW a hlukové kategorie daného typu letadla podle klasifikace ICAO. Obecně platí, že hlučnější letadla hradí vyšší poplatky.

¹⁷ PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

¹⁸ PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

- **Letištní taxa:** Letištní taxa se vztahuje na jednotlivé cestující a je běžně součástí ceny letenky. Slouží k úhradě nákladů na provoz, údržbu a rozvoj terminálů určených pro odbavení cestujících. Výše této taxy závisí na způsobu využití letiště:
 - **Odletový cestující** hradí plnou sazbu.
 - **Transferový cestující** (přestupující na jiný let) platí nižší sazbu, protože využívá omezenější rozsah služeb.
 - **Tranzitní cestující** (pokračuje ve stejné lince a často ani neopouští letadlo) zpravidla taxu nehradí, protože letištní infrastrukturu využívá minimálně.
- **Parkovací poplatek:** Tento poplatek pokrývá náklady na provoz odstavných ploch a dalších prostor určených pro parkování letadel. Jeho výše se obvykle odvíjí od MTOW, rozpětí křídel a dalších technických parametrů. Prvních několik hodin stání (např. dvě až tři) bývá často bezplatných, v závislosti na typu letadla a konkrétní cenové politice letiště.
- **Bezpečnostní poplatek:** Zvyšující se požadavky na bezpečnost leteckého provozu vedou k nárůstu souvisejících provozních nákladů. Z tohoto důvodu mnohá letiště uplatňují bezpečnostní poplatky účtované na každého cestujícího. Tyto poplatky jsou obdobou letištní taxy, ale slouží specificky k financování bezpečnostních opatření.

Neexistuje jednotný standard pro výpočet letištních poplatků ani pro stanovení jejich výše. Jednotlivá letiště si proto mohou zvolit vlastní strukturu poplatků a některé z výše uvedených typů nemusí uplatňovat vůbec. Letiště rovněž mohou prostřednictvím cenotvorby poplatků ovlivňovat časové rozložení leteckého provozu, například **poskytováním slev v méně vytižených časových pásmech** („sedlové časy“), čímž motivují dopravce k využívání letiště mimo špičku. Zároveň slouží letištní poplatky jako **nástroj obchodní politiky** – letiště je využívají k přilákání nových dopravců, otevření nových linek nebo k navýšení kapacity na stávajících spojích. Za tímto účelem letiště často zavádějí tzv. **incentivní programy**, v jejichž rámci mohou nabízet dočasné slevy na vybrané poplatky, případně úplné odpuštění některých sazeb, a to při splnění předem definovaných podmínek.

V rámci České republiky zaujímá dominantní postavení **Letiště Václava Havla Praha**, nacházející se v městské části Praha-Ruzyně. Letiště bylo uvedeno do provozu v roce 1937 a od té doby prošlo rozsáhlými modernizačními a infrastrukturními změnami. V současnosti má čtyři terminály určené pro odbavení cestujících:

- **Terminál 1** slouží pro lety mimo Schengenský prostor.
- **Terminál 2**, otevřený v roce 2006, je určen pro odbavování letů do zemí Schengenské dohody.
- **Terminál 3**, umístěný v jižní části areálu, zajišťuje odbavení soukromých letů (např. aerotaxi, bizjetů apod.).
- **Terminál 4**, sousedící s T3, slouží pro státní a vládní návštěvy a představuje původní budovu z roku 1937.

Kromě toho disponuje letiště **dvěma nákladními (cargo) terminály**.

Letiště plánuje v příštích letech rozsáhlý rozvoj. Mezi klíčové projekty patří zejména **rozšíření Terminálu 2** a výstavba **paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD)**, která by umožnila souběžný provoz dvou drah a tím výrazné zvýšení kapacity letiště. V současné době jsou na letišti k dispozici **dvě VPD**, které se však kříží a nelze je provozovat současně. Navíc jedna z drah (12/30) směřuje přes hustě osídlené oblasti (např. Kladno, Motol, Řepy, Ruzyně), což z důvodu hlukové zátěže omezuje její využitelnost. Plánovaná paralelní dráha by umožnila souběžný provoz a tím přispěla ke snížení dopravních omezení i hlukového zatížení okolních lokalit. Dalším strategickým rozvojovým cílem je **železniční napojení letiště na centrum Prahy**, které by výrazně zlepšilo dopravní dostupnost letiště.

Dominantní podíl na pražském letišti má česká společnost **Smartwings**, která se zaměřuje především na charterové a pravidelné dovolenkové lety do přímořských letovisek. Dále mají v Praze základnu (tedy dlouhodobě umístěná letadla) i společnosti **Ryanair** a **Eurowings**. Kromě nich do Prahy létá celá řada zahraničních leteckých dopravců zajišťujících jak pravidelnou, tak charterovou dopravu. Stejně tak je v Praze několik provozovatelů soukromých bizjetů.

Nákladní letecká doprava probíhá na pražském letišti většinou formou tzv. **dokládky** na pravidelných linkách určených pro přepravu cestujících. V takovém případě se náklad a pošta přepravuje v nákladním prostoru v podpalubí letadla spolu s cestujícími. Do Prahy rovněž pravidelně létají letadla určená pouze pro přepravu nákladu, tzv. **cargo linky**. Jako příklad lze uvést Qatar Airways Cargo, Turkish Airlines Cargo nebo UPS. Podrobnější informace o nákladní letecké dopravě budou uvedeny v příslušné kapitole.

Letiště Václava Havla Praha je ve **100% vlastnictví státu**, konkrétně Ministerstva financí České republiky.

Ostatní mezinárodní letiště v ČR (v Brně, Ostravě, Karlových Varech, Pardubicích a Českých Budějovicích) mají spíše charakter lokálních letišť a jsou **ve vlastnictví jednotlivých krajů**. Letiště v Brně a Ostravě nabízí spojení do několika evropských destinací, jež jsou provozována zpravidla nízkonákladovými nebo regionálními dopravci. Společně s pardubickým a českobudějovickým letištěm odbavují rovněž i charterové lety.

9. Letové navigační služby

Hlavním posláním podniků poskytujících letové navigační služby je **zajistit bezpečné podmínky pro provoz letadel**. Tyto podniky nabízejí soubor služeb, které slouží uživatelům vzdušného prostoru a letišť. Poskytování těchto služeb se řídí **mezinárodními standardy**, protože klíčovým požadavkem je zajistit maximální bezpečnost leteckého provozu, a to efektivně z hlediska nákladů i kapacity.

Letové navigační služby jsou obvykle organizovány na **národní úrovni** podle hranic jednotlivých států. Vzhledem k tomu, že většina leteckého provozu v Evropě probíhá na mezinárodních trasách, které vedou přes více států, je nezbytná **úzká koordinace** řízení letového provozu mezi národními organizacemi.

V České republice je civilní letecký provoz ve vzdušném prostoru řízen státním podnikem **Řízení letového provozu ČR (ŘLP)**. Ten zajišťuje veřejné letové provozní služby nejen ve vzdušném prostoru ČR, ale i na vybraných letištích – konkrétně v Praze-Ruzyni, Brně-Tuřanech, Ostravě-Mošnově a Karlových Varech.



**Řízení letového provozu
České republiky**

Zdroj: ŘLP, 2025

Řízení letového provozu ČR, s. p., má jako své hlavní poslání **zajištění letových provozních služeb**, jejichž cílem je předcházet srážkám mezi letadly, případně mezi letadly a překážkami na provozních plochách, a zároveň udržovat plynulý a bezpečný tok letového provozu. Klíčovým výstupem této činnosti je **bezpečný a také hospodárný provoz letectví**.

V souladu s platnými právními předpisy a mezinárodními standardy civilního letectví poskytuje podnik veřejné letové provozní služby ve vzdušném prostoru České republiky a na letištích v Praze, Brně, Ostravě a Karlových Varech.

Kromě těchto letišť sídlí ŘLP v Jenči u Prahy, kde se nachází **Integrované středisko řízení letového provozu (IATCC)**. Díky své technické úrovni a kvalitě poskytovaných služeb patří toto centrum mezi špičku v oboru. Ve spojení se strategickou polohou České republiky činí tento faktor český vzdušný prostor vysoce atraktivním a intenzivně využívaným leteckými dopravci.

Hlavními službami poskytovanými ŘLP jsou:¹⁹

- služba řízení letového provozu
 - Oblastní služba řízení
 - Přiblížovací služba řízení
 - Letištní služba řízení / služba řízení na odbavovací ploše
- letová informační služba
- pohotovostní služba
- ohlašovna letových provozních služeb.

Oblastní služba řízení (Area Control Centre – ACC) zajišťuje poskytování letových provozních služeb v rámci letové informační oblasti (Flight Information Region – FIR). Hranice této oblasti stanovuje příslušný stát – v případě České republiky jsou její vertikální hranice totožné se státní hranicí. V některých větších zemích může existovat více FIR, naopak některé FIR mohou zasahovat do více států. Oblastní služba řízení se soustředí na letadla pohybující se po řízených tratích ve vyšších hladinách, tzv. horním vzdušném prostoru, který bývá podle

¹⁹ Naše služby. *Řízení letového provozu České republiky* [online]. 2022 [cit. 20-09-30]. Dostupné z: <http://www.rlp.cz/sluzby/nase/Stranky/default.aspx>

aktuální intenzity provozu rozdělen na sektory. Každý sektor má svou specifickou frekvenci a je řízen samostatným řídicím týmem. V České republice je oblastní řízení centralizováno do Integrovaného střediska řízení letového provozu (IATCC) v Jenči u Prahy.

Přiblížovací služba řízení (Approach Control Service – APP) zajišťuje bezpečné a plynulé řízení letadel, která se přibližují k letišti nebo z něj odlétají, a to v dolním vzdušném prostoru v okruhu několika desítek kilometrů od letiště. Jejím cílem je koordinace pohybu letadel, jejich navedení na přistávací dráhu prostřednictvím přesných přiblížovacích systémů a zajištění bezpečných rozestupů mezi nimi. V České republice jsou přiblížovací služby poskytovány z těchto stanovišť: Praha APP, Brno APP, Ostrava APP a Karlovy Vary APP.

Letištní služba řízení (Aerodrome Control Service – TWR) komunikuje s letadly na provozní ploše letiště a v jeho bezprostředním okolí, především v konečné fázi přiblížení a během vzletu či pojíždění. Hlavním úkolem této služby je zajištění bezpečného provozu na vzletových a přistávacích drahách a také dohled nad pojížděním letadel po pohybových plochách letiště. Součástí je i tzv. řízení na odbavovací ploše, které zahrnuje navádění letadel na určená stání. ŘLP ČR tuto službu poskytuje na letištích: Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov a Karlovy Vary.

Letová informační služba poskytuje důležité rady a informace pro bezpečné a efektivní provedení letů. Letadlům, která nejsou řízena (např. ve třídě G), poskytuje situační informace o jiných známých letadlech, počasi a omezeních v prostoru.

Ohlašovna letových provozních služeb Zajišťuje přenos informací národním složkám pátrání a záchrany v případě nouzových situací. Vyhlašuje pátrání a poskytuje součinnost záchrannému koordinačnímu středisku při lokalizaci letadel, která by mohla být v tísni.

Vzdušný prostor v Evropě je rozdělen na spodní a horní část, přičemž hranice mezi nimi není jednotná a liší se podle jednotlivých zemí. Tato hranice se pohybuje v rozmezí od letové hladiny FL 180 až do FL 285. V České republice začíná horní vzdušný prostor od FL 250 včetně. Spodní vzdušný prostor slouží především pro krátké lety a přílety či odlety v blízkosti letišť, zatímco horní vzdušný prostor je využíván zejména pro dálkové a tranzitní lety na cestovních hladinách.²⁰

Tok letového provozu je organizován prostřednictvím tratí poskytovaných letovými provozními službami, které zahrnují následující komponenty:

- letové cesty
- tratě prostorové navigace
- příletové a odletové tratě

Letová cesta (Airway) představuje řízený vzdušný koridor, vybavený radionavigačními prostředky, v jehož hranicích musí být let vykonán.

Trať prostorové navigace (Area Navigation Route – RNAV) je určena pro letadla vybavená odpovídajícími radionavigačními systémy, která umožňují navigaci nezávislou na tradičních pozemních navigačních bodech.

²⁰ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

Příletové (STAR – Standard Arrival Routes) a **odletové tratě** (SID – Standard Instrument Departures) slouží k řízení letového provozu v blízkosti letišť, tedy v tzv. koncových řízených oblastech. Jejich úkolem je zejména oddělení příchozích a odchozích letů.

Každá letová trať, včetně příletových a odletových, se skládá z pevně definovaných traťových bodů s přesně stanovenou geografickou polohou. Odchýlení od schválené tratě je možné pouze se souhlasem příslušné služby řízení letového provozu.

Významnou změnu přinesl únor 2021,²¹ kdy byla v České republice zavedena tzv. **Free Route Airspace** (FRACZECH). Od této doby byly nad hladinou FL95 (cca 3 km) zrušeny tradiční pevné letové tratě a lety IFR lze plánovat po přímých úsecích s možností využití mezilehlých bodů FRA. Při překračování hranic českého vzdušného prostoru zůstávají pro piloty nadále stanoveny konkrétní vstupní a výstupní body. Pod hladinou FL95 zůstává stávající síť letových tratí v platnosti.

Tento systém umožňuje leteckým dopravcům plánovat lety podle tzv. **volných tratí** mezi vybranými vstupními a výstupními body, což představuje odklon od dosavadní pevné struktury tras. Řízení letového provozu (ŘLP) uvádí, že hlavní výhodou FRACZECH je **větší flexibilita a rychlost reakce** na provozní změny a požadavky provozovatelů letadel, což vede k variabilnějšímu plánování a efektivnějším trajektoriím letů.

Zavedení systému FRA je vyžadováno evropskou legislativou a je nezbytným krokem pro integraci českého vzdušného prostoru do nadnárodního FRA systému, který přináší znásobené přínosy. EUROCONTROL uvádí, že po plné implementaci evropského FRA dojde k **významnému zkrácení letových drah** nad Evropou, což denně sníží spotřebu paliva letadel až o tři tisíce tun a uhlíkovou stopu o 10 tisíc tun CO₂. To představuje úsporu pro aerolinky v řádu tří milionů eur denně.²²

Služby letových navigačních služeb **nejsou poskytovány zdarma**, protože jejich provoz vyžaduje značné náklady na nezbytnou infrastrukturu, personál a další zdroje. Uživatelé vzdušného prostoru jsou proto, s výjimkami uvedenými níže, povinni tyto služby uhradit poskytovatelům.

Výše poplatků za letové navigační služby je dnes regulována a v posledních letech prošla v rámci EU významnými změnami. Základní právní rámec pro stanovení a výběr těchto poplatků tvoří Nařízení Komise (EU) č. 691/2010 včetně jeho novelizace Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 390/2013 a Nařízení Komise (ES) č. 1794/2006 včetně Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 391/2013. Tato nařízení zásadně transformovala proces rozpočtování a tvorby jednotkových cen poskytovatelů letových navigačních služeb v členských státech EU. Hlavní změny spočívají zejména v následujícím:

- Namísto dřívějšího modelu plného pokrytí nákladů byl zaveden **princip cílených nákladů a sdílení rizik**.
- Výše poplatků je stanovena na základě **výkonnostního plánu**, který je sestavován pro tzv. referenční období. První referenční období bylo tříleté (2012–2014), následná jsou již pětiletá. Ceny za poskytování služeb jsou součástí výkonnostních ukazatelů

²¹ Tato část je zpracovaná na základě podkladů poskytnutých organizací Řízení letového provozu ČR, s. p.

²² www.euro.cz/doprava/pokracujte-rovne-dopravni-letadla-nad-ceskem-budou-moci-letat-primeji-tradicniletove-trate-zmizely

a schvaluje je národní regulátor (v ČR Úřad pro civilní letectví) společně s Evropskou komisí. Skutečný vývoj leteckého provozu se pravidelně porovnává s předpoklady plánu a odchylky slouží jako podklad pro úpravu cen v následujících letech. Jednotkové ceny jsou zveřejňovány na každý rok v rámci celého referenčního období před jeho zahájením.

Poskytovatelé letových navigačních služeb čelí dle aktuální legislativy **dvěma hlavními typům rizik**:

- **Riziko nákladů:** odchylky skutečných nákladů od plánovaných jsou buď ve prospěch, nebo na vrub poskytovatele.
- **Sdílené riziko vývoje provozu:** odchylky skutečného provozu vůči plánu jsou rozděleny takto:
 - Pro změny v rozmezí -2% až $+2\%$ nese finanční dopady výhradně poskytovatel služeb ŘLP.
 - Při poklesu provozu mezi -10% a -2% se finanční důsledky sdílí s uživateli. V takovém případě hradí 70% z poklesu tržeb uživatele formou zvýšených sazeb za přeletovou jednotku o dva roky později (v roce $n+2$). Zbývajících 30% nesou poskytovatelé.
 - Při nárůstu provozu o $+2\%$ až $+10\%$ se riziko provozu rovněž sdílí s uživateli, nicméně 70% z nadlimitních výnosů je vráceno uživatelům snížením sazby v roce $n+2$ a zbývajících 30% zůstává poskytovateli.
 - Pokud odchylka provozu přesáhne $\pm 10\%$, musí poskytovatel v roce $n+2$ vrátit uživatelům veškeré nadlimitní výnosy, respektive uživatelé plně hradí pokles výnosů.

Poplatky za letové navigační služby lze rozdělit do dvou kategorií:

- poplatky za traťové služby (tzv. přeletové poplatky)
- poplatky za přibližovací a letištní služby

Výpočet **poplatku za traťové (přeletové) služby** vychází ze součinu dvou veličin: sazby za přeletovou jednotku (stanovené v eurech) a počtu přeletových jednotek. Sazba za přeletovou jednotku je určována každoročně v rámci příslušného referenčního období a podléhá regulaci dle výše uvedených pravidel. V zemích, kde se nepoužívá euro jako národní měna, se sazba měsíčně upravuje podle aktuálního směnného kurzu.

Počet přeletových jednotek je výsledkem součinu faktoru vzdálenosti a faktoru hmotnosti:

- **Faktor vzdálenosti** je určen jako vzdálenost v kilometrech mezi vstupním a výstupním bodem letu v daném vzdušném prostoru, dělená 100. Pokud letadlo v příslušném FIR vzlétá nebo přistává, od této vzdálenosti se odečítá 20 km za každý z těchto úkonů.
- **Faktor hmotnosti** odpovídá druhé odmocnině jedné padesátiny maximální vzletové hmotnosti letadla (MTOW) vyjádřené v tunách.
- Členské státy sdružené v organizaci EUROCONTROL uzavřely dohodu o **centralizovaném systému výběru přeletových poplatků**. Jejich výběr zajišťuje EUROCONTROL, čímž se snižuje administrativní náročnost pro letecké dopravce, kteří díky tomu obdrží pouze jednu souhrnnou fakturu za celou oblast. Vybrané

prostředky jsou následně přerozdělovány příslušným poskytovatelům letových navigačních služeb v jednotlivých státech.

Poplatky za traťové služby se vztahují na většinu letů vstupujících do daného vzdušného prostoru, s **výjimkou následujících případů**:

- VFR lety²³
- lety letadel do maximální certifikované vzletové hmotnosti 2 tun včetně
- vládní lety
- lety za účelem pátrání a záchrany apod.

Poplatky za přiblížovací a letištní služby se vztahují výhradně na letadla přistávající nebo odlétající z konkrétního letiště. Výše těchto poplatků a způsob jejich výpočtu se může lišit podle jednotlivých letišť.

Na letištích v České republice, kde tyto služby zajišťuje Řízení letového provozu ČR, se poplatek počítá jako součin přiblížovací jednotky a příslušné sazby (aktuálně 6 800 Kč). Přiblížovací jednotka je definována jako druhá odmocnina z jedné padesátiny MTOW (v tunách) umocněná na 0,7.

Na ostatních letištích v ČR může být výpočet i sazba odlišná. Je však důležité odlišovat tyto poplatky od tzv. **letištních poplatků** (např. za parkování, použití terminálu apod.), které účtuje provozovatel letiště a které slouží k úhradě jeho provozních nákladů a zisku. Naproti tomu poplatky za přiblížovací a letištní služby vybírá subjekt zajišťující letové navigační služby daného letiště.

Také u těchto poplatků existují **výjimky z placení**, které se vztahují mimo jiné na:

- VFR lety
- lety provedené letadly, jejichž maximální povolená vzletová hmotnost je méně než 2 tuny
- letadla, která se vrátí pro poruchu nebo meteorologickou situaci na letiště vzletu a letadla nucená provést nouzové přistání
- Vládní lety
- Lety za účelem pátrání a záchrany
- Lety uskutečněné výhradně za účelem kontroly nebo ověřování pozemního navigačního zařízení
- letadla provádějící lety letecké záchranné služby a lety bezprostředně související se záchranou lidského života
- lety provedené celními a policejními orgány apod.

²³ Let VFR (Visual Flight Rules) je let prováděný podle pravidel pro let za viditelnosti.

C. Air & Sea

Ing. James Huňak, Ph.D.

10. Letecká a námořní nákladní přeprava, segment přepravních služeb Air & Sea

10.1 Relativní výhody dopravních oborů a jejich kombinace

Volba konkrétního přepravního módu (druhu dopravy) nebo jejich multimodální kombinace představuje komplexní rozhodovací proces. Tento proces probíhá jak na straně **poskytovatelů logistických služeb** (jako jsou dopravci, 3PL/4PL operátoři, multimodální přepravci či zasílatelé s vlastní kapacitou), tak i na straně **objednatelů přepravy** (např. odesílatel, příjemce, zasílatel).

Konečné rozhodnutí ovlivňuje **řada klíčových faktorů**, z nichž nejdůležitější jsou:

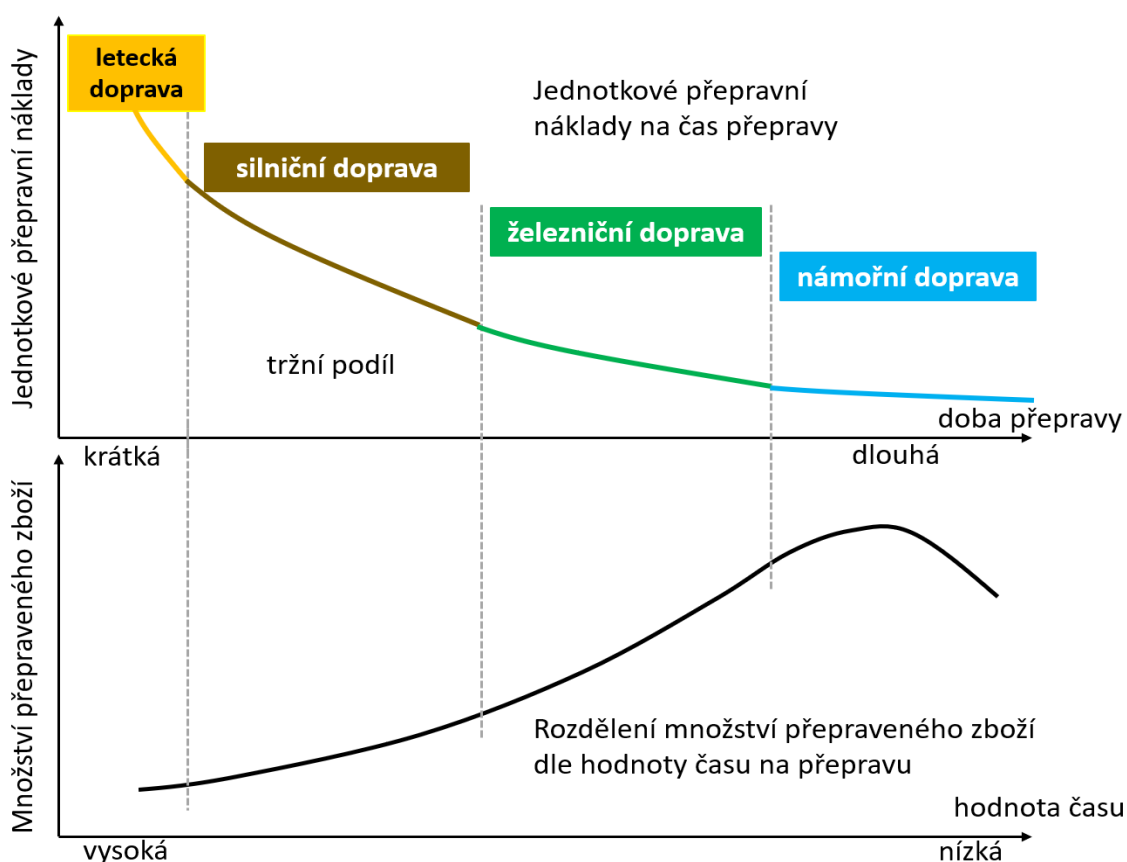
- **Celkové a jednotkové náklady** na přepravu (tzv. *freight costs*).
- **Standardní úroveň kvality** souvisejících přepravních, zasilatelských a logistických služeb.
- **Frekvence a dostupnost** přepravních spojení (spolehlivost nabídky).
- **Celková přidaná hodnota** realizované přepravy zboží.

Zjednodušeně, i když ne zcela přesně, lze tento výběr shrnout jako **kompromis mezi výší přepravních nákladů a dobou trvání přepravy** (Rodrigue, 2020). Vzájemná korelace těchto dvou proměnných určuje **poptávkovou atraktivitu** jednotlivých dopravních odvětví ve srovnání s ostatními.

Tento vztah znázorňuje například **Graf č. 1**, který ilustruje distribuci **hodnoty času na přepravní jednotku** (např. na kilogram, metr krychlový zboží nebo na standardizovaný kontejner) napříč klíčovými druhy dopravy (letecká, silniční, železniční a námořní). Graf se zaměřuje na relaci mezi exportním a importním trhem, za předpokladu, že jsou pro dané zboží a trasu dostupné služby ve všech uvedených módech.

Zpravidla platí, že **letecká doprava** dosahuje **nejkratší doby přepravy**, zatímco **námořní doprava** je obvykle **časově nejdelší**. V kontextu hodnoty času, která je ovlivněna typem zboží (např. vysoká jednotková hodnota, citlivost na rychlost dodání), je **nejvyšší hodnota času** typická pro zboží přepravované letecky, a **nejnižší hodnota času** pro zboží směřující námořní cestou.

Graf č. 1: Hodnota času při přepravě dané jednotky při využití pro různé dopravní obory mezi trhem odesílatele (vývozce) a příjemce (dovozce)



Zdroj: Autoři dle Rodrigue, 2020.

Jednotlivé **přepravní módy** se zásadně odlišují v **jednotkových přepravních nákladech** a **maximálním přepravním objemu**, který jsou schopny efektivně alokovat. Tyto objemové a rozměrové kapacity jsou primárně dány vlastnostmi konkrétních dopravních a přepravních prostředků využívaných v daném odvětví.

Jako příklad lze uvést rozdíly v kapacitě pro standardní **námořní kontejner (TEU)**:

- **Silniční doprava:** Standardní návěs obvykle přepraví 2x **TEU** (*Twenty-foot Equivalent Unit*) nebo 1x **FEU** (*Forty-foot Equivalent Unit*).
- **Železniční doprava:** Ucelený kontejnerový vlak na evropské infrastruktuře pojme přibližně 90 TEU.
- **Námořní doprava:** Největší kontejnerové lodě mohou transportovat až okolo 24 000 TEU.

Z tohoto srovnání vyplývá, že **letecká doprava** je využívána k **rychlé přepravě malých objemů** zboží s vysokou hodnotou a citlivostí na čas. Naproti tomu **železniční a námořní doprava** slouží k efektivnímu přesunu **velkých komoditních objemů** s relativně nižší citlivostí na rychlost dodání (Kolář, 2019).

10.1.1 Konkurenceschopnost a dynamika trhu

Každý dopravní mód se vyznačuje určitým **rozsahem jednotkových přepravních nákladů**, v němž dosahuje **vysoké konkurenceschopnosti** vůči ostatním. Právě v tomto cenovém rozpětí je daný mód přepravci **nejčastěji poptáván**.

Nicméně je klíčové si uvědomit, že **poptávka po přepravovaných objemech** se může v čase **relativně rychle měnit**, což vede k proměnám **hodnoty času** a významu **doby přepravy**. Tato dynamika nabývá na důležitosti zejména v případech **narušení přepravních řetězců** (externích šoků), jako byly například globální **lockdowny** spojené s pandemií COVID-19, přírodní katastrofy (zemětřesení) nebo významné incidenty (např. znepřístupnění Suezského průplavu po uvíznutí plavidla *Ever Given*).

10.1.2 Význam intermodality

V důsledku těchto **relativních výhod a nevýhod** jednotlivých dopravních odvětví soustavně **roste význam multimodální, resp. intermodální, přepravy**.

Zjednodušeně řečeno, jakákoli změna v jednotkových nákladech nebo v parametrech doby přepravy (délka, spolehlivost) u jednoho módu pro danou relaci má zpravidla za následek **změnu podílu** tohoto módu (vyjádřeného v procentech celkových přepravních objemů) v rámci celkového **víceoborového dopravního mixu**.

Příkladem takových variant je dominantní intermodální přeprava kontejnerizovaného zboží, která kombinuje **námořní, železniční a silniční dopravu** (typicky pro dovoz/vývoz z vnitrozemského trhu ČR), nebo specializovaná kombinace **námořní a letecké dopravy** (označovaná jako *Air & Sea*, *Sea & Air* či *Air & Ocean*).

10.2 Letecká nákladní přeprava jako akcelérátor logistiky

Rozvoj **leteckého dopravního oboru** za poslední století zásadně přispěl k transformaci a vzniku mnoha průmyslových odvětví a služeb, a to jak na lokální, tak i na globální úrovni. Původně byl hlavním motorem růstu požadavek na **rychlou přepravu osob**, přičemž **přeprava nákladu (zboží)** se rozvíjela postupně.

V segmentu **letecké nákladní přepravy** fungovaly jako významné **akcelerátory logistického rozvoje obě světové války**. Trh po druhé světové válce zaznamenal **exponenciální růst** – jak z hlediska objemu přepraveného nákladu, tak i počtu tržních subjektů a frekvence služeb. Klíčovým technologickým impulsem se stal nástup komerčních (civilních) letadel vybavených **proudovými motory**. V reakci na tento technologický skok státy i soukromý sektor rychle investovaly do budování a modernizace **letecké dopravní infrastruktury**, zejména letišť pro komerční využití.

10.2.1 Postavení letecké dopravy v globálním obchodu

Ačkoliv podíl letecké nákladní dopravy na celosvětové přepravě nákladu činí méně než 1 % objemu (měřeno v tunách), z hlediska hodnoty přepravovaného zboží představuje více než 33 % (IATA, 2025).²⁴

²⁴ <https://www.iata.org/en/programs/cargo/sustainability/benefits/>

Letecká přeprava zboží je charakteristická svou **vysokou časovou citlivostí na dodání** (Kolář, 2019). Typicky slouží k **přepravě drahého a/nebo rychle se kazícího zboží** na velké vzdálenosti, často v řádu tisíců kilometrů. **Letecká zásilka** (*Air Cargo, Air Freight*) a její rychlé doručení se staly neodmyslitelnou součástí globálních dodavatelských řetězců fungujících na principech **Just-in-Time** (Rathouský, Jirsák & Staněk, 2016). Tato vazba je klíčová pro výrobní a distribuční strategie nadnárodních společností, zejména v sektorech **elektroniky** a **automotive**, které často umisťují své provozy do států s nižšími výrobními náklady a spoléhají na přesné dodávky subdodavatelů.

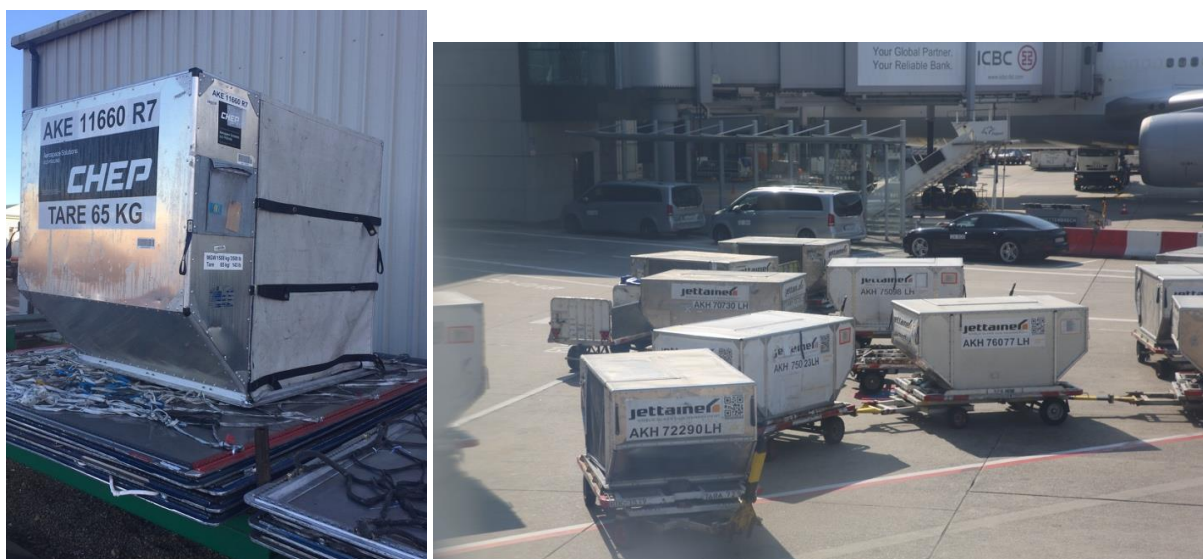
Letecká doprava rovněž plní **pohotovostní (krizovou) roli**. Ta nastává v situacích, kdy je nutné zboží nebo jeho kritické komponenty dodat extrémně rychle, **bez ohledu na přepravní náklady**. Cílem je například zabránit vzniku vysokých oportunitních nákladů v důsledku **zastavení výrobní linky** nebo zajistit dodávky nezbytné pro **ochranu veřejného zdraví**. Například v prvních fázích pandemie COVID-19 hrála letecká doprava stěžejní roli při distribuci zdravotnického materiálu a později při transportu vakcín od výrobců na zámořské spotřební trhy. Je ovšem nutné dodat, že segment osobní letecké dopravy byl zároveň faktorem, který přispěl k **rychlému globálnímu šíření** viru způsobujícího COVID-19 z Čínské lidové republiky do celého světa. Krizovou roli může nákladní letecká doprava plnit, byť okrajově, i v FMCG trhu (Fast Moving Consumer Goods – rychloobrátkové spotřební zboží), především jako eliminace negativních dopadů v případě výpadků zboží (především tzv. lost sales, tedy ušlých tržeb). V takové situaci se využití letecké dopravy vyplatí, pokud by ušlý zisk, resp. ušlá tržba byla větší než náklady na přepravu zboží (zejména, pokud se zboží dováží z geograficky vzdálených oblastí, např. z ČLR, odkud by standardní přeprava po moři trvala několik týdnů, což by prohlubovalo ušlý zisk).

10.2.2 Speciální přepravní jednotky v letecké nákladní přepravě

Jak již bylo zmíněno v dřívějších kapitolách (viz podkapitolu Radka Nováka), pro konsolidaci kusových **leteckých zásilek** (*Air Cargo*) se využívají speciální přepravní jednotky – **letecké palety a kontejnery** (*Unit Load Device, ULD*). Tyto jednotky se však liší svou konstrukcí, kapacitou a rozměry, a **nemají žádnou souvislost** s unifikovanými (*ISO*) rejdařskými kontejnery používanými v námořní dopravě (Kolář, 2019).

Příklady různých typů ULD včetně s třípísmenným označením IATA, viz Obrázek č. 17.

Obrázek č. 17: Příklady vybraných typů ULD kontejnerů



Zleva: AKE kontejner (LD3, objem 3,8 m³, využití: A330, A340, A350, B747, B767, B777), AKH kontejner (objem cca 3,4 m³, využití: A319, A320, A321)

Zdroj: Autor: Bearas / Wikimedia Commons / CC BY-SA 4.0,

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Air_cargo_container_and_plates.jpg, Autor: Andrey

Filippov / Wikimedia Commons / CC BY 2.0,

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Baggage_containers_at_Frankfurt_Airport_%2844859936911%29.jpg

Jednotky ULD (srov. zde podkapitola Radka Nováka) jsou vyráběny v široké škále rozměrových typů. Jejich konstrukce je navržena tak, aby optimálně **maximalizovala využití prostoru pro náklad** (tzv. *bellyhold*), zejména s ohledem na specifický průřez nákladních prostor **širokotrupých letadel** (*Wide-Body Aircraft*). V osobní dopravě jde o dvouuličková letadla.

Manipulace s ULD během nakládky a vykládky je **organizačně efektivní** a zjednodušená, často za využití **válečkových dopravníků**. Jako příklad kapacity lze uvést:

- **Boeing 747-400 (osobní verze):** Běžně pojme v nákladním prostoru (*Lower Deck Belly/Cargo Hold*) až 32 kusů ULD.
- **Boeing 747-8/8F (nákladní verze):** Má kapacitu pro celkem 40 ULD.
- **Novější modely:** Např. Boeing 777-9(X) až 48 ULD nebo Boeing 787-8 Dreamliner až 28 ULD, případně Airbus A350-900 až 36 ULD.

U **úzkotrupých** (v osobní dopravě jednouličkových) **letadel**, jež primárně obsluhují krátké a střední vzdálenosti, je kapacita pro ULD v nákladním prostoru **výrazně nižší** (např. pouhých 7 ULD u Airbusu A320). Je však třeba zdůraznit, že **počet ULD není fixní** a může se lišit v závislosti na jejich konkrétním typu, velikosti a konfiguraci daného letadla.

10.2.3 Výhody a nevýhody využití ULD

Využití ULD přináší řadu **provozních a nákladových výhod**. Mezi ty nejdůležitější patří:

- **Zrychlená manipulace** (handling) s nákladem a jeho snadnější sledování.
- Možnost přepravy komerčně využívanými letadly (charterové i pravidelné spoje), což je dáno specifickým designem, tvarem a rozměry těchto jednotek.

Hlavní **nevýhodou** ULD je skutečnost, že jsou standardně určeny **pouze pro použití v rámci letecké dopravy**. Při **změně dopravního módu** (např. přechod na silnici nebo železnici) je obvykle nutná **dekonsolidace** nákladu, tedy přeložení obsahu do jiného přepravního prostředku. Výjimku tvoří pouze případy intermodální přepravy, kdy je k přepravě ULD bez nutnosti vykládky obsahu využit například specializovaný silniční návěs.

Závěrem platí, že **letecká nákladní doprava** je, až na dílčí výjimky, primárně oborem využívaným v rámci **multimodálních přeprav** (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011). Letecké zásilky jsou z principu omezeny **hmotností, objemem, tvarem a rozměry** podle typu použitého letadla. Kromě těchto limitujících charakteristik je zásadní také **dostupnost a technologická vybavenost letišť** a jejich napojení na infrastrukturu ostatních dopravních odvětví.

Tento infrastrukturní a technologický faktor je klíčový zejména pro tržní segment **Air & Sea**, který efektivně propojuje dva přepravní obory s **diametrálně odlišnými charakteristikami** z hlediska kapacity, spolehlivosti a rychlosti přepravy.

Obrázek č. 18: Dokládka leteckého zboží v kontejnerech (ULD typu AKE) do letadla Airbus A330 provozovaného čínským dopravcem Hainan Airlines



Zdroj: Autor: Jamesshliu / Wikimedia Commons / CC BY-SA 4.0,
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aircraft_cargo_%28ULD%29_loader_in_operaton.jpg

10.3 Trh letecké nákladní přepravy

Trh leteckého nákladu je možno strukturovat do **pěti základních segmentů** v závislosti na obchodním modelu (byznys modelu) a způsobu provozu přepravní kapacity:

a) Osobní dopravci s kapacitou pro náklad

Tyto letecké společnosti (např. British Airways, Iberia, LOT, American Airlines) provozují primárně přepravu osob na pravidelných linkách a nabízejí **doplňkovou kapacitu pro náklad** (tzv. *Bellyhold Cargo*). Jedná se o přepravu nákladu formou tzv. **dokládky**. Pro tyto dopravce je přeprava nákladu **sekundárním tokem tržeb**.

Je důležité, že **více než 50 %** veškerého letecky přepravovaného nákladu je realizováno právě tímto **dokládkovým systémem**, kdy jsou zásilky umísťovány do nákladních prostor osobních letadel v závislosti na konkrétních letových a letadlových limitech. Kapacitu pro náklad naopak standardně neposkytují nízkonákladoví (*Low Cost Carriers, LCC*) a ultranízkonákladoví dopravci (srov. kapitolu o letecké dopravě).

b) Dopravci se smíšenou flotilou

Jedná se o společnosti, které provozují jak letadla určená pro přepravu osob, tak i **specializovaná nákladní letadla** (*Freighters*), určená výhradně k transportu leteckých zásilek (např. Emirates, Qatar Airways, China Airlines). Freightery bývají v jejich flotile nasazovány zejména na **mezikontinentální linky** s vysokou poptávkou po nákladní kapacitě.

c) Specializovaní nákladní dopravci

Tito dopravci (např. Cargolux) se výhradně zaměřují na leteckou nákladní dopravu a provozují **pravidelné linky obsluhované pouze nákladními letadly** (*Freighters*). Často zajišťují přepravu mezi letišti, která mohou být jimi, nebo jinými integrátory, přímo provozována.

d) Integrátoři (komplexní poskytovatelé logistických služeb)

Jsou to globální společnosti (např. UPS Airlines, DHL Aviation/DHL Express), které poskytují zákazníkům **komplexní přepravní a logistické služby**, které pokrývají jak leteckou dopravu, tak i navazující pozemní dopravní módy. Leteckou přepravu zajišťují jak na **pravidelných nákladních linkách**, tak formou **charterových letů**. Někteří z nich jsou v odborné literatuře označováni i jako **konsolidátoři** (srov. sekce od R. Nováka).

e) Dopravci nadrozměrných zásilek

Jedná se o vysoce specializované subjekty (např. Antonov Airlines, Airbus Transport International), které se soustředí na přepravu **nadrozměrného nebo těžkého nákladu** (*out-of-gauge*). Tyto služby jsou zpravidla poskytovány formou **charterových operací**, kde je využití letecké dopravy **nezbytné a nenahraditelné** pro realizaci některých obchodních a průmyslových projektů.

Přehled TOP 10 dopravců v letecké nákladní dopravě (dle tkm) bez ohledu na byznys model a) až e) uvádí Tabulka č. 1.

Tabulka č. 1: TOP 10 dopravci provozující přepravu leteckých zásilek v roce 2024

Pořadí a název společnosti	přepravní výkon (v mil. tkm)
Federal Express (FedEx)	18,1
Qatar Airways	15,2
United Parcel Service	15,1
Emirates	12,4
Atlas Air	11,9
Turkish Airlines	10,2
Korean Air	8,7
China Southern Airlines	8,7
Cathay Pacific Airlines	8,5
Cargolux	8,3

Zdroj: Aircargo News, 2024.²⁵

10.4 Hlavní letecké a námořní huby – klíčové propojení pro fungování multimodálních (Air & Sea) přeprav s účastí mezinárodní letecké nákladní přepravy

Hlavní světové uzly (**huby**) pro leteckou nákladní dopravu (viz Tabulka č. 2) bývají obvykle umístěny ve strategické **geografické nebo infrastrukturní blízkosti** jiných významných logistických terminálů. Konkrétně se jedná buď o:

1. **Blízkost k námořním přístavům** pro liniovou (kontejnerovou) přepravu (např. Šanghaj, Hongkong, Los Angeles).
2. **Blízkost k velkým výrobním, logistickým a spotřebním klastrům** (např. Soul, Taoyuan, Tokio, Dauhá, Louisville) (Rodrigue, 2020).

V žebříčku **TOP 10 hubů** však existují dvě významné výjimky s unikátní logistickou rolí: **Memphis a Anchorage**.

- **Memphis:** Slouží jako **hlavní uzel (hub) pro společnost FedEx**. Jeho význam spočívá nejen v obsluze zámořských tras, ale především v napojení na rozsáhlý a objemově kritický **americký vnitrostátní trh** pro rychlou přepravu zásilek.
- **Anchorage (Aljaška):** Strategický význam tohoto letiště je dán jeho **unikátní polohou**. Nachází se v letecké vzdálenosti **do 10 hodin** od drtivé většiny světových výrobních kapacit pro spotřební a průmyslové zboží (např. 9,5 hodiny letu do Tokia, 9,5 hodiny do New Yorku).

Obecně platí, že **nákladní letadla (freightery)**, ať už na pravidelných nebo charterových linkách, mají **kratší maximální dolet** než moderní osobní letadla. Právě tento faktor, tj. potřeba **technického mezipřistání** pro doplnění paliva, byl klíčový pro rozvoj uzlů, jako je **Anchorage**, a také pro dominantní postavení hlavních **blízkovýchodních hubů** (zejména Dauhá a Dubaj) (International Airport Review, 2022).

²⁵ <https://www.aircargonews.net/airlines/fedex-tops-list-of-cargo-airlines-in-iata-wats-2024-report/1080475.article>

Tabulka č. 2: Hlavní světová letiště pro leteckou nákladní přepravu a hlavní světové námořní přístavy s kontejnerovými terminály v roce 2024

TOP 10 letiště pro nákladní přepravu (dle hmotnosti přepravených zásilek)		TOP 10 námořní kontejnerové přístavy (dle TEU)	
Pořadí a název (IATA kód, stát)	Množství nákladu (mil. t)	Pořadí a název (stát)	Množství přeložených TEU
1. Hong Kong (HKG, ČLR)	4,94	1. Šanghaj (ČLR)	51,51
2. Šanghaj Pudong (PVG, ČLR)	3,78	2. Singapur (Singapur)	41,12
3. Memphis (MEM, USA)	3,75	3. Ningbo Zhousam (ČLR)	39,30
4. Anchorage (ANC, USA)	3,7	4. Shenzen (ČLR)	33,40
5. Louisville (SDF, USA)	3,15	5. Quingdao (ČLR)	30,87
6. Soul Incheon (ICN, Jižní Korea)	2,95	6. Guangzhou (ČLR)	26,07
7. Miami (MIA, USA)	2,75	7. Pusan (Jižní Korea)	24,14
8. Doha (DOH, Katar)	2,62	8. Tianjin (Taiwan)	23,29
9. Guangzhou (CAN, ČLR)	2,37	9. Jebel Ali (SAE)	15,53
10. Taipei (TPE, Taiwan)	2,27	10. Port Klang (Malajsie)	14,64

Zdroj: ACI 2024, Upplly 2024

Např. v roce 2023 představovaly globální objemy leteckého nákladu přepravené přes **TOP 10 letišť cca 26 %** celkového objemu leteckých zásilek (měreno v tisících tun), přičemž došlo k výraznému meziročnímu poklesu o 3,5 % oproti roku 2022. Hlavním katalyzátorem tohoto poklesu bylo pokračující geopolitické napětí a narušení globálního obchodu a dodavatelských řetězců.²⁶

Stejně jako u hlavních námořních kontejnerových uzlů, i klíčová letiště v globálních dodavatelských řetězcích se nacházejí v logistických klastrech rozložených v klíčových regionech: **východní Asie, středoázpád USA, západní Evropa a Blízký východ.**

Rostoucí význam nákladních letišť v jihovýchodní a východní Asii je dán specifickou rolí celého regionu ve **světové ekonomice**, primárně ve výrobě a distribuci elektroniky a elektrotechniky. Zboží v těchto odvětvích je charakteristické **vysokým poměrem ceny k hmotnosti**. Proto je letecká doprava, navzdory vyšším nákladům, ideálním módem, který umožňuje **rychlé a spolehlivé dodávky** komponentů pro finální průmyslovou výrobu na trzích v EU a Severní Americe.

Zatímco v Severní Americe je běžný provoz **specializovaných nákladních letišť a terminálů** (např. zmíněné Louisville nebo Memphis), v Evropě je typičtější, že se terminály pro odbavení a manipulaci se zásilkami nacházejí **přímo na letištích**, která slouží i jako hlavní **huby pro osobní dopravu** (např. Amsterdam Schiphol, Frankfurt, Paříž CDG, Londýn Heathrow, Madrid Barajas) (Rodrigue, 2020). Nicméně, s rozvojem **e-commerce** rychle roste význam **specializovaných nákladních letišť**, která se stávají klíčovými překladišti pro integrátory (např. Lipsko pro DHL Aviation/Express, Kolín nad Rýnem pro Amazon Air/Prime Air nebo belgický Lutych pro FedEx).

²⁶ <https://www.airport-suppliers.com/top-10-busiest-airports-in-the-world-shift-with-the-rise-of-international-air-travel-demand/>

10.4.1 Kombinovaný segment Air & Sea: Odolnost a flexibilita

V rámci **multimodální přepravy** (Novák a kol., 2011), která tvoří páteř logistických řetězců v globalizované ekonomice, hraje stále významnější roli právě kombinace **letecké a námořní přepravy – segment Air & Sea**.

Nárůst významu tohoto segmentu byl akcentován zejména během pandemie COVID-19, kdy nekoordinovaná opatření a globální šoky přispěly ke zvýšení **křehkosti a citlivosti** přepravních řetězců. V prostředí obtížné předvídatelnosti trhu potřebují exportéři a importéři flexibilní řešení, která jsou **časově spolehlivá** (dodací lhůta) a zároveň **nákladově přijatelná**.

Air & Sea řešení **výrazně snižuje celkovou dobu přepravy** z místa odeslání do místa určení (využití rychlosti letecké dopravy) v kombinaci s dopravním módem, který nabízí **nejnižší jednotkové náklady** na přepravní objem (využití efektivity námořní dopravy).

Ve výsledku tento segment přispívá k **odolnosti dodavatelských řetězců**. Integrátorům a zprostředkovatelům nabízí pro jejich zákazníky cenově a časově **vysoce konkurenceschopnou alternativu** k řešením, která jsou v zámořském importu a exportu (měreno objemově) primárně založena na námořní dopravě, sekundárně na železnici (Asie – Evropa) nebo výhradně na letecké dopravě.

Na druhou stranu je přeprava **Air & Sea organizačně poměrně náročná**. Vyžaduje totiž **fyzickou a datovou synchronizaci** toku zboží z důvodu diametrálně odlišného fungování obou módů, zejména z pohledu rychlosti, frekvence a kapacity dopravních prostředků. Z tohoto důvodu je trh poskytovatelů těchto služeb **relativně více koncentrovaný** ve srovnání s unimodální přepravou (např. silniční) nebo s běžnou intermodální přepravou (Kolář, 2019).

10.4.2 Konkrétní příklady a role integrátorů

Pro logistické řetězce mezi **Dálným východem a EU** je typický *Air & Sea routing* využívající **kombinaci námořní a letecké přepravy**. Příkladem je námořní vývoz zboží v kontejneru z východočínského přístavu do blízkovýchodního hubu (např. Dubaj nebo Dauhá), kde dojde k **dekonsolidaci** a následné překládce do leteckých kontejnerů (*ULD*) pro přepravu do Evropy (např. linka Dauhá – Praha přes Budapešť obsluhovaná letounem Boeing 777F dopravce Qatar Airways).

Integrátoři multimodálních řešení využívající Air & Sea jsou zpravidla globální logističtí poskytovatelé, kteří zastávají v jednotlivých módech **velmi odlišné role** (Poláček & Novák, 2020). Mohou vystupovat jako:

- **Konsolidátoři** a objednatelé přeprav.
- **Smluvní dopravci** nebo multimodální operátoři.
- **Agenty liniových námořních dopravců** (*Non-Vessel-Operating Common Carriers, NVOCC*).
- Čistí **zasílatelé**.

Příkladem těchto integrátorů jsou společnosti jako DB Schenker, Kuehne+Nagel, CEVA, DSV, Geis a DHL. Dokonce i původně čistě námořní rejdáři, jako je **Mediterranean Shipping Company (MSC)**, dnes rozšiřují své portfolio o železniční a leteckou přepravu, aby zvýšili komplexnost nabídky, a to včetně služeb Air & Sea.

Obrázek č. 19: Kontejnerová námořní loď m/s Nela rejdařství MSC (IMO 9839296, postavena roku 2019, kapacita 23 000 TEU, rejstřík/vlajka Panama)



Zdroj: Autor: Kees Torn / Wikimedia Commons / CC BY-SA 4.0,

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:MSC_AJACCIO & MSC_NELA_%28cropped%29.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:MSC_AJACCIO_%26amp;_MSC_NELA_%28cropped%29.jpg)

Zrychlený růst významu elektronického obchodu (e-commerce) jako dominantního prodejního kanálu, a to nejen v mezinárodních obchodních operacích (Machková, Černohlávková, Sato, 2014), který nastal již před vypuknutím pandemie COVID-19, vedl k **intenzifikaci konkurence** na trhu přepravních služeb. Tato konkurence je vyostřená nejen cenově, ale i **kvalitativně** (danou rostoucími nároky na spokojenost zákazníků a rychlost dodání). Společnosti, které byly dříve považovány za primární/tradiční integrátory (jako jsou DB Schenker, DHL nebo Kuehne+Nagel), čelí **sílicí konkurenci** ze strany subjektů jako je **Amazon**. Tito noví hráči typicky disponují schopností **efektivněji a rychleji zpracovávat data** týkající se nákupního chování spotřebitelů i firemních zákazníků. Díky tomu mohou s vyšší přesností **predikovat vývoj poptávky** po přepravních službách a lépe řídit trh logistických nemovitostí, popř. dalších navazujících segmentů. Není proto náhodou, že společnost **Amazon**, jež je zároveň řazena mezi **hlavní inovátory** v oblasti logistických a přepravních služeb, postupně **expanduje do role samotného dopravce a provozovatele**. Tato expanze zahrnuje trh leteckých zásilek, kde vystupuje pod značkou **Amazon Air/Prime Air**. Mimoto se angažuje i jako operátor, který **charteruje námořní kontejnerové lodě** a pronajímá si rejdařské kontejnery (*TEU*) a letecké kontejnery (*ULD*).

Dynamiku tohoto růstu dokládá fakt, že zatímco v roce **2016** si společnost pronajímala pouhé dva nákladní letouny (*freightery*), k červnu roku **2022** už provozovala flotilu téměř stovky nákladních letadel, a to částečně ve vlastnictví (Brett, 2022).

10.5 Air & Sea segment přeprav a ekologická udržitelnost – negativní externality

Je třeba zdůraznit, že multimodální kombinace **Air & Sea** může vést k **relativnímu snížení uhlíkové stopy** přepravy "od domu k domu" (*Door-to-Door*) ve srovnání s čistě leteckou přepravou, a to díky využití **námořní dopravy**. Obecně platí, že tato řešení přispívají ke zmírnění řady negativních externalit spojených s leteckou (nejen nákladní) dopravou.

Při srovnání unimodálních přepravních řešení (za použití jednotlivých módů) je nutné připomenout, že **průměrná ekonomická přidaná hodnota** vztažená k ceně jednoho kilogramu zboží je u letecké přepravy **výrazně vyšší** než u přepravy námořní.

Multimodální řešení Air & Sea, založené na strategii **Hub & Spoke** (kde je uzlem námořní překládkový terminál infrastruktury napojený na letecký konsolidační/dekonsolidační hub, např. Dubaj, Los Angeles), sice vede ke **zvýšené koncentraci emisí** (včetně CO₂) a **zvýšeným hladinám hluku** nebo vzniku **dopravních kongescí** v těchto uzlech a jejich blízkém okolí. Na druhou stranu, takto koncentrovaný distribuční profil sítě umožňuje **efektivnější využívání paliv a energií** (elektrina) v rámci celé přepravní sítě.

10.5.1 Závislost na fosilních palivech a inovace

Pro oba klíčové módy v segmentu Air & Sea – **leteckou i námořní přepravu** – platí, že jejich provoz je a v blízké budoucnosti bude **vysoce závislý na spalování fosilních paliv**. To kontrastuje s jinými dopravními obory, kde se v nejbližších letech očekává rychlejší přechod na alternativní, relativně environmentálně šetrné zdroje pohonu (např. elektrobaterie, vodík).

Příkladem pomalého přechodu v letectví je fakt, že mezi lety **2011 až 2019** bylo skutečně méně než **200 tisíc** komerčních letů s využitím biopaliv, přičemž pouze v roce **2019** proběhlo denně **více než 100 tisíc** komerčních letů se standardními fosilními palivy.

Pomalý rozvoj elektromobility v námořní nebo letecké dopravě, stejně jako další inovace, nebudou mít v nejbližších dekádách významný dopad na trh přepravních služeb s ohledem na omezení přepravní kapacity, doletu apod.

Navzdory této závislosti prošlo odvětví letectví za posledních 20 let řadou **technologických inovací**, zaměřených zejména na vývoj, konstrukci a **účinnost proudových motorů**. To vedlo k výraznému **snížení průměrné spotřeby leteckého paliva** potřebného na přepravu nákladu (a osob) na jednotku vzdálenosti. Například od konce 70. let 20. století do druhé dekady 21. století došlo k **relativnímu snížení spotřeby leteckého petroleje na tunokilometr o více než 40 %** (Rodrigue, 2020). Je však třeba poznamenat, že tento pozitivní efekt technologických inovací byl bohužel během posledních dvou dekád **výrazně negován celkovým rozvojem civilního letectví** (zejména přepravou osob).

10.5.2 Regulace v námořní dopravě

U **námořní dopravy**, jakožto součásti řešení Air & Sea, je hlavním zdrojem negativních externalit spalování fosilních paliv, jako je **mazut** (*Heavy Fuel Oil / Bunker Fuel, HFO*) nebo **lodní plynový olej** (*Marine Gasoil, MGO*).

Technologické inovace v tomto sektoru, který je dlouhodobě charakteristický nízkou ziskovostí pro provozovatele tonáže, jsou často **vynucené regulací** ze strany organizací jako je

Mezinárodní námořní organizace (IMO). Regulace trhu se zaměřuje především na snížení emisí síry vznikajících při spalování fosilních paliv.

Mezinárodně závazné pravidlo **IMO 2020** (Doplněk Přílohy IV úmluvy MARPOL) určuje maximální obsah síry v palivu na **0,5 %**. Pro provoz v rámci tzv. **Zón kontroly emisí** (*Emission Control Areas, ECAs*) je pak povolený podíl síry v palivu ještě přísnější, a to **0,1 %** (Kolář, 2020).

10.6 Integrace na trhu letecké a námořní dopravy – vliv na Air & Sea segment přeprav

Struktura trhu Air & Sea je v otázce využívání přepravní kapacity výrazně ovlivněna vysokou **tržní koncentrací** jak na trhu letecké nákladní, tak námořní liniové dopravy (Kolář, 2019).

Ačkoliv na trhu letecké nákladní dopravy působí **tisíce dopravců**, jen něco málo přes tisíc z nich je členem **Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA)**, a pouze menší část z těchto společností má **nezanedbatelný tržní podíl** (měřeno počtem letadel, uskutečněných letů, tunokilometry atd.).

Aliance leteckých dopravců zaměřené na přepravu nákladu se pouze částečně shodují s aliancemi, které sdružují dopravce cestujících. Tato skutečnost je důsledkem **významného podílu dokládkového systému** (*Bellyhold Cargo*) na celkové přepravě leteckých zásilek.

K datu vydání této publikace existovala v podstatě pouze **jedna globální aliance** sdružující letecké dopravce, kteří přepravují zboží formou dokládky a/nebo provozují nákladní letadla (*freightery*). Jedná se o **SkyTeam Cargo** (jeho členy jsou například Air France/KLM Cargo, Delta Air Logistics, Korean Air Cargo a China Cargo Airlines). V minulosti existovala konkurenční **WOW Cargo Alliance**, sdružující např. SAS Cargo a Singapore Airlines Cargo, nicméně tato aliance byla rozpuštěna v roce 2010.

Členové velkých aliancí primárně zaměřených na přepravu osob, jako jsou **OneWorld** nebo **Star Alliance**, spolupracují v oblasti přepravy leteckých zásilek spíše na **bilaterální bázi**. Neuskutečňuje se u nich v rámci aliančního členství společná spolupráce v klíčových oblastech, jako je **centralizace přepravních sítí, codesharing, geografická specializace** v nabídce služeb nebo realizace **společných marketingových strategií** pro náklad.

10.7 Další příležitosti a výzvy růstu významu nejen Air & Sea segmentu přeprav v mezinárodní nákladní přepravě

Pandemie **COVID-19** zasáhla všechny komerční dopravní módy – leteckou, námořní, silniční i železniční dopravu – s větší intenzitou než jakýkoliv jiný externí šok narušující v globalizované ekonomice výrobu, distribuci a spotřebu (Dirzka & Aciaro, 2022, Notteboom, Pallis & Rodrigue, 2020).

V prvních měsících pandemie došlo k **bezprecedentnímu omezení počtu komerčních letů**, zejména u letadel určených k přepravě osob. Vzhledem k tomu, že tato letadla představují **více než polovinu výkonů** letecké dopravy (měřeno v tkm) (IATA, 2022c), došlo de facto ke **krátkodobému částečnému kolapsu přeprav Air & Sea**. Zbývající kapacita, nabízená

freightery na pravidelných a charterových linkách, nebyla schopna pokrýt masivní výpadek **dokládkového systému** (*bellyhold cargo*).

Současně s tím, jak se během roku 2022 poptávka po přepravě osob **rychle a robustně obnovila**, způsobil tento neočekávaný vývoj komplikace pro provozovatele letadel a letišť, a to s ohledem na **dodržování harmonogramů** u přepravy leteckých zásilek (IATA, 2022d). Tato přetrvávající nestabilita, podobně jako v oboru námořní dopravy, negativně ovlivňuje cenovou hladinu a udržuje **výrazně vyšší přepravní sazby** u leteckých zásilek ve srovnání například s rokem 2019.

10.7.1 P2F Přestavby a E-commerce

Dalším významným a trvalým důsledkem pandemie, který je spojen s rozvojem **e-commerce**, je zvýšená aktivita subjektů zabývajících se **přestavbami letadel z osobní na nákladní verzi (P2F)** (*Passenger-to-Freighter*).

Cílem je **zvyšování přepravní kapacity** (zejména s ohledem na sezónní kolísání a skokové nárůsty objemů online prodeje spotřebního zboží). V důsledku toho se stávají **relativně krátkodobé P2F přestavby** mnohem častějším jevem v oboru letecké dopravy.

Zdroje

(mimo v textu těchto e-skript přímo uvedených):

ABDELGHANY, K. & ABDELGHANY A. 2018. Airline Network Planning and Scheduling. Wiley, 2018, 368 s., ISBN 978-1119275681.

ADAMEC, P.: Odborné články o civilním letectví (provoz, bezpečnost, regulace).
Různá odborná periodika, 2010 – současnost.

BRETT, D. 2022. Amazon rapidly expands European freighter operations [online]. Dostupné z: <https://www.aircargonews.net/sectors/e-commerce-logistics/amazon-rapidly-expands-european-freighter-operations/>

DIRZKA, CH. a ACIARO, M. 2022. Global shipping network dynamics during the COVID-19 pandemic's initial phases. Journal of Transport Geography [online], č. 99. ISSN 0966-6923. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103265>

International Transport Review. 2022. The top 10 busiest airports in the world by cargo handled [online]. Dostupné z: <https://www.internationalairportreview.com/article/107921/top-10-busiest-airports-world-cargo/>

GRANADOS, N. F., KAUFFMAN, R. J., LAI, H. a LIN, H. Decommoditization, Resonance Marketing, and Information Technology: An Empirical Study of Air Travel Services amid Channel Conflict. *Journal of Management Information Systems*. 2011-10-1, 28(2), 39–74. DOI: 10.2753/MIS0742-1222280203. ISSN 0742-1222.

KOLÁŘ, P. 2019. Intermodální přeprava se zvláštním zřetelem na její organizaci a řízení. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR. ISBN 978-80-7598-415-9.

KOLÁŘ, P. 2020. Is the age of global supply chains over? Or has the time of agile logistics and near-sourcing come? [online]. Dostupné z: <https://sites.utu.fi/covid-supply-chains/tag/petr-kolar/>

KOLÁŘ, P. 2021. Udržitelnost nebo „udržitelnost“ v logistice?... v zaměřovači námořní doprava. Logistics News – magazín pro výrobu, obchod a supply chain [online], roč. 17, č. 3. ISSN 1802-3746. Dostupné z: <https://digiport.digitania.eu/326/488623/16>

MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ, E. a SATO, A. 2014. Mezinárodní obchodní operace. 6. vydání. Praha: Grada.

Mezinárodní agentura pro energii (IEA). 2021. Global CO2 emissions in 2019 [online]. Dostupné z: <https://www.iea.org/articles/global-co2-emissions-in-2019>

Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA). 2021. WATS+ World Air Transport Statistics 2021 [online]. Dostupné z: <https://www.iata.org/contentassets/a686ff624550453e8bf0c9b3f7f0ab26/wats-2021-mediakit.pdf>

- Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA). 2022 a. The Value of Air Car Cargo Air Cargo Makes It Happen [online]. Dostupné z: <https://www.iata.org/contentassets/62bae061c05b429ea508cb0c49907c4c/air-cargo-brochure.pdf>
- Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA). 2022 b. ULD Regulation (ULDR) [online]. Dostupné: <https://www.iata.org/en/publications/store/uld-regulations/>
- Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA). 2022c. International Travel Drives May Air Traffic Recovery [online]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-07-07-02/>
- Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA). 2022 d. Air Cargo Market Analysis – Air cargo volumes fall to late-2020 levels [online]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---march-2022/>
- Ministerstvo dopravy ČR. 2022. Ročenka dopravy ČR 2021. Praha: Ministerstvo dopravy ČR. ISSN 1801-3090.
- NOTTEBOOM, T., PALLIS, T. A RODRIGUE, J-P. 2020. Disruptions and resilience in global container shipping and ports: the COVID-19 pandemic versus the 2008–2009 financial crisis. Maritime Economics & Logistics [online], č. 23. ISSN 1479-294X. Dostupné z: <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00180-5>
- NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P. a KOLÁŘ, P. 2011. Převážní, zásilatelství a logistické služby. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, ISBN 978-80-7357-735-3.
- POLÁČEK, B. a NOVÁK, R. 2019. Mezinárodní přepravní doklady. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR.
- PRUŠA, J. Svět letecké dopravy. 2007. 1.vyd. Praha: Galileo CEE Service ČR. ISBN 978-80-239-9206-9.
- RATHOUSKÝ, B., JIRSÁK P. a STANĚK, M. 2017. Strategie a zdroje SCM. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-639-5.
- RODRIGUE, J.-P. The Geography of Transport Systems. 5. vyd. New York: Routledge, 2020. ISBN 978-0-367-36463-2.
- ŘLP, 2019 – fyzicky poskytnuté materiály a materiály autorů
- TVRDOŇ, L., BAZALA, J. a KOL. 2017. Letecká doprava. 1. vyd. Praha: Verlag Dashöfer.
- SIDHARTH, R. 2022. TOP 10 (busiest) Cargo Airports in the world, 2022 [online]. Dostupné z: <https://www.logisticsinsider.in/top-10-busiest-cargo-airports-in-the-world-2022/>
- SYSEL, J., ZURYNEK, J. 2009. Management cestovní kanceláře a cestovní agentury. Praha: UJAK. ISBN 978-80-8672-378-5.
- Worldshipping. 2022. [online]. Dostupné z: <https://www.worldshipping.org/>

ZELENÝ, L. 2007. Osobní přeprava. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-266-2.

ZELENÝ, L. a kol. 2017. Osobní doprava. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-681-4.

ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. 2008. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, a.s. ISBN 978-80-7357-335-5.

Obecně použité internetové informační zdroje:

<https://www.obalove-materialy.cz/o-nas/clanky/proc-v-mezinarodnim-obchodu-musite-osetrit-drevene-obaly-proti-skudcum>

<https://www.youtube.com/watch?v=D1HPoo0hVuQ>

<https://www.statista.com/>

<https://www.iata.org/en/services/finance/cass/>

<https://www.iata.org/>

<https://www.icao.int/>

<https://www.ecac-ceac.org/>

<https://www.eurocontrol-int>

https://mobile.twitter.com/the_waco_system

<http://www.rlp.cz/sluzby/nase/Stranky/default.aspx>

www.euro.cz/doprava/pokracujte-rovne-dopravni-letadla-nad-ceskem-budou-moci-letat-primeji-tradicni-letove-trate-zmizely

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Letoun MD-11F – celé letadlo a připravený náklad před začátkem nakládky	8
Obrázek č. 2: Konsolidovaný náklad (kusové zásilky) před nakládkou do letounu MD-11F	9
Obrázek č. 3: Detail pohledu na zadní motor letounu MD-11F s částí konsolidované zásilky	9
Obrázek č. 4: Otevřené dveře pod hlavní palubu (vpředu vlevo dole) a na hlavní palubu (vzadu)	10
Obrázek č. 5: Letoun MD-11F – začátek nakládky na hlavní palubu pomocí velkoprostorových bočních dveří	10
Obrázek č. 6: Nakládka ULD na hlavní palubu letounu MD-11F pomocí zvedací rampy	11
Obrázek č. 7: Nakládka různých typů/druhů ULD na hlavní palubu letounu MD-11F	11
Obrázek č. 8: Nakládka ULD do letounu MD-11F (pohled z letištní plochy)	12
Obrázek č. 9: Náklad na hlavní palubě letounu A321P2F, detail kolečkových manipulačních drah	17
Obrázek č. 10: Dvě konsolidované zásilky umísťované na hlavní palubu letounu A321P2F	17
Obrázek č. 11: Prázdný nákladní prostor na hlavní palubě letounu B777F	18
Obrázek č. 12: ULD nákladním prostorem pod hlavní palubou	19
Obrázek č. 13: ULD na dopravním podvozku před otevřenými vraty do podpalubí osobního letadla	20
Obrázek č. 14: Airbus A320 společnosti British Airways v Praze.	49
Obrázek č. 15: Airbus A320 nízkonákladové společnosti Vueling na letišti Schiphol v Amsterdamu	57
Obrázek č. 16: Airbus A320 NEO společnosti Icelandair na odbavovací ploše letiště v Praze	59
Obrázek č. 17: Příklady vybraných typů ULD kontejnerů	73
Obrázek č. 18: Dokládka leteckého zboží v kontejnerech (ULD typu AKE) do letadla Airbus A330 provozovaného čínským dopravcem Hainan Airlines	74
Obrázek č. 19: Kontejnerová námořní loď m/s Nela rejdařství MSC (IMO 9839296, postavena roku 2019, kapacita 23 000 TEU, rejstřík/vlajka Panama)	79

Seznam formulářů

Formulář č. 1: Air cargo manifest společnosti Geis CZ s.r.o. Air + Sea Services	34
Formulář č. 2: Air cargo manifest U.S. Customs and Border Protection	35

Seznam grafů

Graf č. 1: Hodnota času při přepravě dané jednotky při využití pro různé dopravní obory mezi trhem odesílatele (vývozce) a příjemce (dovozce)	70
--	----

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: TOP 10 dopravci provozující přepravu leteckých zásilek v roce 2024	76
Tabulka č. 2: Hlavní světová letiště pro leteckou nákladní přepravu a hlavní světové námořní přístavy s kontejnerovými terminály v roce 2024	77



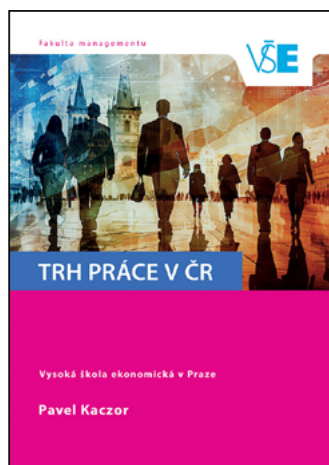
Z produkce Nakladatelství Oeconomica

více informací na <https://oeconomica.vse.cz/>



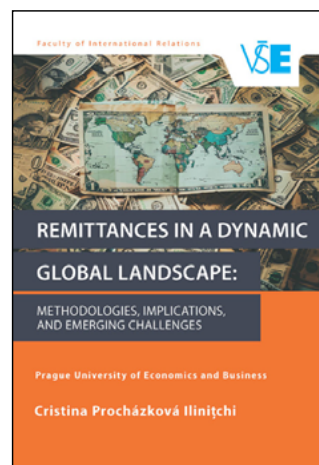
**Filip Hon a kolektiv:
Teorie demografických
projekcí (e-kniha)**

ISBN 978-80-245-2552-5,
1. vydání v el. podobě, 2025,
65 stran, zdarma ke stažení



**Pavel Kaczor:
Trh práce v ČR**

ISBN 978-80-245-2513-6,
1. vydání, 2024, 216 stran,
401 Kč



**Cristina Procházková
Ilinitchi: Remittances
in a Dynamic Global
Landscape**

ISBN 978-80-245-2511-2,
VŠE, 1. vydání, 2024,
238 stran, 496 Kč

Název

Autoři

Vydavatel

Doporučeno

Vydání

Návrh obálky

Počet stran

DTP

Sazba

Vybrané kapitoly z přepravy a logistiky II

doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc.

Ing. James Huňak, Ph.D.

doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc.

Vysoká škola ekonomická v Praze, Nakladatelství Oeconomica

pro magisterské studium na VŠE v Praze

2., aktualizované vydání v elektronické podobě

Daniel Hamerník, DiS.

87

Vysoká škola ekonomická v Praze, Nakladatelství Oeconomica

autoři

Tato publikace neprošla redakční ani jazykovou úpravou.

ISBN 978-80-245-2573-0

DOI: 10.18267/tb.2022.nov.2573.0

<https://doi.org/10.18267/tb.2025.nov.2573.0>

Zdarma ke stažení