

VYBRANÉ KAPITOLY Z PŘEPRAVY A LOGISTIKY II

MEZINÁRODNÍ LETECKÁ, AIR & SEA A VNITROZEMSKÁ VODNÍ OSOBNÍ PŘEPRAVA

Cítace:

Novák, R.; Kolář, P.; Huňak, J.; Zelený, L. (2022). *Vybrané kapitoly z přepravy a logistiky II (mezinárodní letecká, Air & Sea a vnitrozemská vodní osobní přeprava)* [online]. Praha: VŠE. ISBN 978-80-245-2469-6. Dostupné z: <https://doi.org/10.18267/tb.2022.nov.2469.6>

Radek Novák

Petr Kolář

James Huňak

Lubomír Zelený

2022

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
Katedra logistiky

Vybrané kapitoly z přepravy a logistiky II

mezinárodní letecká, Air & Sea a vnitrozemská vodní osobní přeprava

Radek Novák

Petr Kolář

James Huňak

Lubomír Zelený

2022



© Vysoká škola ekonomická v Praze, Nakladatelství Oeconomica – Praha 2022

ISBN 978-80-245-2469-6

DOI: 10.18267/tb.2022.nov.2469.6

<https://doi.org/10.18267/tb.2022.nov.2469.6>

Anotace

Skripta *Vybrané kapitoly z přepravy a logistiky II (mezinárodní letecká, Air & Sea a vnitrozemská vodní osobní přeprava)* byla sepsána především jako doplnění a aktualizace, resp. jako částečná náhrada v současné době chybějící studijní literatury k předmětům, jejichž výuku zajišťuje katedra logistiky fakulty podnikohospodářské VŠE v Praze.

Jde především o literaturu pro předměty vyučované v rámci vedlejší specializace Logistika – mezinárodní přeprava a zasílatelství, která je *mezinárodně odborně akreditovaná Evropskou logistickou asociací*. Jako doporučená literatura však předkládaná skripta slouží i pro další kurzy, jejichž výuku zajišťuje katedra logistiky FPH VŠE v Praze.

Zde uváděné texty se zaměřují na odborné problémové okruhy, jejichž zpracování dosud chybělo, nebo je již zastaralé nebo je obtížně dostupné (zejm. v případě zpracovaných problémových okruhů vycházejících z odborných zahraničních pramenů).

Z hlediska obsahu je v těchto skriptech zpracována problematika dvou nezávislých problémových okruhů pojednávajících o dvou dopravních módech (oborech):

- mezinárodní leteckou dopravu a přepravu (část A)
- vnitrozemskou vodní (říční) osobní přepravu (část B).

Radek Novák, za autorský kolektiv.

Obsah

ČÁST A	7
Ing. James Huňak, Ph.D., doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc.	7
1. Letecká doprava a přeprava – charakteristika, členění, druhy	7
1.1 Letecká přeprava a letečtí dopravci (letecké společnosti)	8
1.2 Pravidelná (linková) osobní letecká přeprava	11
1.3 Nepravidelná (charterová) osobní letecká přeprava	12
1.4 Všeobecné letectví	14
2. Infrastruktura letecké dopravy a přepravy	15
3. Letové navigační služby	20
doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc.	25
4. Mezinárodní letecká nákladní přeprava	25
4.1 Charakteristika a zaměření letecké nákladní přepravy	25
4.1.1 Provádění přepravy leteckých zásilek	26
4.1.2 Řetězec subjektů v letecké nákladní přepravě s ohledem na úlohu handlingu a konsolidátorů.....	30
4.2 Přepravní proces v mezinárodní letecké nákladní přepravě	32
4.2.1 Objednávání a provádění letecké nákladní přepravy z obchodního pohledu.....	32
4.2.2 Technicko – technologická realizace přepravního procesu v letecké nákladní přepravě.....	34
5. Přepravní vztahy v mezinárodní letecké nákladní přepravě	36
5.1 Charakteristika přepravních vztahů v mezinárodní letecké nákladní přepravě	36
5.2 Letecké přepravné	37
5.2.1 Letecké nákladní tarify TACT	38
5.2.2 CASS – Cargo Accounts Settlement Systems	39
5.3 Balení, stav a značení zásilek (nákladu).....	39
5.4 Letecká přeprava nebezpečných zásilek	40
5.5 Letecká přeprava živých zvířat	40
6. Přepravní doklady v mezinárodní letecké nákladní přepravě	41
6.1 Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě a její Dodatkový protokol (tzv. Varšavská úmluva, změněná v Haagu) ve vztahu k leteckému nákladnímu listu (AWB).....	42
6.1.1 Letecký nákladní list (AWB).....	42
6.2 Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (tzv. Montrealská úmluva) ve vztahu k leteckému nákladnímu listu (AWB) ..	45
6.2.1 Přepravované zásilky (náklad) a vydávání AWB	45
6.2.2 Obsah AWB nebo potvrzení o převzetí zásilky (nákladu).....	45
6.2.3 AWB jako dokument vztahující se k povaze zásilky (nákladu)	46
6.2.4 Charakteristika leteckého nákladního listu (AWB).....	46
6.2.5 AWB u zásilek (nákladu) s více kusy	47

6.2.6	Nesplnění požadavků na doklady.....	47
6.2.7	Odpovědnost za údaje uvedené v dokladech.....	47
6.2.8	Důkazní hodnota AWB	47
6.2.9	AWB z pohledu práva dispozice se zásilkou (nákladem)	48
6.2.10	AWB a doručení zásilky (nákladu).....	48
6.3	Neutrální letecký nákladní list.....	48
6.4	Další doklady používané v mezinárodní letecké nákladní přepravě	50
7.	Zasílatelé a další subjekty v letecké mezinárodní nákladní přepravě	51
8.	Mezinárodní instituce v letecké dopravě	51
8.1	Mezinárodní organizace pro civilní letectví	51
8.2	Mezinárodní asociace letecké dopravy.....	52
8.3	Evropská konference pro civilní letectví.....	54
8.4	Evropská organizace pro bezpečnost v letového provozu – EUROCONTROL.....	55
8.5	Světová organizace leteckého zboží (WACO – World Air Cargo Organisation)	56
	doc. Ing. Petr Kolář, Ph.D.....	58
9.	Letecká a námořní nákladní přeprava, segment přepravních služeb Air & Sea	58
9.1	Relativní výhody dopravních oborů a jejich kombinace	58
9.2	Provádění letecké nákladní dopravy.....	60
9.3	Trh letecké nákladní přepravy	62
9.4	Hlavní letecké a námořní huby – klíčové propojení pro fungování multimodálních (Air & Sea) přeprav s účastí mezinárodní letecké nákladní přepravy	63
9.5	Air & Sea segment přeprav a ekologická udržitelnost – negativní externality	67
9.6	Integrace na trhu letecké a námořní dopravy – vliv na Air & Sea segment přeprav	68
9.7	Další příležitosti a výzvy růstu významu nejen Air & Sea segmentu přeprav v mezinárodní nákladní přepravě	69
	Literatura a informační prameny	70
	ČÁST B	73
	doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc.	73
10.	Vnitrozemská vodní (říční) osobní přeprava	73
10.1	Charakteristika vodní (říční) osobní přepravy v našich zemích	73
10.1.1	Legislativní ukotvení vnitrozemské vodní (říční) osobní dopravy v ČR... ..	73
10.1.2	Vnitrozemská vodní osobní přeprava v ČR	74
10.2	Řízení vnitrozemské vodní dopravy.....	79
10.3	Zpoplatnění vnitrozemských vodních cest	80
	Literatura a informační prameny	82

ČÁST A

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

1. Letecká doprava a přeprava – charakteristika, členění, druhy

Civilní letectví je jedním z nejrychleji rozvíjejících se módům dopravy. Letecká přeprava má v současnosti již nezastupitelný význam.

Tento rozmach 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.

Letecká doprava je ale rovněž velmi **citlivé 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.

Všechny výše uvedené faktory významně ovlivňují poptávku po službách leteckých dopravců (společností). Letecká přeprava však disponuje řadou **benefitů** a vyznačuje se především vysokou rychlostí, pohodlím (v osobní přepravě), 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.¹

Letectví od té doby prošlo řadou změn, na kterých se podílela spousta vlivů. Jedním z nejdůležitějších 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 letečtí dopravci tak nečelili silné konkurenci. Po ekonomické deregulaci v USA si letecké společnosti na vnitrostátních linkách začaly určovat zcela samostatně své letové trasy včetně letových řádů, nabízené kapacity a tarify (výsledkem tedy byla volná soutěž v oblasti cen). Následně došlo dle očekávání ke snížení nákladů, zvyšování produktivity, a především poklesu cen přepravného. Došlo také 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.

¹ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

Proces deregulace letecké dopravy v EU byl zahájen v roce 1987 přijetím tzv. „**prvního balíku 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). Vyšší stupeň liberalizace přinesl tzv. „**druhý balík opatření**“ přijatý v roce 1990. Ten umožňoval větší svobodu v oblasti cenotvorby leteckých podniků.

Tzv. „**třetí balík opatření**“ představoval poslední fázi liberalizace trhu letecké dopravy v EU. 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:²

- **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.

1.1 Letecká přeprava a letečtí dopravci (letecké společnosti)

Leteckým dopravcem (společností) je (samostatná) firma provozující letadla za účelem přepravy cestujících, nákladu a pošty za úplatu.

Mezi hlavní aktivity, jež vykonává většina leteckých dopravců, lze zařadit mj. následující:³

- **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)
- **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

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

³ PRUŠA, J. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

Je nutné podotknout, že letečtí dopravci (letecké společnosti) mohou řadu z výše uvedených činností **outsourcovat** a zajistit jejich plnění prostřednictvím externích specializovaných firem (především handling nebo technickou provozuschopnost).

Leteckou přepravu lze členit mnoha způsoby, přičemž základním přístupem je následující rozdělení:⁴

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

Základním smluvním dokumentem pojednávajícím o civilním letectví na mezinárodní úrovni je **Úmluva o mezinárodním civilním letectví** (tzv. Chicagská úmluva) uzavřená v roce 1944 na Chicagské konferenci, jejíž platnost se však datuje až od 4. dubna 1947. Ta je neustále doplňována o dodatky (tzv. Annexy), jež se zabývají různými oblastmi civilního letectví.

Chicagská konference rovněž přinesla definici tzv. **leteckých svobod** (The Freedoms of the Air), které upravují oprávnění leteckých dopravců provozovat leteckou přepravu mezi jednotlivými 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 ČSA z Prahy do Frankfurtu)
- **4. svoboda:** právo přepravy cestujících, nákladu a pošty z území jiného státu do státu, ve kterém je dané letadlo zaregistrováno (např. let ČSA z Frankfurtu 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 Milána do New Yorku na lince Dubaj – Milán – New York společnosti Emirates)
- **6. svoboda:** právo přepravy mezi dvěma cizími státy jedním dopravcem přes stát, ve kterém je letadlo zaregistrováno (např. přeprava společností ČSA z Paříže do Moskvy přes Prahu; jinými slovy jde o kombinaci 3. a 4. svobody umožňující přepravu z Paříže do Prahy a odtud dále do Moskvy)
- **7. svoboda:** právo přepravy mezi územími dvou cizích států, přičemž let nezačíná ani nekončí v zemi registrace letadla (např. britský dopravce provozující linku mezi Prahou a Amsterdamem)
- **8. svoboda:** právo vnitrostátní přepravy na území cizího státu, přičemž let začíná, resp. končí, na území státu registrace letadla (tzv. kabotáž; např. přeprava z Bratislavy do Košic na lince Praha – Bratislava – Košice provozované ČSA)
- **9. svoboda:** vnitrostátní přeprava na území cizího státu, v rámci které se letadlo dlouhodobě nachází na tomto území (tzv. čistá kabotáž; např. linka Paříž – Toulouse provozovaná britským dopravcem).

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

V rámci EU je leteckým dopravcům z členských států povoleno využívat všechny výše uvedené svobody. Na relacích směřujících mimo EU jsou vždy konkrétní svobody předmětem dohody příslušných států.

V souvislosti s rostoucí konkurencí na trhu letecké přepravy hledají tradiční letecké společnosti (dopravci) další způsoby dosažení a udržení konkurenční výhody. Jedním z nich jsou tzv. **globální aliance leteckých dopravců**, jež se začaly objevovat v 90. letech 20. století. Cílem je vytvoření globální nabídky a distribuce leteckých přepravních služeb.

Aliance (seskupení) dopravců v letecké dopravě (zejména osobní) se začaly formovat i jako odraz snahy o dosažení maximální efektivity využití stávajících kapacit letadlové a letecké techniky a snahy o dosažení optimálního, a přitom lukrativního rozdělení stávajícího přepravního trhu – především vzájemnou koordinací směřování linek.

Leteckým společnostem tato forma integrace nabízí především **způsob jejich konsolidace bez nutnosti přímé fúze jejich jednotlivých společností**, kterým je zatím ve většině států (resp. v EU) z antimonopolních důvodů zabraňováno. Postupná státní deregulace – v oblasti antimonopolních, resp. antitrustových opatření – může působit proti dalšímu rozšiřování existujících globálních aliancí, resp. i proti jim samotným.

Letecké společnosti v rámci aliance mohou spolupracovat mj. v následujících oblastech:⁵

- koordinace letových řádů a kapacit,
- integrace rezervačních a odbavovacích systémů,
- nabídka průběžných cen do cílových destinací,
- nabídka společného 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 té době převládal názor, že letecká společnost, která nevstoupí do jedné z aliancí, nebude schopná zajistit si konkurenceschopnost a zanikne. Avšak ve světě existuje řada příkladů významných leteckých společností, jež nejsou součástí žádné aliance, a přesto hrají významnou úlohu na globálním trhu letecké dopravy (např. Emirates nebo Etihad Airways). V současnosti existují **tři aliance** leteckých dopravců: 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 jsou členem i České aerolinie. Jedná se v současnosti de facto o jedinou alianci, ve které jsou sdruženi letečtí dopravci provozující také nákladní leteckou přepravu, tj. přepravující především zásilky formou doklázky, resp. eventuálně provozující také speciální nákladní letadla (Frightery), srov. zde část Petra Koláře.

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

Mimo alianční seskupení jsou letecké společnosti vzájemně provázány mnoha **bilaterálními** (dvoustrannými) **dohodami o partnerství a např. o společném marketingu**.

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

1.2 Pravidelná (linková) osobní letecká přeprava

V osobní letecké přepravě se jedná o **lety provozované pravidelně** mezi dvěma nebo více se opakujícími body na pravidelných linkách leteckého dopravce, které jsou provozovány podle publikovaného **letového řádu**.⁶

V **letecké osobní přepravě** je v rámci tohoto druhu přepravy umožněna každému cestujícímu, který si zakoupil platný **přepavní doklad** (tedy letenku) pro příslušný let. Lze konstatovat, že **především ve vyspělých státech světa se papírové letenky již nevyužívají**. Členské společnosti sdružení IATA přestaly vydávat letenky v papírové formě v roce 2008. První **elektronickou letenku** vydaly americké aerolinie United Airlines v roce 1994. O deset let později činil podíl elektronicky vydaných letenek pouze 20 % a mj. z tohoto důvodu se zdál cíl stanovený organizací IATA (viz dále) o zrušení papírových letenek do roku 2008, nerealizovatelný. Tento krok však přinesl výhody nejen leteckým dopravcům, jejichž odvětví tak celosvětově ušetří až 3 miliardy amerických dolarů ročně, ale rovněž i cestujícím, kteří se nemusí obávat ztráty přepravního dokladu (elektronickou letenku lze vytisknout vícekrát).⁷ Elektronické letenky vydávají i letecké společnosti, které nejsou součástí IATA (především nízkonákladové aerolinie).

Vydání letenky leteckou společností předchází její **rezervace**. Tu je možné provést buď přímo u dopravce (resp. na jeho webových stránkách), nebo prostřednictvím vyhledávacích portálů (resp. **prodejců**), jež využívají služeb **globálních distribučních systémů** (např. Galileo, Amadeus, Sabre, Worldspan). Ty slučují nabídku několika stovek leteckých společností po celém světě. Globální distribuční systémy dnes poskytují spojení mezi prodejními agenturami (např. v rámci cestovní kanceláře či cestovní agentury) a jednotlivými leteckými společnostmi. Globální distribuční systémy se postupně začaly v rámci konkurence na trhu rozšiřovat o hotelové společnosti, rent a car společnosti apod.

S postupem času začalo docházet k oddělování leteckých společností od jednotlivých globálních distribučních systémů. Důvodem byly především změny vlastnických struktur a konkurence na trhu globálních rezervačních systémů. V současné době pracují globální distribuční systémy na trhu letecké dopravy na základě smluv s řadou leteckých společností.

Základní informace o konkrétních destinacích, podmínkách přepravy a podobně získávají globální distribuční systémy ze světové databáze letových řádů, které shromažďuje a následně publikuje společnost OAG (Official Airline Guide). Tarifní informace (ceny) se pak publikují přes další systémy, např. přes systém provozovaný organizací SITA.

Subjekty, které se zabývají prodejem dopravních cenin musí projít celým systémem akreditace, to znamená, že musí příslušné kanceláři IATA doložit svoji profesionální připravenost.

V praxi to znamená, že proces akreditace je závislý na splnění celé řady podmínek, ke kterým patří např.

- stanovení určitého období na trhu a placení záloh u IATA-BSP,
- proškolený personál s diplomem IATA,
- disponovat některým z globálních distribučních systémů,
- a některé další.

⁶ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

⁷ E-ticketing. IATA [online]. 2016 [cit. 2016-08-23]. Dostupné z: <http://www.iata.org/whatwedo/stb/pages/e-ticketing.aspx>

IATA akreditace se vždy týká konkrétní provozovny – lokace. To znamená, že má-li např. cestovní kancelář/agentura více poboček a chce v nich vystavovat letenky, musí vždy proběhnout samostatné akreditační řízení.⁸

V posledních letech roste popularita tzv. metavyhledávačů letenek, 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 je **komodizace produktu** poskytovaného leteckými společnostmi. Cestující se při nákupu letenky rozhodují především dle výše její ceny, což pro letecké dopravce znamená obtížnou diferenciaci produktu.⁹

1.3 Nepravidelná (charterová) osobní letecká přeprava

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

Existuje několik způsobů, jak mohou letečtí dopravci prodat kapacitu na charterové lety:¹⁰

1. Celou kapacitu letadla koupí **jedna cestovní kancelář**, která 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.
2. Letecká společnost prodá svou kapacitu v letadle **více cestovním kancelářím**. Daný případ je charakteristický absencí garanta letu, každá cestovní kancelář ručí pouze za místa, která má sjednaná ve smlouvě s dopravcem.
3. Další možností 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 letecká doprava je nezbytnou součástí produktu cestovního ruchu. Veškeré lety mají svůj letový řád, který zobrazuje potřeby cestovní kanceláře, ale také možnosti letecké společnosti.

Přístup leteckých společností k realizaci charterové dopravy je různý. Některé letecké společnosti zabezpečují tuto dopravu přímo, některé pro tuto činnost vytvářejí dceřiné či jiné společnosti.

Nákup přepravní kapacity leteckých společností je realizován na základě smlouvy. Pro objednatele jsou důležité údaje v uzavřené smlouvě, které se týkají především potřebných kapacit a cen otáčkových letů (tzn. let do cílové stanice a zpět). Ceny v nepravidelné letecké dopravě nejsou vně letecké společnosti regulovány ani usměrňovány a závisí především na situaci na trhu a výši nákladů dopravce.

⁸ SYSEL, J., ZURYNEK, J. *Management cestovní kanceláře a cestovní agentury*. Praha: UJAK, 2009. ISBN 978-80-8672-378-5.

⁹ 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.

¹⁰ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

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 taxy na dobu kalendářního roku stanovují jednotlivá letiště, avšak z pohledu uzavřené smlouvy je garantují letecké společnosti, které je rovněž na základě odbavených osob vyúčtovávají s objednavatelem.

Pro výpočet ceny letenky musí objednatel (zpravidla cestovní kancelář) použít tzv. load factor (procentní vytížení). Stanovené procento při výpočtu letenky představuje pro cestovní kancelář jedno z největších rizik při prodeji produktu, neboť bývá snahou snížit cenu letenky, tím i cenu produktu za předpokladu vyššího procenta plánovaného vytížení smluvní kapacity letadla. Tím se ovšem zároveň zvyšuje riziko případného neobsazení této kapacity.

Je třeba vzít v úvahu, že čím je vyšší stanovené procento vytížení charterového letu, tím nižší je cena letenky, ale zároveň větší riziko prodeje produktu. V případě stanovení nižšího procenta vytížení v rámci kalkulace se zvyšuje cena letenky, tím také celková cena produktu. Produkt se tak může stát na trhu méně konkurence schopný.

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

- platební podmínky
- přepravní podmínky.¹¹

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 **doprodávat volná místa v letadle** prostřednictvím svých webových stránek.

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.

¹¹ ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a.s., 2008. ISBN 978-80-7357-335-5.

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.

1.4 Všeobecné letectví

Všeobecné letectví (angl. General Aviation) lze charakterizovat jako **letecké aktivity, které nezahrnují komerční leteckou přepravu**. Do této kategorie spadá rozmanitá škála leteckých činností, které lze rozdělit následovně:¹²

- **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

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

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 diskrétnost, 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.

¹² ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

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.

2. Infrastruktura letecké dopravy a přepravy

Rozvoj letecké dopravy a přepravy je velmi úzce spojen s rostoucími nároky na infrastrukturu. Cílem této části je nejen popsat elementární prvky infrastruktury letecké dopravy, ale rovněž i nastínit způsoby jejího zpoplatnění, neboť je na první pohled zřejmé, že investice do letecké infrastruktury, její provoz a údržba jsou spojeny s poměrně vysokými náklady a nemohou být poskytovány bezplatně. Následující podkapitoly uvádí 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“.¹³

Mezi funkce, které plní většina letišť, lze zařadit následující:¹⁴

- 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 jsou zprostředkujícím prvkem mezi leteckou a pozemní přepravou a lze je tedy označit za **multimodální styčné uzly**. Soustředí se zde různé subjekty, jejichž cílem je nejen obsluha letadel, ale rovněž plynulé odbavení cestujících a zboží. Nároky na letištní infrastrukturu se stále zvyšují. Na počátku existence civilní letecké dopravy, se pro vzlety a přistání používaly nezpevněné dráhy s travnatou plochou. S rostoucí hmotností letadel a změnami jejich konstrukce se měnily požadavky na povrch a délku tzv. vzletových a přistávacích drah (zkr. VPD, angl. Runway). Z tohoto důvodu byla letiště nucena vybudovat komplexnější infrastrukturu zahrnující zpevněné VPD a pojezdové dráhy (většinou s cementobetonovým nebo asfaltovým povrchem). Úpravy letištních ploch a budov však probíhají kontinuálně, neboť stále vzniká potřeba přizpůsobovat infrastrukturu vnějším požadavkům. Jako příklad lze uvést **rostoucí nároky na bezproblémové odbavení velkokapacitních letadel** (jako jsou Boeing 747 nebo Airbus A380) a s tím související úpravu pojezdových drah, stojánek, nástupních mostů a v neposlední řadě i zkapacitnění čekáren pro cestující v terminálech či nákladních terminálů.

Letiště v současnosti představují **komplikovaný provozně-technický komplex**. Ke svému plynulému provozu musí zajistit řadu činností.

Tyto činnosti lze rozčlenit následovně:

- základní provozní služby
- handlingové služby
- komerční aktivity

¹³ 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

¹⁴ PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

Základní provozní služby slouží k zajištění bezpečného provozu letadel a cestujících. Jsou zajištěny buď samotným provozovatelem letiště, nebo jinými k tomu určenými subjekty (např. řízení letového provozu). Patří sem 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.

Handlingovými službami se rozumí **odravení letadel** (tzv. Ramp handling), **cestujících** (tzv. Passenger handling) a **nákladů** (zásilek) **na letišti**. V rámci zmíněného Ramp handlingu jsou poskytovány např. služby nakládky a vykládky zavazadel či nákladu, zásobování pohonnými hmotami, vybavení cateringem apod. Handlingové služby bývají většinou **poskytovány specializovanými firmami**, přičemž na letištích mezinárodního významu může působit více handlingových firem. Konkrétně na letišti v Praze – Ruzyni poskytuje tyto služby např. společnost Menzies. Každá letecká společnost, jež využívá služeb daného letiště, musí mít zvoleného svého handlingového agenta.

Moderní mezinárodní letiště ovšem nezahrnují pouze prvky infrastruktury nezbytné pro vlastní provoz letecké dopravy. Většina disponuje rovněž komerčními aktivitami. V oblasti osobní přepravy jde o obchody, gastronomická zařízení, autopůjčovny, supermarkety, konferenční centra, masážní salóny, kadeřnictví. V nákladní přepravě pak o sklady, celní služby, konsolidační centra, manipulační a překládací prostředky apod. Tyto služby jsou většinou zajišťovány externími subjekty, které využívají nebytové prostory pronajímané provozovatelem letiště.

Infrastrukturu letiště lze z funkčního hlediska rozdělit do čtyř základních sfér:¹⁵

- **Strana k vzletové a přistávací dráze:** Jde o tzv. neveřejnou část letiště (tzv. Airside), na které probíhá vlastní letadlový provoz. V těchto prostorách se mohou pohybovat pouze cestující, kteří prošli pasovou kontrolou, a zaměstnanci letiště. Nachází se zde mj. vzletové a přistávací dráhy (Runways), pojezdové dráhy (Taxiways), odbavovací plochy (Aprons) a odstavné plochy.
- **Strana k městu:** označovaná rovněž jako strana pozemní dopravy (tzv. Landside) či veřejná část a jde o prostory, jež jsou přístupné i necestujícím veřejnosti. Zahrnuje mj. příjezdové komunikace k letišti, parkoviště nebo dopravu v areálu letiště.
- **Odbavovací plochy a budovy pro cestující a náklad:** Představují spojující prvek mezi výše uvedenými stranami letiště.
- **Služby a technické provozy:** Jedná se o specifickou sféru, do které lze zařadit mj. zabezpečovací a radiokomunikační zařízení, provozní a technické služby, údržbu a zásobování letadel, energetiku, spoje a inženýrské sítě, konferenční centra, hotely apod.

Každé veřejné mezinárodní letiště musí disponovat kvalitním informačním systémem přispívajícím k snadnější orientaci cestujících a zjednodušení jejich pohybu v terminálu. Pro tyto účely slouží tzv. statický informační systém. Informace o odletech a příletech podává tzv. dynamický informační systém, který lze nalézt nejen v prostorách letiště, ale rovněž i na

¹⁵ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

webových stránkách. Ten poskytuje aktuální informace o odletech a příletech. Cestující mají v současnosti možnost si na řadě letišť např. objednat službu informačních SMS, v rámci které průběžně obdrží formou textové zprávy aktuální informace o konkrétním letu (předpokládaný čas odletu nebo příletu, terminál, odbavovací přepážka, odletová brána apod.).

Vlastnické struktury letišť se mohou lišit v závislosti na historickém vývoji dané země nebo stupni liberalizace letecké dopravy. Obdobně jako u leteckých dopravců, lze i v případě letišť zaznamenat privatizační trendy. Do 80. let 20. století byla letiště v Evropě prakticky ve vlastnictví jednotlivých států, případně samosprávných celků. K prvnímu průlomů došlo ve Velké Británii v roce 1987, kdy byla založena veřejně obchodovatelná společnost British Airport Authority spravující londýnské letecké přístavy Heathrow, Gatwick, Stansted a některá další britská letiště (např. Glasgow, Aberdeen, Southampton a Edinburgh).

Od té doby dochází globálně k postupné privatizaci letišť, přičemž její forma se může lišit. V případě Velké Británie došlo k prodeji celého letiště včetně letištní půdy soukromému subjektu, zatímco v jiných státech (např. Austrálie) měla privatizace podobu dlouhodobé koncese, v rámci které zůstává půda ve vlastnictví státu, který ji pronajímá soukromému provozovateli. Délka koncese se může lišit, např. v Itálii činí 40 let, v Budapešti 75 let. Jinou formou může být rovněž schéma Build-Operate-Transfer (BOT), v rámci kterého financuje rozvoj letiště soukromý investor, určitý počet let jej provozuje na svůj účet a ke dni vypršení kontraktu jej předá zpět státu. Soukromý investor se tak nestává trvalým vlastníkem letiště ani jeho infrastruktury, ale podílí se na jeho rozvoji a profituje z jeho provozu. V Německu se na vlastnictví letišť podílí kromě státu i jednotlivé spolkové země a města. Stejně tak existují případy, kdy stát prodá pouze určitý podíl akcií soukromé firmě a zbytek si ponechá.

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:¹⁶

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

Náklady na pracovní sílu se týkají především letišť, která zajišťují pracovně náročné aktivity, např. handling nebo ostraha letiště. Řada letišť se snaží tyto činnosti outsourcovat a tím dosáhnout lepší hospodárnosti provozu.

Poměrně vysokou náročnost na financování představuje rovněž údržba a provoz majetku letiště (ploch a budov), neboť velké množství letištních ploch je vystaveno venkovním povětrnostním podmínkám. Snahou letiště je rovněž realizovat pravidelné údržby s minimálním dopadem na provoz letiště. Jde tedy o proces, jenž je náročný i na časovou koordinaci.

Podstatnou část každého letiště tvoří rovněž odpisy, neboť letištní stavby mají vysoké pořizovací náklady. Za účelem obnovy a rozvoje těchto aktiv je většinou nezbytné využít externí finanční zdroje (bankovní úvěry, emise dluhopisů), které ovšem nejsou poskytovány bezplatně (úroky jsou dalším nákladem provozovatele letiště).

Výnosové položky 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.

¹⁶ PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

Existuje **několik typů letištních poplatků**. Zde je uveden jejich **základní přehled**.¹⁷

- **Přistávací poplatek:** Jeho účelem je úhrada nákladů spojených s údržbou a provozem vzletových přistávacích drah, pojezdových drah a odbavovacích ploch. Poplatek se zpravidla vztahuje k celému letadlu bez ohledu na počet přepravovaných cestujících nebo nákladu. Odvíjí se od maximální vzletové hmotnosti letadla (tzv. Maximum Takeoff Weight – MTOW), jež je stanovena výrobcem letadla. Poplatek je přímo úměrný MTOW, neboť se předpokládá, že letadla s vyšší MTOW způsobují vyšší opotřebení uvedených ploch. Přistávací poplatek se až na výjimky hradí pouze za přistání (odlet letadla je již v poplatku zahrnut).
- **Hlukový poplatek:** Letecká doprava produkuje řadu negativních externalit, mezi které patří jednoznačně hluk, jenž obtěžuje obyvatele obcí a městských částí nacházejících se v okolí letiště (především v ose vzletových a přistávacích drah). Snahou letišť je spolupráce s okolními obcemi a financování nezbytných opatření zmírňující dopady této externality (např. Letiště Praha v minulosti uhradilo instalaci protihlukových oken v domech nacházejících se v tzv. ochranném hlukovém pásmu). Tato opatření jsou zpravidla hrazena z hlukových poplatků, které hradí provozovatelé letadel. Poplatek se odvíjí opět od MTOW a hlukové kategorie konkrétního typu letadla stanovené organizací ICAO. Obecně platí, že typy letadel způsobující vyšší hluk, hradí vyšší hlukové poplatky.
- **Letištní taxa:** Tento poplatek se účtuje za každého cestujícího (hradí se většinou již při nákupu letenky; letecké společnosti ho de facto vybírají a následně odvádějí letišti) a slouží k úhradě nákladů spojených s výstavbou, provozem a údržbou terminálů určených pro odbavení cestujících. Letištní taxa se liší v závislosti na typu pasažéra. Cestující, jenž započal svou cestu na daném letišti, platí jinou sazbu než pasažér využívající letiště jako svůj přestupní bod. V takovém případě je nezbytné rozlišovat mezi tzv. transferem a tranzitem. Při tranzitu cestující přilétá a odlétá stejným letadlem se stejným číslem linky (jde o tzv. mezipřistání). V tomto případě cestující žádnou taxu neplatí, neboť využívá infrastrukturu letiště naprosto minimálně (v řadě případů ani neopouští letadlo). Naopak transferový cestující na daném letišti přestupuje z jedné linky na druhou a využívá tak více služeb letiště oproti tranzitnímu, z tohoto důvodu musí při nákupu letenky uhradit příslušnou taxu. Tato sazba je však stále nižší než u cestujícího, jenž z daného letiště odlétá, neboť nevyužívá prostor, ve kterém se nachází odbavovací přepážky, a veřejný prostor před letištem. Odletová letištní taxa se při zpátečním letu hradí pouze jednou.
- **Parkovací poplatek:** Jde o poměrně malou část příjmů letiště, jejímž účelem je úhrada nákladů na odstavné plochy a další prostory určené pro parkování letadel. Jejich výše závisí na MTOW, rozpětí křídel letadla a dalších faktorech. Zpravidla se neúčtuje prvních několik hodin parkování (většinou dvě až tři, v závislosti na typu letadla a konkrétním letišti).
- **Bezpečnostní poplatek:** V současnosti rostou požadavky na zajištění bezpečnosti na letištích, s čímž jsou spojeny poměrně vysoké náklady. Řada letišť z tohoto důvodu vybírá bezpečnostní poplatky, které jsou účtovány za každého cestujícího. Jde tedy o obdobu letištní taxy.

Je nutné zdůraznit, že **politika letištních poplatků** je v gesci jednotlivých provozovatelů letišť. Neexistuje žádný jednotný algoritmus výpočtu letištních poplatků a příslušných sazeb. Některé

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

výše uvedené poplatky tak nemusí letiště vůbec vybírat. Letecké přístavy prostřednictvím letištních poplatků mohou rovněž usilovat o rovnoměrné rozložení leteckého provozu v průběhu dne, například poskytováním slev v sedlových časech, které motivují letecké dopravce využívat letiště v době s nižším provozem. Stejně tak jsou letištní poplatky nástrojem k nalákání nových leteckých dopravců či jejich motivace k otevření nových spojení, resp. navýšení kapacity na stávajících linkách. Letiště často vytváří tzv. incentívni programy, v rámci kterých nabízí snížení sazeb některých letištních poplatků, případně jejich úplné odpuštění po určité době za předem stanovených podmínek.

V kontextu České republiky je jednoznačně dominantním letišťem letiště v **Praze – Ruzyni**, (dnes „Letiště Václava Havla Praha“), které bylo otevřeno v roce 1937 a od té doby prošlo výraznými změnami. V současnosti disponuje třemi terminály určenými pro odbavování cestujících. Terminál 1 je určen pro odbavování letů do zemí mimo Schengenský prostor. Vedle něj se nachází Terminál 2 z roku 2006, jež je určen pro odbavování letů směřujících do zemí Schengenského prostoru. Terminál 3 se nachází na jižní straně areálu letiště a je určen pro odbavování soukromých letů. K dispozici jsou rovněž dva terminály pro odbavení nákladu.

Ostatní mezinárodní letiště v ČR (v Brně, Ostravě, Karlových Varech a Pardubicích) mají spíše charakter lokálních letišť. Letiště v Brně a Ostravě nabízí spojení do několika evropských destinací, jež jsou provozována zpravidla nízkonákladovými nebo regionálními dopravci. Společně s pardubickým letišťem odbavují rovněž i charterové lety. Na území ČR je v provozu několik **mezinárodních letišť**. Naše nejvýznamnější civilní letiště **Praha – Ruzyně** je zařazeno do kategorie III. B ICAO. Prochází dlouhodobou generální přestavbou zahrnující jeho značné rozšíření, odbavuje majoritní podíl cestujících i nákladů. Velkým problémem pražského letiště je stále jen diskutovaná, ale dosud nepostavená tzv. **paralelní VPD**. Jsou zde k dispozici i **cargo terminály** vybavené na velmi vysoké úrovni, přičemž se jejich kapacita i kvalita poskytovaných služeb nadále zvětšuje (např. SITA CARGO – mezinárodní počítačové on-line odbavování a sledování leteckých zásilek).

Co se týče **organizace letadlového nákladního provozu, letečtí dopravci v ČR** v letecké nákladní přepravě provozují jak **pravidelné nákladní linky**, tak i **charterovou (nepravidelnou) přepravu**. Rovněž provádějí (včetně ČSA) v **oblasti osobní linkové přepravy** tzv. **dokládkový systém** přepravy nákladů (zásilky jsou podle konkrétních letadlových a letových podmínek dokládány do letounů nasazených na pravidelných osobních leteckých spojích, srov. zde část Radka Nováka). V dokládkové přepravě se **kusové (nebo kontejnerizované) zásilky odesílají ve stejném pořadí v jakém jsou přepravci (odesílateli) podávány k přepravě**.

Pravidelnou **mezinárodní leteckou nákladní přepravu** provozují v ČR jak letečtí dopravci (např. Qatar Airways Cargo, Turkish Airlines Cargo), tak i globální kurýrní společnosti (např. DHL Express, FedEx Express, UPS) a to do evropských i mimoevropských destinací. ČSA pravidelnou mezinárodní nákladní přepravu neprovozují a do budoucna o ní zatím neuvažují. Využívána jsou letiště Praha – Ruzyně, Brno – Tuřany, Ostrava – Mošnov; více se zaměřit na nákladní dopravu plánují i další letiště (Pardubice, České Budějovice).

Lze předpokládat, že se v budoucnu úloha českých letišť v nákladní přepravě zvýší, ať už jako cílových destinací či tranzitních bodů. Letecká nákladní doprava byla během pandemie Covid 19 jediným segmentem v oboru, který nezažil zásadní propad poptávky, objem leteckých zásilek vykazuje rostoucí tendenci. Kvůli velké poptávce během pandemie dokonce někteří dopravci upravili osobní letadla pouze k přepravě nákladu.

Vnitrostátní obchodní nákladní letecká přeprava je v ČR značně omezená, v letech 2019 2021 neuvádí Ročenka dopravy ČR žádné přepravní výkony.¹⁸ Dříve využívaná letecká přeprava pošty Praha – Ostrava – Praha byla ukončena v září 2010.

3. Letové navigační služby

Hlavním úkolem podniků zajišťujících letové navigační služby je **zajištění bezpečného prostředí pro letecký provoz**. Jde o komplex služeb poskytovaných uživatelům příslušného vzdušného prostoru, resp. letišť. Poskytování těchto služeb je regulováno mezinárodními standardy, neboť základní podmínkou je zajištění maximální bezpečnosti leteckého provozu hospodárným a kapacitně efektivním způsobem.

Podniky letových navigačních služeb jsou zpravidla organizovány v souladu s hranicemi jednotlivých států. Vzhledem k tomu, že hlavní objem letecké přepravy v Evropě probíhá na mezinárodních letových cestách vedoucích přes vzdušné prostory několika států, jsou kladeny vysoké nároky na koordinaci řízení letového provozu mezi jednotlivými státy.

Civilní letecký provoz ve vzdušném prostoru ČR zajišťuje organizace **Řízení letového provozu ČR, s. p. (ŘLP)**, která poskytuje veřejné letové provozní služby ve vzdušném prostoru ČR a na letištích Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov a Karlovy Vary.



Zdroj: ŘLP, 2019

Hlavním posláním Řízení letového provozu ČR, s. p., je poskytování letových provozních služeb. Tyto služby jsou poskytovány za účelem zabránění srážkám mezi letadly, mezi letadly a překážkami na provozní ploše a pro udržování rychlého a spořádaného toku letového provozu. Nejdůležitějším produktem podniku je bezpečnost letového provozu.

V souladu s právními předpisy a mezinárodními standardy civilního letectví, poskytuje ŘLP ČR, s. p., veřejné letové provozní služby uživatelům ve vzdušném prostoru České republiky a na letištích Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary. Jedná se o tyto základní typy služeb:

Moderní středisko IATCC Jeneč patří svou technickou vybaveností i úrovní zajišťovaných služeb mezi přední světové poskytovatele letových provozních služeb. Tento fakt vede spolu se strategickou polohou České republiky k vysoké oblíbenosti a využívanosti českého vzdušného prostoru leteckými dopravci.

Hlavními službami poskytovanými ŘLP jsou:¹⁹

- služba řízení letového provozu
 - oblastní služba řízení
 - přibližovací služba řízení
 - letištní služba řízení / služba řízení na odbavovací ploše

¹⁸ Ministerstvo dopravy ČR. *Ročenka dopravy ČR 2021*. Praha: 2022. ISSN 1801-3090

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>

- letová informační služba
- pohotovostní služba
- ohlašovna letových provozních služeb.

Oblastní služba řízení (Area Control Centre – ACC) zajišťuje služby v rámci letové informační oblasti (Flight Information Region – FIR), jejíž hranice jsou stanoveny příslušným státem (v ČR jsou její vertikální hranice shodné se státní hranicí). Větší země mohou na svém území mít několik letových informačních oblastí, stejně tak mohou vznikat letové informační oblasti přesahující hranice jednotlivých států. Oblastní služba řízení poskytuje služby letům pohybujícím se po řízených letových tratích. Jde o letadla nacházející se v horním vzdušném prostoru. Ten bývá v závislosti na aktuálním provozu pružně členěn vertikálně i horizontálně na jednotlivé sektory, přičemž každý z nich komunikuje s letadly na jiné frekvenci. Oblastní služba řízení v ČR sídlí v IATCC Jeneč.

Přibližovací služba řízení (Approach Control Service) dává pokyny letadlům nacházejícím se v dolním vzdušném prostoru v okruhu několika desítek kilometrů od příslušného letiště, jež odlétají či se přibližují k danému letišti. Cílem přibližovací služby řízení je zajištění bezpečného křížování letadel, která odlétají či směřují na příslušné letiště a dále vektorování letadel na přesný přibližovací systém přistávací dráhy včetně zajištění jejich sledu. Tato služba je zajišťována stanovišti APP (Approach Control Service Centre), konkrétně v ČR jde o Praha APP, Brno APP, Ostrava APP a Karlovy Vary APP.

Letištní služba řízení (Aerodrome Control Service) komunikuje s letadly nacházejícími se na provozní ploše letiště a letadly letícími v blízkosti letiště. Jde o letadla, jež se nachází několik kilometrů od daného letiště v ose přistávací dráhy v přistávací konfiguraci. Cílem je zajistit bezpečný provoz na vzletových a přistávacích drahách daného letiště. Letištní služba rovněž dohlíží na bezpečné pojiždění letadel po provozní ploše letiště. Tato služba je zajišťována stanovišti TWR, přičemž ŘLP ČR ji poskytuje na letištích Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov a Karlovy Vary. Součástí letištní služby řízení je i služba řízení na odbavovací ploše zahrnující vedení letadel po pohybové ploše letiště a zavádění letadel na určená stání.

Letová informační služba poskytuje rady a informace nezbytné pro bezpečné a účinné provádění letů. Pohotovostní služba vyhledává pátrání a předává požadavky na poskytnutí pomoci národní pátrací a záchranné službě. Informuje záchranné koordinační středisko o letadlech, která by mohla potřebovat službu pátrání či záchrany.

Ohlašovna letových provozních služeb spočívá zejména v poskytování služeb spjatých s podáváním letových plánů, jejich distribucí a příjmem zpráv letových provozních služeb.

Vzdušný prostor v Evropě je rozdělen na horní a spodní, přičemž hranice mezi nimi není ve světě ani v Evropě sjednocená. Pohybuje se v intervalu od FL 180²⁰ do FL 285, konkrétně v ČR začíná horní vzdušný prostor nad FL 250 včetně. Spodní vzdušný prostor je využíván pro kratší lety a přílety, resp. odlety letadel v okolí letišť, zatímco horní vzdušný prostor se využívá pro cestovní hladiny.²¹

²⁰ FL (Flight Level) označuje letovou hladinu, jež je udávána ve stovkách stop (1 stopa odpovídá 30,48 cm). FL 100 je tedy 10 000 ft (stop), což představuje výšku 3 048 m.

²¹ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

Tok letového provozu je organizován prostřednictvím tratí letových provozních služeb. Ty se skládají z následujících prvků:

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

V případě **letové cesty** (Airway) se jedná o řízenou oblast (resp. její část), jež je vybavena radionavigačním zařízením. Je zřízena v podobě koridoru, v jehož hranicích musí být let proveden.

Trat' prostorové navigace (Area Navigation Route – RNAV route) se týká letadel, která jsou schopná využívat prostorovou navigaci. K tomu slouží radionavigační zařízení, kterým musí letadlo disponovat.

Příletové (STAR – Standard Arrival Routes) a **odletové** (SID – Standard Instrument Departures) **tratě** slouží pro organizaci provozu v okolí letišť (tzv. koncové řízené oblasti). Cílem je rovněž oddělení odletů a příletů letadel.

Velmi zjednodušeně lze shrnout, že každá letová trať (včetně příletových a odletových) se skládá z traťových bodů, přičemž každý z nich má svou pevně stanovenou polohu. Jakékoliv odchýlení od schválené letové trati je možné výhradně se souhlasem služby řízení letového provozu.

Změnu přinesl únor 2021,²² kdy byl v České republice dokončen projekt **létání po volných tratích tzv. Free Route Airspace** (FRACZECH). Po dlouhé době z letových hladin nad FL95 (přibližně 3 kilometry) zmizely klasické letové tratě. Lety IFR je tak možné plánovat po přímých segmentech s možností vložení mezilehlých bodů FRA. Při přelétávání hranic českého vzdušného budou piloti i nadále používat konkrétní vstupní a výstupní body. Systém letových tratí pod FL95 zůstává zachován.

Letečtí dopravci tak mohou plánovat lety po takzvaných volných tratích mezi vybraným vstupním a výstupním bodem, což je rozdíl oproti dosavadní pevně definované struktuře tras. ŘLP uvádí, že hlavním přínosem FRACZECH je možnost pružnější a rychlejší reakce na změny v provozních tocích a požadavky leteckých provozovatelů. Změna přináší větší variabilitu plánování i napřimování trajektorie.

Zavedení FRA vyplývá z evropské legislativy a je podmínkou pro integraci do nadnárodního FRA prostoru, který uvedené přínosy výrazně znásobí. Výrazně se tak napřímí tok letového provozu nad Evropou. **Organizace EUROCONTROL** uvádí, že po dokončení projektu letadla letící skrze evropské nebe každý den spálí až o tři tisíce tun paliva méně a současně s tím sníží svoji uhlíkovou stopu o 10 tisíc tun CO₂. Letečtí dopravci na základě toho ušetří aerolinkám tři miliony eur.²³

Služby letových navigačních služeb nejsou pochopitelně poskytovány zdarma, neboť provozování těchto služeb je spojeno s relativně vysokými náklady na nezbytnou infrastrukturu, lidské zdroje apod. Uživatelé vzdušného prostoru jsou proto (až na výjimky, srov. níže) povinni uhradit **poplatky za letové navigační služby** subjektům, které tyto služby poskytují.

Způsob determinace příslušných poplatků je v současnosti regulovaný a v EU prošel v posledních letech významnými změnami. Legislativní normy upravující princip stanovení

²² Tato část je zpracovaná na základě podkladů poskytnutých organizací Řízení letového provozu ČR, s. p.

²³ www.euro.cz/doprava/pokracujte-rovne-dopravni-letadla-nad-ceskem-budou-moci-letat-primeji-tradicni-letove-trate-zmizely

a výběru poplatků za letové navigační služby jsou především Nařízením Komise (EU) č. 691/2010 (resp. jeho novelizace Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 390/2013) a dále Nařízením Komise (ES) č. 1794/2006 ve znění Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 391/2013. Uvedená nařízení EK zásadním způsobem změnila proces rozpočtování a stanovování jednotkových cen poskytovatelů letových navigačních služeb pro členské státy EU. Jde především o tyto změny:

- Předchozí princip plného pokrývání nákladů byl nahrazen principy určených nákladů a sdílených rizik.
- Sazby poplatků jsou stanoveny na základě výkonnostního plánu, jenž je sestavován na tzv. referenční období. První referenční období trvalo 3 roky (2012–2014), následující jsou již pětiletá. Ceny za poskytování letových navigačních služeb jsou součástí výkonnostních ukazatelů a schvaluje je národní regulátor (v ČR je to Úřad pro civilní letectví) a Evropská komise. Skutečný vývoj leteckého provozu se následně porovnává s předpokládanými hodnotami výkonnostního plánu, přičemž výsledný rozdíl je základem pro určení cen v následujících letech. Jednotkové ceny jsou vyhlášeny pro každý jednotlivý rok na celé referenční období (před jeho začátkem).

Poskytovatelé letových navigačních služeb jsou s ohledem na současnou legislativu vystaveni dvěma typům rizika:

- Riziko nákladů: odchylky skutečných nákladů od plánovaných jdou k tíži, resp. ve prospěch poskytovatele letových navigačních služeb.
- Sdílené riziko vývoje provozu: odchylky skutečného vývoje provozu od plánovaných hodnot jsou sdíleny následujícím způsobem:
 - Vývoj provozu v intervalu -2 % až +2 % oproti plánu – finanční důsledky nese poskytovatel letových navigačních služeb
 - Pokud se odchylka provozu pohybuje od -10 % do -2 %, jsou finanční důsledky sdíleny s uživateli. 70 % z propadu výnosů hradí uživatelé v roce n+2 formou zvýšené sazby za přeletovou jednotku, zbytek propadu (30 %) jde k tíži poskytovatele.
 - V případě, že interval odchylky provozu činí +2 % až +10 %, je toto riziko provozu rovněž sdíleno s uživateli, avšak tentokrát je 70 % z nadlimitních výnosů vráceno uživatelům v roce n+2 snížením sazby. Zbývá část výnosů (30 %) zvyšuje zisk poskytovatele.
 - Pokud by se skutečný provoz od plánovaného lišil o více než 10 % (oběma směry), musí poskytovatel v roce n+2 svým uživatelům vrátit veškeré nadlimitní výnosy, resp. uživatelé zcela uhradí provozovateli propad výnosů.

Poplatky za letové navigační služby lze rozdělit do dvou kategorií:

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

Základem pro **výpočet poplatku za traťové služby** (resp. přeletových poplatků) je součin sazby za přeletovou jednotku (stanovená v eurech) a počet přeletových jednotek. Sazba za přeletovou jednotku je vždy stanovena na každý rok v rámci tzv. referenčního období a je předmětem regulace popsané výše. Státy, jejichž měnou není euro, musí každý měsíc tuto sazbu aktualizovat s ohledem na pohyb měnového kurzu. Počet přeletových jednotek je součin faktoru vzdálenosti a faktoru hmotnosti. Faktor vzdálenosti je vzdálenost v km mezi bodem vstupu

letadla do příslušného vzdušného prostoru do bodu jeho výstupu vydělena 100, přičemž tato vzdálenost je vždy snížena o 20 km za každý vzlet a přistání na letišti příslušného FIR (pokud letadlo v daném FIR pouze přelétá, vzdálenost se nezkracuje). Faktor hmotnosti je odmocnina z jedné padesátiny maximální vzletové hmotnosti letadla v tunách (tzv. Maximum Takeoff Weight – MTOW). Členské státy organizace Eurocontrol uzavřely dohodu pro efektivnější systém výběru přeletových poplatků. Jejich výběr zajišťuje zmíněná organizace centrálně za všechny členské státy. Výhodou pro dopravce je snížení administrativní zátěže, neboť od všech členských zemí obdrží pouze jednu fakturu. Vybrané poplatky Eurocontrol následně přerozdělí jednotlivým provozovatelům letových navigačních služeb. Poplatky za traťové služby se týkají prakticky všech letadel vstupujících do příslušného vzdušného prostoru až na následující výjimky:

- VFR lety²⁴
- lety letadel do maximální certifikované vzletové hmotnosti 2 tun včetně
- vládní lety
- lety za účelem pátrání a záchrany apod.

Poplatek za přiblížovací a letištní služby je určený pouze pro letadla, jež odlétají či přilétají na příslušné letiště a jeho sazby a postup výpočtu se mohou lišit podle jednotlivých letišť. Na letištích v ČR, kde zajišťuje přiblížovací a letištní služby Řízení letového provozu ČR, se spočítá jako přiblížovací jednotka vynásobená příslušnou sazbou (v současnosti 6 800 Kč), přičemž přiblížovací jednotka odpovídá jedné padesátině MTOW v tunách umocněné na 0,7. Postup výpočtu na ostatních letištích v ČR včetně příslušných sazeb se může lišit. Tyto poplatky však v žádném případě nelze zaměnit za tzv. letištní poplatky popsané v předchozí podkapitole. Letištní poplatky si účtuje provozovatel letiště a slouží k úhradě nákladů spojených s provozováním leteckého přístavu a zisku, zatímco poplatky za přiblížovací a letištní služby vybírá organizace zajišťující letové navigační služby na příslušném letišti. Obdobně jako v případě traťových poplatků jsou osvobozeny některé lety, jde mj. o následující:

- 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.

²⁴ Let VFR (Visual Flight Rules) je let prováděný podle pravidel pro let za viditelnosti.

4. Mezinárodní letecká nákladní přeprava

4.1 Charakteristika a zaměření letecké nákladní přepravy

Obecně platí, že během posledních let význam letecké nákladní přepravy (Air cargo) celosvětově roste²⁵.

Značné odlišnosti od osobní letecké přepravy (ve vlastní realizaci provádění přepravního procesu, ale i ve způsobu prodeje a marketingu apod.) vedly k tomu, že řada leteckých dopravců se leteckou nákladní přepravou nezabývá vůbec, nebo jen doplňkově (to se týká většiny klasických osobních dopravců)²⁶.

Letečtí dopravci, kteří se specializují na provozování jak pravidelných (linkových), tak i nepravidelných (charterových) nákladních přeprav, však dosahuje velmi dobrých obchodních výsledků.

V poslední době je největší a stále rostoucí kategorií nákladní přepravy přeprava kusových zásilek, vyskytují se ale i nadgabaritní charterové přepravy (srov. níže).

Reálně se pak jedná o multimodální, intermodální či zpravidla také kombinované přepravy, s majoritním zastoupením letecké přepravy, realizované na bázi z domu do domu (event. v režimu Just in time). Právě ty především jsou dnes v letecké nákladní přepravě považovány za dominantní **letecký náklad**.

Separátně se v tomto kontextu zpravidla uvádějí letecky přepravované **expresní zásilky** a dále i **letecká pošta**, na které se vztahují **speciální přepravní podmínky**.

U letecké pošty, tak jako je tomu u přepravy pošty eventuálně realizované i v ostatních dopravních módech, jde o přepravní předpisy zcela samostatně vydávané. Přeprava poštovních zásilek je zajišťována na základě **dohod leteckých dopravců s poštovními společnostmi**, přičemž musí být dodržovány podmínky dané **Světovou poštovní organizací**, UPU (**Universal Postal Union**), resp. dohodami mezi leteckými dopravci a konkrétními národními poštovními správami. Význam přepravy letecké pošty však v posledních létech značně poklesl (vzhledem k využívání IT technologií komunikace). Právě v tomto kontextu byla jako základní, obecně reflektovaná, charakteristika letecké přepravy bezesporu využívána její **rychlost**. Je třeba konstatovat, že mezi společnostmi, které začaly maximálně využívat fenomén rychlosti letecké přepravy, s jinými dopravními módy neporovnatelné, byly již od počátků samotné letecké dopravy právě **poštovní společnosti**²⁷.

Využívání výhod s ostatními módy nesrovnatelné rychlosti letecké nákladní přepravy, s postupem času akcentovaly **operátoři KEB** (kurýrních, **expresních** a balíkových) **služeb** – tj. především společnosti zabývající se expresní přepravou kusových zásilek. Mezi expresní, globálně působící společnosti patří společnosti DHL, TNT²⁸, UPS a Federal Express²⁹, které tvoří celosvětově působící tzv. **velkou čtyřku**.

²⁵ V období pandemie Covid-19 výrazně vzrostl objem mezinárodní letecké nákladní přepravy, zatímco osobní přeprava fatálně stagnovala.

²⁶ Zdroj: Charakteristika procesu přepravy: Letecká doprava, 29.6.2017, Ing. Leo Tvrdoň, Ph.D., ALog., Ing. Jaroslav Bazala, Ph.D., ALog. a kolektiv autorů, Verlag Dashöfer.

²⁷ V některých státech byla letecká pošta přepravována ještě dříve, než započala letecká osobní přeprava.

²⁸ Společnost TNT Express Worldwide byla pohlcena společností UPS.

²⁹ FedEx např. v roce 2013 provozovala (dle IATA WATS 2014) celkem 257 tzv. širokotrupých letadel. To je největší počet takových letadel v rámci jednoho dopravce.

Co se týče **charakteristik letecké přepravy**, nemělo by se ale také zapomínat, že pro leteckou přepravu je obecně charakteristická i její relativní **spolehlivost a bezpečnost**.

Na druhou stranu **letecká doprava je jednoznačně nejvíc ekologicky zatěžujícím dopravním módem** (zejména pro extrémně velké zplodiny, ale také nadměrný hluk). Ekonomicky vzato je letecká nákladní přeprava **nejdražším módem nákladní přepravy**.

Pomocí letecké nákladní přepravy jsou zpravidla přepravovány **nejen zásilky, které potřebují rychlou přepravu** (např. rychle zkazitelné zásilky, potřebné náhradní díly a součástky, zdravotnický materiál), **ale také zásilky na delší přepravní vzdálenost** anebo **zásilky s větší cenou** (poměrem hodnoty a hmotnosti/objemu, tzv. voluminézností).

4.1.1 Provádění přepravy leteckých zásilek

Letecká nákladní přeprava je celosvětově zaměřena **především na přepravu kusových zásilek**, které jsou v jednoznačné většině případů **konsolidovány**, tzn. **paletizovány** či **kontejnerizovány** (srov. dále ULD přepravní jednotky a kap. 9.2. Petra Koláře).

Pro účely přepravy konsolidovaných zásilek letecká přeprava využívá zejména speciálních palet, a především pak speciálních kontejnerů – tzv. **ULD přepravní jednotky – Unit Load Devices** (srov. zde kap. 9.2. Petra Koláře). Ty se však dost podstatně liší od v jiných oborech používaných mezinárodně unifikovaných přepravních prostředků (jednotek) – zejména od ISO kontejnerů – a to jak svým **tvarem**, tak i rozměry. Smyslem zde charakteristických tvarů a rozměrů je snaha o maximální využití tvaru, resp. objemu trupu letadla. Od v ostatních módech používaných přepravních prostředků se ale ULD liší i svojí relativně malou tzv. **mrtvou hmotností** (tara). To je způsobeno materiálem, ze kterého jsou tyto ULD přepravní jednotky vyrobeny. Tyto vlastnosti samo sebou vycházejí ze zájmu o **maximální využití prostoru a nosnosti letadla** (srov. zde část Petra Koláře).

Obrázek č. 1: ULD na manipulačním vozíku při prevozu od letadla



Obrázek č. 2: ULD během nakládky/vykládky do letadla



Obrázek č. 3: ULD umístěná v letadla pod hlavní palubou (dokládka do osobního letadla)



Zdroj: Obrázek č. 1 až 3, Ing. Lenka Nováková (vlastní foto)

V rámci letecké nákladní přepravy se ale přesto celkem běžně přepravují také běžné **europalety**, které však někdy bývají i konsolidovány do větších celků s tím, že prioritní je i v těchto případech snaha o jejich maximální zajištění proti nežádoucímu pohybu. Vzhledem k tomu, že europalety jsou vyrobeny ze dřeva, bývají s jejich použitím v mezinárodní letecké přepravě někdy problémy (možná přítomnost škůdců a proto nutné jejich ošetření). V tomto kontextu platí **SPM 15 – International Standard for Phytosanitary Measures**. Jde o normu, která **má bránit zavlečení ve dřevě obsažených škůdců z jednoho státu do druhého** a chránit tak lesy. **Tento standard neplatí automaticky, ale dnes ho již vyžaduje většina států světa.** Dříve mnohokrát došlo k případům, že byli v obyčejných dřevěných bednách a paletách z cizích státech brouci a larvy, kteří se následně rychle rozšířili, protože v novém prostředí neměli žádné nepřátele. **Cílem normy je, aby jakýkoli dřevěný obal byl vyrobený a ošetřený takovým způsobem, který nebezpečné organismy zahubí.** Základem je výroba obalu z pečlivě kůry zbaveného materiálu včetně kůry kolem suků. Další podmínky pro splnění normy jsou například vysušení dřeva v uzavřené komoře, aby jeho vlhkost klesla pod 20 %. Dřevo se ošetřuje i tepelně, což má za cíl zahubit mikroorganismy, plísňe a houby. Norma požaduje, aby v jádru dřeva byla aspoň 30 minut teplota 56°C. Procesů, kterými se ze dřeva odstraňují živé organismy je ale ještě více.

Dřevěné palety, ale i eventuálně používané dřevěné obaly apod. mohou být škůdci napadeny nejen před a při výrobě, ale i během používání. Zejména palety skladované ve venkovním prostředí, kde na ně působí počasí. K přenosu škůdců může dojít i při skladování ošetřeného dřeva vedle neošetřeného. I proto **musí být osvědčení ISPM aktuální.** Řada států má velmi přísné lhůty pro to, jak staré může být osvědčení o ošetření dřeva (např. Nový Zéland požaduje, aby dřevo dopravené na jeho území prošlo ošetřením maximálně 21 dnů před odesláním).

V případě, že dřevěné obaly nemají ověření, že prošly ošetřením proti škůdcům, nebude umožněna vykládka zboží případně bude nařízeno, aby ošetřením prošlo v místě vykládky (což se může velmi prodražit, bez ohledu na možné zpoždění dodání zásilky).³⁰

³⁰ Zpracováno podle: <https://www.obalove-materialy.cz/o-nas/clanky/proc-v-mezinarodnim-obchodu-musite-osetrit-drevene-obaly-proti-skudcum>

Obrázek č. 4: Konsolidované a proti nežádoucímu pohybu zajištěné zásilky (nákladu) původně na dřevěné EPAL paletě jsou umísťovány do trupu nákladního letadla



Foto: Vojtěch Kolář (měsíčník Logistika)

Není však výjimkou, že pomocí letecké nákladní (charterové) přepravy jsou přepravovány i nadgabaritní zásilky. V takových případech bývá použití letecké nákladní přepravy nenahraditelné a některé obchodní operace se bez ní zpravidla ani jinak nedají realizovat³¹.

Jak již bylo výše zmíněno, u letecké nákladní přepravy je třeba brát ohled také na to, že tato je ve svém komplexu až na minimální výjimky vždy realizována jako přeprava multimodální, resp. zpravidla jako přeprava intermodální či kombinovaná (srov. zde kap. 9.2 Petra Koláře). **Letecky přepravované zásilky jsou tak s ohledem na konkrétní typy letadel limitovány nejen svojí hmotností, ale i objemem a tvarem** (proto se často používá výše zmíněných ULD).

³¹ Viz např. dnes již legendární přeprava do Austrálie (Perth) organizovaná zasílatelstvím DB Schenker v roce 2016. Viz: <https://www.youtube.com/watch?v=D1HPoo0hVuQ>

U konkrétních leteckých nákladních přeprav je proto třeba brát dále zřetel nejen na limitující charakteristiku používaných letadel, ale i na **dostupnost a vybavení letišť**, včetně jejich propojení na infrastrukturu dalších dopravních módů (zejm. silnice a železnice).

4.1.2 Řetězec subjektů v letecké nákladní dopravě s ohledem na úlohu handlingu a konsolidátorů

V letecké nákladní dopravě je další charakteristikou, která ji spolu s jejími technicko – technologickými zvláštnostmi podmiňuje, i pro ni do značné míry charakteristický řetězec zde zúčastněných subjektů: **odesílatel** (příkazce) – **zasílatel** – **konsolidátor** (integrátor) – **handling** – **dopravce** – **příjemce**.

Tzv. **handling zajišťuje pozemní služby neboli odbavení cestujících a zásilek (nákladů) a letadel pro letecké dopravce**.

Handling provádí **specializovaný neutrální subjekt** zajišťující především **manipulaci** (eventuálně ještě některé další operace) **se zásilkami** (nákladem) **na letišti**, resp. jde především o jejich nakládku a vykládku do/z letadel. Každý dopravce, který využívá služeb konkrétního letiště na něm musí mít svého handlingového agenta.

Obrázek č. 5: Freighter (Airbus A 330 – 200 F) Turkish Cargo během nakládky a vykládky dveřmi na hlavní palubě



Foto: Vojtěch Kolář (měsíčník Logistika)

V rámci tzv. Ramp handlingu jsou poskytovány zejména služby spojené s nakládkou a vykládkou zásilek a nákladu (na pravidelných linkách zejm. ULD), ale např. i zásobování pohonnými hmotami. Na velkých letištích mezinárodního významu zpravidla působí zároveň i více handlingových firem (srov. zde část Lubomíra Zeleného).

Obrázek č. 6 a 7: Manipulační prostředky s leteckými zásilkami během nakládky (vykládky)

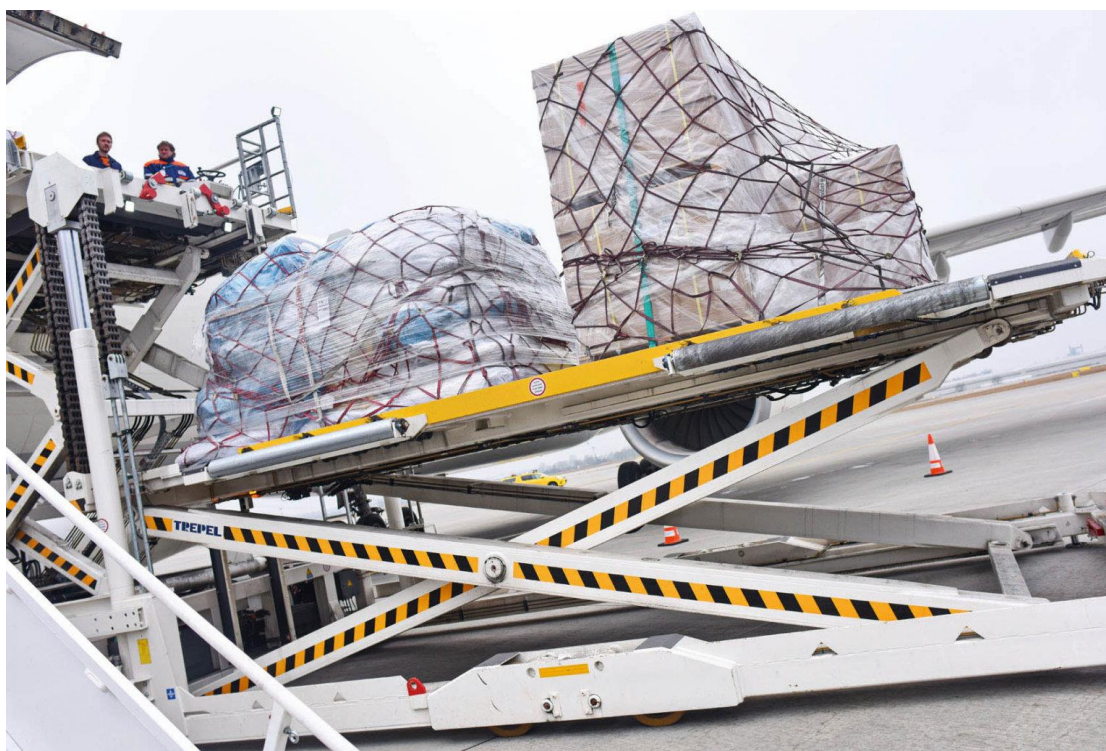


Foto (obě): Vojtěch Kolář (měsíčník Logistika)

Důraz je vždy kladen na **neutrálnost handlingu**. Jsou-li (v některých případech) jeho služby spojovány i s podnikáním leteckého dopravce, pak jej zásadně nelze považovat za neutrální.

Obrázek č. 8: Manipulace s leteckou zásilkou (nákladem) po ploše letiště



Foto: Vojtěch Kolář (měsíčník Logistika)

V letecké přepravě se výrazně uplatňují tzv. **konsolidátoři**. Jedná se o samostatné podnikatelské subjekty zabývající se především sdružováním (konsolidací)³² a mnohdy také odbavováním či také přepravou leteckých zásilek. Zpravidla disponují cenovou nabídkou přepravného atraktivnějšího než zasílatel. V řadě případů jsou proto jejich služby vyhledávány nejen velkými přepravci, ale také zasílateli, jimž v některých oblastech své činnosti významně konkurují. Konsolidátoři zpravidla operují jen na významných, resp. finančně zajímavých, přepravních relacích. O zasílatelích v roli konsolidátorů je ještě také zmínka zde níže.

Obecně lze říci, že zde v úvodu této podkapitoly uvedený řetězec subjektů je pro leteckou nákladní přepravu charakteristický a v letecké přepravě se zpravidla považuje za optimální.

4.2 Přepravní proces v mezinárodní letecké nákladní přepravě

4.2.1 Objednávání a provádění letecké nákladní přepravy z obchodního pohledu

Obecně platí, že zásilky (náklad) se přijímají k letecké přepravě pouze tehdy, když jsou tyto zásilky (náklad) způsobilé k provedení letecké přepravy. To v praxi znamená, že pro ně **musí být letecká přeprava vhodná** (možná) – tj. **nemůže během ní dojít jednak k poškození vlastních přepravovaných zásilek (nákladu), ale ani tyto zásilky během přepravy nesmí ohrozit ostatní zásilky (náklad) nebo samo letadlo nebo letecký provoz**. Musí být pro ně vhodná (musí strpět) manipulace, která se odehrává na letištích, resp. při nakládce/vykládce letadla. Dále také **musí svými rozměry a hmotností vyhovovat kapacitám používaných letadel** (problém zejména při přepravě nadgabaritních zásilek), tzn. v případě dokládkového

³² Základem jejich práce je využívání principů tzv. **sběrné služby**.

systemu musí být na konkrétní lince osobní přepravy k dispozici dostatečný prostor, resp. užitečná hmotnost, která zbývá po naložení letadla cestujícími (tj. včetně jejich zavazadel a eventuálně i přepravované pošty).

Obchodní operace (zde přepravní operace) **začíná projevem zájmu o provedení přepravy ze strany odesílatele** (přepravce), který **zašle dopravci objednávku**. **Objednávka se podává písemně**, i když výjimečně může být přijata i ústní, resp. telefonická objednávka, přičemž se zpravidla následně požaduje její následné písemné potvrzení. Za písemnou formu se dnes považuje i její emailové, resp. i jiná forma IT komunikace (např. vyplnění rastru objednávky na webových stránkách leteckého nákladního dopravce). V poslední době (zejména během pandemie COVID-19) dochází i k situacím, kdy dopravce nemůže (zejména z kapacitních důvodů) objednávku přijmout. V takových případech je dopravce vždy povinen o takové situaci odesílatele (přepravce) co nejdříve uvědomit.

Náležitosti objednávky, ale i její systém přijetí (eventuálně i odmítnutí) vyplývají z konkrétních přepravních podmínek, které musí dopravce všeobecně vyhlásit a které musí být vždy obecně dostupné (dnes zejména na jeho webových stránkách apod.).

Zásadní skutečností je, že **přijetím** (písemným, resp. jemu obdobným) **objednávky dochází k uzavření přepravní smlouvy**.

Od tohoto okamžiku je přepravní smlouva zpravidla platná (a v charterové přepravě je zpravidla od tohoto okamžiku i účinná).

Účinnost přepravní smlouvy zpravidla nastupuje převzetím zásilky (nákladu) dopravcem.

V letecké přepravě dochází při převzetí zásilky (nákladu) dopravcem k přepravě k tomu, že dopravce prověří odesílatelem (přepravcem) v jeho objednávce uvedenou hmotnost – eventuálně i počty kusů – zásilky. Dopravce ale může prověřovat i jiné náležitosti zásilky, zejména její obsah. Bezproblémový výsledek takového prověření má zásadní význam pro následnou realizaci letecké přepravy, resp. pro (ze strany dopravce bezvýhradně) uzavření přepravní smlouvy, a tudíž také pro vystavení AWB a jeho potvrzení dopravcem.

Obecně platí, že **nakládání zásilek** (nákladu) do letadel a jejich vykládání z letadel, pokud není ujednáno jinak, **provádí dopravce**, pokud není sjednáno jinak, např. **pokud tyto operace dopravce nedelegoval na handling**, viz výše.

V případě, že by nakládku (vykládku) prováděl přepravce, musí se vždy řídit pokyny dopravce.

Je v praxi všeobecně známým faktem, že relativně často dochází v letecké nákladní přepravě k tomu, že se objeví nějaký problém na straně příjemce nebo přímo sním samotným. Často se jedná o to, že ho není možno dohledat, resp. že sám neprojevuje o zásilku (náklad) zájem, nebo tuto odmítá převzít, nebo mu zásilku (náklad) nemůže sám dopravce vydat (z různých důvodů na straně příjemce – např. celních nebo chybějících dokladů apod.). V takových případech **vždy musí dopravce postupovat podle pokynů odesílatele** (přepravce) **a musí si včas vyžádat jeho součinnost**. V případech, kdy není možno si takové pokyny vyžádat, zpravidla dopravce ukládá takovou zásilku (náklad) do skladu, a to na náklady, ale i riziko odesílatele (přepravce). Toho však o tom dopravce musí bezodkladně a průkazně uvědomit. **V krajních případech** (např. při dlouhodobé či akutně potřebné nečinnosti odesílatele) **je dopravce oprávněn provést nejen prodej, ale i likvidaci zásilky (nákladu)**, a to na náklady odesílatele (přepravce). **Při obou těchto případech musí být dopravcem přísně dodržovány příslušné předpisy. Zohlednit je zejména třeba to, aby nedošlo ke zbytečným škodám** (např. na rychle zkazitelných zásilkách či na živých zvířatech). **Z eventuálního výnosu prodeje zásilky (nákladu) se primárně uspokojují všechny prokazatelné nároky dopravce.**

4.2.2 Technicko – technologická realizace přepravního procesu v letecké nákladní přepravě

Mezinárodní letecká nákladní přeprava je z technicko – technologického pohledu realizována (provozována) s pomocí **několika druhů letadel**, a to pomocí:

- **specializovaných nákladních letadel** určených **výhradně pro nákladní přepravu** (a to jak linkovou, tak charterovou). Pro nákladní letadlo **provozující výhradně přepravu leteckých zásilek/leteckého nákladu** (Air cargo) se používá termín **Freighter** (někdy se také používá označení All cargo). **Freightery** jsou na první pohled rozeznatelné podle absence okének v trupu letadla, ale zároveň osazením velkých vstupních vrat (dveří), někdy i odklápěcí částí přídě, či někdy i zádě letadla (to platí zejména pro specializovaná nákladní letadla určená zejména pro charterovou přepravu nadrozměrných zásilek, resp. nákladů). Tyto náležitosti slouží především k rychlé naložce a vykládce nákladu. V těchto nákladních letadlech (zejména v těch určených pro přepravu ULD, tj. pro linkové přepravy) se zpravidla nachází řada **mechanizačních a manipulačních prvků** (kolečkové dráhy na podlaze apod.) usnadňujících a zrychlujících naložku/vykládku a zvyšujících bezpečnost zásilek proti nežádoucím pohybům za letu.

Obrázek č. 9: Nákladní prostor Freighteru s manipulačními a upevňovacími prvky na hlavní palubě



Foto: Vojtěch Kolář (měsíčník Logistika)

Tato zařízení výrazně zvyšují možnou operativnost umístění, ale také pevnost upevnění přepravovaných, zejména ULD zásilek. Tato zařízení **zároveň výrazně zkracují dobu naložky/vykládky** (pozn.: Obdobná zařízení jsou pak využívána i při pozemních manipulacích, např. ve skladech či na pozemních manipulačních prostředcích, viz foto níže).

Obrázek č. 10: Přemísťování leteckých zásilek (nákladu) z/do letištního skladu



Foto: Vojtěch Kolář (měsíčník Logistika)

V letadlech určených výhradně pro nákladní přepravu (Freighterech) není možno přepravovat cestující.

- **kombinovaných letadel**, určených **jak pro přepravu osob, tak pro přepravu nákladu**. Ta mohou svoji přepravní kapacitu/prostor³³ využít jak pro přepravu osob, tak pro přepravu 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). Tzn. kapacita/prostor letadla zde může být v nějakém konkrétním poměru³⁴ rozdělena mezi cestující a náklad. Tato letadla mají hlavní palubu vybavenou manipulačními prostředky (kolečkové dráhy) pro rychlý přesun nákladu v ULD a zpravidla i větší nástupní/nakládací dveře do trupu letadla. Jednou ze zvláštních podskupin typů letadel zde jsou letadla **Guick change**. U těchto letadel lze během krátké doby překonfigurovat jejich vnitřek nad hlavní palubou (podlahou). Interiér lze relativně rychle přeměnit z konfigurace pro cestující na konfiguraci pro přepravu nákladu a naopak³⁵. Letadla **Guick change** jsou často označována jako letadla **QC**³⁶.

³³ 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 vnitřních prostor letadla určených k využití pro komerční (placenou) přepravu.

³⁴ Tento poměr se zpravidla může podle jednotlivých typů letadel operativně měnit. Na tzv. hlavní palubě bývají umístěny dělící stěny, takže i v prostoru na horní palubě může být přepravován náklad (zásilky), ULD jednotky atd.

³⁵ Quick Change koncept (rychlé změny) je běžný zejména v armádě.

³⁶ Údajně je dnes většina letadel QC (v civilním provozu) typu Boeing 737.

- **osobních letadel** určených pro přepravu cestujících. Kdy se jejich **prostor pod hlavní palubou využívá i k přepravě nákladů**. Nákladní přeprava zde má doplňkový charakter. Pro nákladní přepravu se tedy využívá kapacita (resp. prostor) těchto letadel až po jejím využití pro zavazadla přepravovaných cestujících, event. pro přepravu letecké pošty (je-li tato nasmlouvána). Pro orientaci lze uvést, že statistika IATA za rok 2019 uváděla podíl nákladní přepravy provedené na hlavních palubách letadel a letecké nákladní přepravy realizované na pravidelných linkách s cestujícími (jako podíly na celosvětové letecké nákladní přepravě) tak, že letecká nákladní přeprava ve speciálních nákladních letadlech (Freighterech) tvořila 53 procent celkových tkm³⁷. Označení pro kapacitu/prostornost u osobních letadel doplňkově přepravujících náklad na pravidelných osobních linkách je známá jako tzv. **Belly cargo**³⁸.

Pojednání o **dělení trhu letecké nákladní přeprav s charakteristikou zde existujících pěti základních tržních segmentů** (podle byznys modelu provozovatelů přepravní kapacity) je uvedeno zde v části Petra Koláře.

5. Přepravní vztahy v mezinárodní letecké nákladní přepravě

5.1 Charakteristika přepravních vztahů v mezinárodní letecké nákladní přepravě

Možná trochu netradičně zde budiž nejdříve zmíněno, že letecká přeprava je až na výjimky provozována jako **kombinovaná přeprava**. Nicméně letecké (zpravidla kusové, někdy ale již i plně konsolidované) zásilky jsou také poměrně často na části celkového přepravního úseku fyzicky přepravovány i pomocí mezinárodní kamionové dopravy (MKD). MKD zde pak přepravuje již letecky odbavené zásilky. To se odehrává na základě přepravní smlouvy uzavřené mezi leteckým dopravcem, resp. integrátorem/konsolidátorem (jako odesílatelem) a silničním dopravcem (jako reálným dopravcem). To platí zejména u přeprav zajišťovaných pomocí zde zmiňovaných konsolidátorů, resp. integrátorů. Tak se reálně stává, že letecky již odbavené kusové zásilky s sebou během silniční přepravy mají letecký nákladní list – Air Waybill. Nákladní list CMR (pro FTL³⁹ silniční přepravu) je vystaven na celou (sdruženou) zásilku (náklad) přepravovanou silničním dopravcem. Pro jednotlivé odesílatele leteckých zásilek platí i během její dílčí silniční přepravy přepravní podmínky platné pro leteckou nákladní přepravu.

V praxi se zde zpravidla jedná o silniční přepravy na/z některého relativně blízkého velkého mezinárodního letiště (hubu) s pravidelným nákladním leteckým provozem, resp. s pravidelně vedenými nákladními linkami (např. Frankfurt nad Mohanem, Vídeň, Mnichov), za předpokladu nemožnosti kapacitně (ale někdy i cenově) zvládnout tyto přepravy leteckou přepravou pomocí dokládkového systému do osobních letadel na pravidelných linkách vedených v relaci do takového hubu.

V podstatě celosvětově byly do nedávna přepravní vztahy v mezinárodní letecké nákladní přepravě upraveny Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (tzv. Varšavská úmluva) z roku 1929 novelizované roku 1955 a 1971. Do současnosti byla tato dohoda v jednotlivých státech postupně nahrazována novou

³⁷ tkm = tunokilometrů (jednotka přepravního výkonu, jedna tuna přepravená na jeden kilometr)

³⁸ Podle údajů zveřejněných na: <https://www.statista.com/>

³⁹ FTL= Full Truck Load (celovozová zásilka)

úpravou přepravních vztahů v mezinárodní letecké přepravě pod názvem Montrealská dohoda (1999).

Letečtí dopravci (někdy též letecké společnosti) – členové IATA – přijímají zásilky (náklad) k přepravě na základě jejich všeobecných přepravních podmínek. Ty jsou zpravidla otištěny na rubu unifikovaného mezinárodního **leteckého nákladního listu – Air Waybill (AWB)**, o němž bude podrobně pojednáno dále.

Doprováci přijímají k přepravě všechny zásilky, pokud jejich **přeprava není podmíněna nebo vyloučena 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.

5.2 Letecké přepravné

Úvodem zde budiž připomenuto, že **přepravným se rozumí celková cena přepravy, zatímco dopravným se rozumí cena za dopravu** (tj. jen za vlastní přemístění).

Přepravné i dopravné může být stanoveno buď na základě tarifu nebo smluvně.

V linkové letecké nákladní přepravě se zpravidla používá stanovení dopravného a následně i přepravného pomocí tarifu, který zpravidla platí po předem určené období. V letecké charterové (nepravidelné) přepravě se používá smluvně stanoveného přepravného.

V leteckých nákladních tarifech se používá cen stanovených na základě hmotnosti zásilky nebo se používá tzv. objemová hmotnost, případně sazby pro přepravu kontejnerů, resp. ULD. Používají se ale i zvlášť vypočtené paušální ceny.

Dopravné podle tarifů bývá v letecké nákladní přepravě zpravidla stanoveno **z letiště odeslání na letiště určení**. Existují však i zvláštní tarify obsahující ceny za přepravu na bázi „House – house“.

Vyúčtování přepravného musí vždy vycházet z aktuálních přepravních podmínek vyhlášených dopravcem, eventuálně z konkrétní platné přepravní smlouvy.

Letecké přepravné se obecně vypočítává podle vzdálenosti a hmotnosti, někdy ale i podle objemu zásilky (nákladu) – zejména u neskladného zboží.

Neskladnými zásilkami (nákladem) jsou takové, jejichž 1 kg hmotnosti přesahuje:

- **objem 7 dm³** na evropských a
- **objem více než 9 dm³** na transoceánských linkách.

Zásilky o hmotnosti vyšší než 45 kg mají obecně nárok na slevu.

Cenné zásilky se přepravují za zvýšenou sazbu (tzv. třídivý tarif s přírůžkou).

Na některé druhy zásilek, resp. zboží (jejichž přepravu dopravce z nějakých důvodů preferuje), mohou být v **mezinárodní přepravě vyhlášeny zvláštní – snížené komoditní sazby**, jejichž udělení je však zpravidla podmíněno pravidelnou přepravou určitých zásilek v určitém období na dané relaci, resp. lince.

Pro **výpočet přepravného** standardizovaných leteckých palet a kontejnerů – **ULD** (viz výše) se používá tzv. **Bulk Unitization**⁴⁰, resp. **FAK – Freight All King** (zásilky/náklad všeho

⁴⁰ Sjednocování (sdružování)

druhu). Tzn., že pro výpočet přepravného ULD rozhoduje **pouze celková hmotnost ULD bez ohledu na druh zboží v ULD naložené**. Zde se uplatňují **pevné tarify** na přepravovanou jednotku (ULD) a to do výše tarifního limitu jejich hmotnosti - tzv. **Pivot Weight** (de facto jde o "minimálku", srov. níže).

Při překročení Pivot Weight se uplatňují hmotnostní tarifní stupně – až do maximální přípustné hmotnosti (**Over Pivot Weight**).

Letecký dopravce by měl vždy poskytovat nejnižší možné přepravné. Tzn., že má být především poskytnuta komoditní sazba a v případě, že tato na dané relaci, resp. V dané komoditě není, pak nejnižší sazba platná pro konkrétní zbožovou třídu.

V rámci přepravného určovaného podle zbožových tříd se účtují ještě doplňkové (vedlejší) poplatky za pozemní přepravu, za celní projednání, handling (manipulaci, odbavení) zásilek apod. Přepravní sazby bývají odstupňované podle zbožových tříd, hmotnostních stupňů (minimální tarifovaná hmotnost se nazývá "**minimálka**") a tarifních vzdáleností, které bývají na jednotlivých linkách obsaženy ve zvláštních sazebnících. Vydávají se i sazebníky doplňkových (vedlejších) poplatků a někdy i slev.

Tarifní slevy běžně poskytované leteckými dopravci mají nejčastěji množstevní charakter. Proto má v letecké přepravě nezastupitelný význam konsolidace (sdružování) kusových zásilek zajišťovaná především zasílateli. Její podstatou je **sběrná služba**, kdy např. **zasílatel konsoliduje** (sdružuje) **větší množství kusových zásilek od různých přepravců** vypravovaných na jedné relaci (např. ČR – Velká Británie). Ty pak v pravidelných intervalech vypravuje společně v jednom nebo i více letadlech. Návazně zasílatel zpravidla zajišťuje i pozemní svoz a rozvoz takto přepravovaných kusových zásilek od odesílatele k příjemci.

Množstevní rabaty docilované od leteckých společností zasílateli jsou pak v různé míře přerozdělovány jednotlivým přepravcům, čímž si – zejména u menších z nich – zasílatelé jako konsolidátoři získávají nepostradatelné postavení.

Letecký dopravce je odpovědný za škody na zásilce v době, kdy ji měl ve svém držení, ale také za škody vzniklé opožděným dodáním neprokáže-li, že nenastaly jeho vinou. Ručení leteckého dopravce je omezeno na určitou částku za 1 kg nákladu (22 jednotek SDR/ZPČ – cca 660 Kč⁴¹ - za 1 kg hrubé hmotnosti zásilky). Pokud si chce odesílatel zajistit pro případ škody vyšší náhradu, musí uzavřít **přepravní pojištění**, které mu zprostředkuje dopravce na jeho žádost nebo se musí s dopravcem dohodnout na tzv. zvláštním zájmu na dodání (za sjednaný příspěvek k přepravnému).

5.2.1 **Letecké nákladní tarify TACT**

V letecké nákladní přepravě platí **mezi členy IATA společné nákladní tarify TACT** (The Air Cargo Tariff) podle jednotlivých tzv. **konferenčních oblastí** (viz níže) mající celosvětově unifikovaná tarifní pravidla.

V současnosti se tyto tarify ale závazně používají zejména ve speciálních přepravách (např. nebezpečné zboží) nebo na ne zcela běžných destinacích.

Letecké nákladní tarify TACT se dělí na **všeobecné** (General Cargo Rates), **komoditní** (Class Rates) - kategorizované podle zbožových tříd, resp. podle druhu přepravovaného zboží), **speciální** (Specific Commodity Rates) a **tarify pro přepravní jednotky ULD** – tzv. **ULD tarify** (srov. výše) a **smluvní sazby** – zpravidla používané pro konsolidátory kusových zásilek (resp. sběrnou službu) mezi zasílateli.

⁴¹ Přesný kurz SDR/ZPČ je třeba vždy aplikovat podle aktuálního přepočtového kurzu.

5.2.2 CASS – Cargo Accounts Settlement Systems

Pro úhrady přepravného za zásilky byl vytvořen **multilaterální zúčtovací systém CASS, který slouží k vypořádání účtů za přepravné v mezinárodní letecké nákladní dopravě.**

Cargo Account Settlement Systems (CASS) je navržen tak, aby zjednodušil účtování a vyřizování účetních operací mezi leteckými dopravci, odesílateli a zasílateli. Systém funguje prostřednictvím tzv. CASSLink, pokročilého globálního řešení elektronické fakturace s podporou webu.

Na konci roku 2017 CASS zpracovával 94 provozů, které obsluhovaly více než 200 leteckých společností, všeobecných obchodních a servisních zástupců (GSSA) a společností pozemního odbavování. Míra včasného vypořádání byla 100 %, což dohromady vypořádalo 32,2 miliardy USD.

Přes systém 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 (IATA WATS 2014). V ČR a SR je systém CASS používán od 1. ledna 2007⁴².

5.3 Balení, stav a značení zásilek (nákladu)

Letecky přepravované zásilky (náklad) mají zpravidla velmi přísně stanovené požadavky na jejich balení, značení, ale např. i na způsoby jejich přepravy a manipulace. Smyslem je nejen jejich ochrana před ztrátou a poškozením, ale také zajištění vysoké bezpečnosti dopravních prostředků (letadel) a jejich posádek, a v tom důsledku i ochrana života, zdraví a majetku dalších osob. Podrobné požadavky na balení a značení zásilek (nákladu) stanovují přepravní podmínky a příslušné manuály leteckých dopravců. Bližší ustanovení o povinnostech odesílatele týkající se balení a označování jednotlivých kusů obsahují podrobné přepravní podmínky.

Nejen při poškozené nebo špatně či nedostatečně označené zásilce (nákladu), ale i při chybějícím, nedostatečném či vadném obalu, může dopravce odmítnout přepravu. Při ne příliš podstatných závadách či nedostatcích může dopravce převzetí zásilky (nákladu) k přepravě vázat na podmínku, že odesílatel písemně uzná závadu v AWB, resp., že dopravce o tomto učiní v AWB výhradu, kterou odesílatel písemně akceptuje.

O skutečném obsahu zásilky se dopravce má právo se kdykoliv přesvědčit, kdykoliv může porovnat skutečný obsah zásilky s údaji uvedenými v AWB. Dopravce se také může přesvědčit, zda jsou u zásilky převzaté k letecké přepravě za zvláštních podmínek tyto zvláštní přepravní podmínky splněny.

U revize, resp. zjišťování či porovnávání skutečného obsahu přepravované zásilky s údaji uvedenými v AWB musí být přítomen odesílatel nebo jím pověřená osoba. Je-li to možné, měl by být přítom přítomen alespoň jeden nezávislý svědek. Je-li během takového přezkoumání zjištěno, že by během přepravy mohlo eventuálně dojít ke způsobení ohrožení zdraví osob nebo majetku či ke škodě na letadle nebo by mohly být ohroženy jiné spolu přepravované zásilky anebo způsobeny eventuální problémy za letu, pak může dopravce takovou zásilku (náklad) vyloučit z přepravy. V takovém případě však zásilku (náklad) dopravce na náklady (a nebezpečí) odesílatele uskladní. Taková opatření je však dopravce povinen odesílateli bezodkladně sdělit.

⁴² Zdroj: <https://www.iata.org/en/services/finance/cass/>

Ohledně **přepravy na dobírku** platí, že odesílatel může takto zaslat zásilku, pokud to dovolují přepravní podmínky.

5.4 Letecká přeprava nebezpečných zásilek

Tato přeprava se provádí podle IATA – DGR (Dangerous Good Regulations – Podmínky IATA pro přepravu nebezpečného zboží), které mají závazný charakter, a podle „Technických předpisů pro bezpečnou přepravu nebezpečného zboží“.

Mimo AWB je **odesílatel při přepravě nebezpečných zásilek povinen vystavit i tzv. Shipper's Declaration for Dangerous Goods**. Zvýšená pozornost je tíž věnována správné **kategorizaci zboží** (devět tříd), balení a signování nebezpečných zásilek.

Odesílatel je povinen při přepravě nebezpečných zásilek zajistit i rezervaci (zaknihování) potřebného místa u dopravce, který požadavky na přepravu nebezpečného zboží akceptuje a rezervuje pro zásilku (náklad) potřebné místo na konkrétní lince. Odesílatel je povinen mj. přesně a úplně popsat nebezpečnou zásilku, jejíž přepravu požaduje, musí uvést její chemický název, na jehož podkladě mu dopravce sdělí maximální množství látky na jednu přepravu apod.

5.5 Letecká přeprava živých zvířat

Tato přeprava se provádí ve speciálních k tomu určených schránkách (kontejnerech) v nákladním prostoru letadla.

Před odletem je odesílatel povinen uvědomit příjemce o podeji a době (času) pravděpodobném příchodu zásilky (ETA). Příjemce musí zásilku očekávat na letišti.

Odesílatel je povinen uvést druh zvířete, jeho nebezpečnost, počet kusů, ale i údaje o přepravní schránce (kontejneru), resp. její rozměry a hrubou hmotnost zásilky.

Odesílatel je povinen poskytnout dopravci potřebnou odbornou součinnost (nebo tuto na své náklady zajistit). Jedná se zejména o nakládání a vykládání živých zvířat, tzn. jde i o zajištění potřebné odborné součinnosti u příjemce.

Významné je i zajištění napájení a krmení během přepravy, které (není-li dohodnuto jinak), zajišťuje během přepravy dopravce.

Problémem balení se podrobně zabývá manuál IATA pro přepravu živých zvířat – „**IATA Live Animals Regulations**“. Tento materiál určuje vhodné přepravky pro jednotlivé druhy zvířat včetně rozměrů a kvality materiálu, ze kterého je vyrobena. Pro obal platí dvě zásady, aby zvíře mělo dostatečný prostor a dostatek vzduchu. Důležitá je také odpovídající cirkulace vzduchu v nákladovém prostoru letadla a vhodné umístění přepravky se zvířetem v tomto prostoru. Každá přepravka je označena standardním štítkem „**Air Cargo**“ a štítkem pro živá zvířata „**Live Animal**“.

Před odesláním je odesílatel povinen předložit „**Prohlášení odesílatele o živých zvířatech**“ s potřebným veterinárním potvrzením o zdravotním stavu zvířete.

6. Přepravní doklady v mezinárodní letecké nákladní přepravě

Jak již bylo v kapitole výše uvedeno, v mezinárodní letecké nákladní přepravě vycházejí údaje o přepravních dokladech (zejména významných tím, že potvrzují existenci přepravních smluv) z **ustanovení mezinárodních mnohostranných úmluv o přepravní smlouvě**. Jak již bylo obecně výše uvedeno, těmito mezinárodními mnohostrannými úmluvami jsou **Varšavská úmluva** (změněná v Haagu) a **Montrealská úmluva**. Do zákonných ustanovení týkajících se problematiky přepravních dokladů zasahují v rámci legislativy platné v ČR i ustanovení **Zákona o civilním letectví**.

Pro **linkovou** (pravidelnou) **mezinárodní leteckou přepravu členů Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA)** platí jak **jednotné přepravní podmínky tohoto sdružení**, tak i **Montrealská úmluva**.

Jak již bylo výše obecně uvedeno, je v **mezinárodní letecké nákladní přepravě základním přepravním dokladem letecký nákladní list** (Air Waybill – AWB).

Stejně jako v ostatních přepravních módech mezinárodní nákladní přepravy jsou přepravní doklady důkazem o **projevu právní vůle smluvních stran**, které tyto projevují a stvrzují v aktu uzavření přepravní smlouvy. Na tomto základě se smluvní strany (odesílatel a letecký dopravce) dostávají do přepravních vztahů. Přepravní vztahy v mezinárodní letecké nákladní přepravě vznikají na základě přepravních smluv, které musí především akceptovat ustanovení mnohostranných mezinárodních úmluv o přepravní smlouvě. Konkrétní přepravní smlouvy tedy musely původně vycházet z ustanovení **Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1929** (původní **Varšavská úmluva**).

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1929 položila základ tzv. **Varšavskému systému**.

Varšavský systém tvoří jednak samotná **Varšavská úmluva**, ale dále i dokumenty na tuto úmluvu navazující: **Haagský protokol** (1955), **Guadalajarská úmluva** (1961), **Montrealské ujednání**, **IATA** (1966), **Guatemalský protokol** (1971), **Montrealské protokoly 1 až 4** (1975), **Kuala Kuala Lumpurská úmluva**, **IATA** (1995) a **Montrealská úmluva** (1999).

Ve značném počtu států světa se v současnosti již používá nová úprava přepravních vztahů v mezinárodní letecké přepravě, která je známa pod názvem **Montrealská úmluva** (1999), plný názvem **Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě** (srov. níže). **Montrealská úmluva** obsahuje oproti předešlým mnohostranným mezinárodním úmluvám o přepravní smlouvě některé významné změny (např. v oblasti vymezení, obsahu a limitů odpovědnosti leteckého dopravce apod.).

Montrealská úmluva 1999 (dále jen **Úmluva**) vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2003. Na základě předešlé ratifikace ze strany České republiky, vstoupila tímto dnem v platnost i pro ČR.

Bezesporu jednou z nejvýznamnějších problémových oblastí, která je v této **Úmluvě** řešena, je problematika **stanovení limitace odpovědnosti leteckého dopravce za škody**. Ta se v posledních létech také zvýšila (naposledy z 19 na 22 SDR/ZPČ na 1 kg hrubé hmotnosti zásilky). Při přepravě nákladu je odpovědnost leteckého dopravce **v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění omezena na částku 22 SDR/ZPČ za kilogram hrubé hmotnosti**. **Tento limit odpovědnosti leteckého dopravce však** (na rozdíl od ostatních dopravních módů mezinárodní nákladní přepravy, kde je zpravidla stanoven limit vzhledem k přepravnému nebo jeho násobku – viz např. **Úmluva CMR** či **CIM**) **platí v mezinárodní letecké nákladní přepravě i pro zpoždění** (pozdní dodání) **zásilky** (nákladu).

Tato limitace odpovědnosti škody dopravce platí tehdy, pokud odesílatel neučiní v době, kdy předává (nebo než předá) zásilku/náklad spolu s AWB dopravci, zvláštní **prohlášení o zájmu na dodání** do místa určení nebo o době dodání zásilky. Toto prohlášení ale musí být vždy potvrzeno (přijato) dopravcem. Po dohodě s dopravcem musí také odesílatel dopravci **zaplatit příslušný příspěvek k přepravnému**. V případech, kdy je sjednán zvláštní zájem na dodání bude dopravce povinen zaplatit náhradu škody odesílateli až do výše udané částky (pokud neprokáže, že je tato částka vyšší než skutečný zájem odesílatele na dodání do místa určení).

V případě, že má odesílatel zájem zajistit si pro případ škody vyšší náhradu, může také uzavřít přepravní pojištění, které mu zprostředkuje dopravce na žádost uvedenou v AWB.

Při zničení, ztrátě, 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.

V případě, že je 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 Úmluvy, přihlédne se při stanovení hranice odpovědnosti dopravce k celkové hmotnosti celé zásilky nebo zásilek.

V Úmluvě se 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.

V případě poškození musí příjemce, resp. oprávněný uvědomit dopravce o poškození zásilky (nákladu) neprodleně, jakmile je zjistí, avšak nejpozději do čtrnácti dnů po převzetí zásilky (nákladu).

V případě pozdního dodání (zpoždění) zásilky (nákladu) musí být reklamace učiněna nejpozději dvacet jeden den ode dne, kdy byla zásilka (náklad) předán příjemci.

Všechny reklamace musí být učiněny písemně a předány nebo zaslány ve stanovené lhůtě. Pokud ve stanovené lhůtě reklamace vznesena nebyla, není přípustná žádná žaloba vůči dopravci kromě případu, kdyby se dopravce dopustil podvodu.

6.1 Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě a její Dodatkový protokol (tzv. Varšavská úmluva, změněná v Haagu) ve vztahu k leteckému nákladnímu listu (AWB)

6.1.1 Letecký nákladní list (AWB)

Každý letecký nákladní dopravce má právo žádat, aby odesílatel vyhotovil a jemu odevzdal listinu nazvanou „letecký nákladní list“ (dále jen Air Waybill – AWB); každý odesílatel má právo žádat od dopravce přijetí této listiny.

Přesto neexistence, nedostatek, nesprávnost nebo ztráta této listiny ale nemá vliv ani na existenci, ani na platnost přepravní (dopravní) smlouvy, pro kterou budou i v takovém případě platit předpisy Úmluvy.

AWB je dokladem o převzetí zásilky (nákladu) k přepravě. **AWB doprovází zásilku až do jejího vydání příjemci.** Odesílatel vyplní AWB v předepsaném počtu vyhotovení a předá jej dopravci zároveň se zásilkou (nákladem) podanou k přepravě.

Nákladní list se vyhotovuje ve 14 vyhotoveních: 3 originálech (prvopisech) a 11 kopiích. Na rubu originálů jsou vytištěny podmínky přepravní smlouvy, které informují odesílatele o pravidlech, za kterých se přeprava zboží uskuteční.

První originál (zelený) je určen pro vystavující dopravce, je označen „pro dopravce“ a je podepsán odesílatelem.

Druhý originál (červený) je určen pro příjemce, je označen „pro příjemce“, je podepsán odesílatelem a dopravcem a jde společně s přepravovanou zásilkou (nákladem), tzn., že během přepravy doprovází zásilku (náklad).

Třetí originál (modrý) je určen pro odesílatele, tento originál podepíše dopravce a odevzdá odesílateli po převzetí zásilky (nákladu) k přepravě.

Kopie AWB (vyhotovení 4 až 14) jsou žluté barvy, jejich použití je uvedeno pod dolním okrajem AWB. Přesné rozdělení (využití) kopií AWB není předepsáno. Nicméně jednu z nich musí vždy dostat provádějící letecký dopravce, agent IATA (leteckého dopravce), celní úřad, letiště určení apod.

AWB jsou označeny číselným třímístným kódem, který je identifikačním pořadovým číslem pro vystavujícího dopravce. Číselné kódy leteckých dopravců jsou uvedeny v tarifu TACT. Vyplnění AWB se dnes provádí většinou pomocí IT zařízení.

Doprovace musí potvrdit, resp. podepsat AWB dříve, než bude zásilka (náklad) naložena do letadla. Podpis dopravce lze nahradit razítkem; podpis odesílatele může být vytištěn nebo nahrazen razítkem. Vyhotoví-li dopravce na odesílatelovu žádost AWB, má se za to, že jedná jménem odesílatele, pokud nebude prokázán opak.

Přepravuje-li se několik zásilek, má dopravce zboží právo žádat, aby odesílatel vyhotovil několik AWB.

Letecký nákladní list (AWB) musí obsahovat:

- označení místa odletu a určení;
- leží-li místo odletu a určení na území jediné smluvní strany a předvídá-li se jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, označení alespoň jedné z těchto zastávek;
- oznámení, kterým se odesílatelé upozorňují, že má-li doprava, konečné určení nebo zastávku v jiném státu než ve státu odletu, může se na ni vztahovat Varšavská úmluva, která upravuje (a ve většině případů omezuje) odpovědnost dopravců za ztrátu nebo poškození přepravovaného zboží.

Je-li za souhlasu dopravce naložena zásilka (náklad) do letadla, aniž byl vystaven AWB, nebo neobsahuje-li tento nákladní list výše uvedené upozornění, nebude dopravce oprávněn dovolávat se omezení odpovědnosti podle Varšavské smlouvy.

Odesílatel ručí za přesnost údajů, resp. za přesné, správné a úplné prohlášení o v zásilce přepravovaném zboží, které zapíše do AWB.

Odesílatel je odpovědný za každou škodu, kterou utrpí dopravce nebo kterákoli jiná osoba, vůči níž je dopravce odpovědný proto, že odesílatelovy údaje a prohlášení o přepravované zásilce (nákladu) byly nesprávné, nepřesné nebo neúplné.

AWB je, pokud nebude prokázán opak, důkazem, že dopravní (přepravní) smlouva byla sjednána. Dále je potvrzený AWB důkazem o tom, že k přepravě byla přijata zásilka (náklad), a také o tom, jaké byly sjednány podmínky přepravy.

Údaje AWB o hmotnosti (váze), rozměrech a balení zásilky, jakož i o počtu kusů zásilek (nákladu) jsou důkazem, pokud nebude prokázán opak. **Údaje o množství, objemu a stavu zásilky (nákladu) jsou vůči dopravci důkazem jen potud, pokud jím byly ověřeny v přítomnosti odesílatele a pokud toto ověření bylo zaznamenáno v AWB, nebo jde-li o údaje, jež se týkají zjevného stavu zásilky (nákladu), resp. zboží.**

Odesílatel je oprávněn, splní-li všechny závazky plynoucí z dopravní (přepravní) smlouvy, nakládat (disponovat) se zásilkou (nákladem), resp. zbožím i tak, že je vezme zpět na letišti místa odletu nebo určení nebo tak, že je během cesty při přistání zadrží nebo tak, že je dá vydat v místě určení nebo na cestě nějaké jiné osobě, než je příjemce uvedený na leteckém nákladním listě.

Odesílatel si ale např. může i vyžádat vrácení zásilky (nákladu) na letišti místa odletu. Výkon tohoto opatření však nesmí být na újmu ani dopravci, ani eventuálním ostatním odesílatelům. V takovém případě je však odesílatel povinen zaplatit dopravci výdaje, které tím vzniknou.

Změnu přepravních dispozic a dodatečné dispozice (např. změnu letecké cesty, změnu letišti určení) může zadat pouze ten, kdo vlastní originál AWB číslo 3.

Když by dopravce uposlechnul odesílatelových příkazů týkajících se změny dispozic s přepravovanou zásilkou (nákladem), ale nevyžádá-li by si, aby mu odesílatel předložil svoje vyhotovení AWB (které mu bylo vydáno), byl by odpovědný za škodu, jež by tím mohla být způsobena (řádnému držiteli AWB, s výhradou práva postihu proti odesílateli).

V případě, že dopravce během přepravy zjistí, že nejde provést odesílatelovy příkazy, je na to dopravce povinen odesílatele bezodkladně upozornit.

Odesílatelovo právo zaniká, jakmile vznikne právo příjemce na vydání zásilky (nákladu). Odmítne-li však příjemce převzít AWB nebo zásilku (náklad) nebo nelze-li ho zastihnout, nabude odesílatel opět svého dispozičního práva.

Mimo výše uvedené případy je **příjemce oprávněn** (došla-li zásilka na místo určení), **žádat na dopravci, aby mu odevzdal AWB a vydal zásilku (náklad).** Dopravci v této souvislosti vzniká nárok na zaplacení úhrnné částky pohledávek na přepravované zásilce (nákladu) vázoucích (za splnění podmínek uvedených v AWB).

Nebylo-li jinak ujednáno, je **doprovce povinen uvědomit příjemce o tom, že zásilka (náklad) dorazila na místo určení.** O příchodu zásilky vyrozumí dopravce příjemce návštějím.

Není-li ujednáno jinak, vydá se zásilka příjemci na letišti určení.

V mezinárodní dopravě lze zásilku vydat teprve po projednání podle celních a eventuálně i jiných předpisů.

V případě, že by dopravce přiznal ztrátu přepravované zásilky (nákladu) nebo nedošla-li tato ve lhůtě sedmi dnů poté, kdy měla dojít, je příjemce oprávněn uplatňovat proti dopravci práva plynoucí z dopravní (přepravní) smlouvy.

Odesílatel a příjemce mohou, splní-li závazky uložené dopravní (přepravní) smlouvou, uplatňovat všechna práva, která jsou jim přiznána, a to každý vlastním jménem, ať již jednájí ve vlastním zájmu, či v zájmu někoho jiného.

Každá doložka, která se odchyluje, musí být zapsána do leteckého nákladního listu.

V textu čl. 15 Varšavské úmluvy změněné v Haagu je výslovně uvedeno, že nic v této Úmluvě (Varšavské úmluvy změněné v Haagu) nebrání tomu, aby byl vydán **postupitelný letecký nákladní list**. **Nejedná se zde ale o mnohdy chybně zmiňovaný „letecký konosament“, ale o postupitelný přepravní doklad – tj. postupitelný nákladní list** (srov. ještě dále Neutrální AWB – NAWB).

Odesílatel je povinen připojit k AWB příslušné doklady (a eventuálně i podat k nim související vysvětlení), které příjemce před (při) odevzdáním zásilky (nákladu) potřebuje k tomu, aby byly splněny celní poplatkové nebo obdobné formalities.

Odesílatel je vůči dopravci odpovědný za každou škodu, která by mohla vzejít z toho, že tyto doklady (nebo vysvětlení) chyběly, byly nedostatečné nebo nesprávné, i kdyby to bylo zaviněno dopravcem nebo jeho zaměstnanci. Dopravce není povinen zkoumat, zda tyto doklady nebo vysvětlení jsou přesné nebo dostatečné.

6.2 Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (tzv. Montrealská úmluva) ve vztahu k leteckému nákladnímu listu (AWB)

Letečtí dopravci států, ve kterých je platná Montrealská úmluva se řídí pravidly pro vystavování nákladního listu (AWB) vyplývajícími z této Úmluvy.

6.2.1 Přepravované zásilky (náklad) a vydávání AWB

Při přepravě nákladu musí být vydán letecký nákladní list – Air Waybill (v praxi a zde dále jen AWB).

Na místo vydání leteckého nákladního listu může být použit jakýkoli jiný dokument (prostředek), v němž budou obsaženy identické informace o přepravě zásilky (nákladu). V případě, že se použije jiný takový dokument (prostředek), musí dopravce na požádání odesílatele vystavit odesílateli potvrzení o převzetí zásilky (nákladu) k přepravě, které umožní identifikaci zásilky (nákladu) a přístup k informacím obsaženým v takovém jiném dokumentu (prostředku).

6.2.2 Obsah AWB nebo potvrzení o převzetí zásilky (nákladu)

Ohledně povinných údajů platí, že letecký nákladní list (AWB) nebo potvrzení o převzetí zásilky (nákladu) k přepravě musejí obsahovat:

- vyznačení místa odletu a určení;
- pokud jsou místo odletu a určení na území jedné smluvní strany a byla dohodnuta jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, vyznačení nejméně jedné takové zastávky a
- vyznačení druhu a hmotnosti zásilky (nákladu).

Je samozřejmé, že AWB ale obecně obsahuje také další povinné údaje (mimo výše uvedených se např. jedná o: název a adresy dopravce, odesílatele a příjemce). V AWB se však uvádějí i údaje o druhu obalu, platební měně, způsoby placení přepravného a vedlejších poplatků (Prepaid, Collect) atd.

6.2.3 AWB jako dokument vztahující se k povaze zásilky (nákladu)

Odesílatel může být požádán, aby v případě potřeby splnil požadavky celních, policejních nebo jiných státních orgánů a předložil dokument, v němž je popsána povaha nákladu.

Pro dopravce však z tohoto požadavku nevyplývá žádná povinnost, závazek nebo odpovědnost.

6.2.4 Charakteristika leteckého nákladního listu (AWB)

AWB není cenným ani obchodovatelným papírem.

AWB vyhotovuje odesílatel ve třech originálech (prvopisech).

AWB ale v praxi zpravidla bývá vyhotovován ve 14 výtiscích, přičemž z nich jsou jen tři originály (prvopisy).

Originály AWB jsou určeny pro dopravce, odesílatele a příjemce. Kopie jsou pak pro celní odbavení, pro eventuálního dalšího dopravce, slouží jako potvrzení o příjmu zásilky (např. třetí osobě) apod.

V řadě případů je AWB vystavován nebo případně i potvrzován v zastoupení, tj. agentem (doprovce nebo i odesílatele, resp. přepravce).

Významným faktem je, že **na základě držby originálu leteckého nákladního listu může odesílatel změnit přepravní smlouvu** (přesměrovat, zadržet nebo vrátit zásilku, změnit příjemce nebo místo dodání apod.).

První vyhotovení AWB je označeno „**pro dopravce**“ a je podepsáno odesílatelem.

Druhé vyhotovení AWB je označeno „**pro příjemce**“ a je podepsáno odesílatelem a dopravcem.

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.

V praxi významným faktem je, že **podpis dopravce a odesílatele mohou být nahrazeny tiskem nebo razítkem.**

V případě, že na žádost odesílatele vyhotoví letecký nákladní list dopravce, pak se má za to, že to učinil dopravce v zastoupení odesílatele (pokud nebude prokázán opak).

AWB obsahuje mimo běžné údaje (adresy odesílatele a příjemce, údajů o druhu a množství zboží, obalu, rozměrech, hmotnosti a označení zásilky) také **nouzovou adresu místa dodání** uváděnou zde pro případ, že příjemce nemůže zásilku převzít.

V AWB může odesílatel také uvést i cenu zásilky (pro celní jednak i pro přepravní účely). Samo uvedení ceny přepravované zásilky (nákladu) musí ale být v každém nákladním listě uvedeno tak, aby nedošlo k eventuální záměně s požadavkem odesílatele na „**udanou cenu zásilky**“, která je (za předpokladu smlouvené a následné úhrady příplatku k přepravného mezi odesílatelem a dopravcem) důvodem k prolomení (zvýšení) jinak pro dopravce limitované náhrady škody.

AWB může také obsahovat výplatní záznam. Tzv. **vyplacené zásilky** (zásilky jejichž přepravné bylo předem uhrazeno) je zpravidla možno přijímat k přepravě do všech států. Zásilky nevyplacené jsou zpravidla přípustné pouze ve styku s některými státy. **Nevyplacené zásilky**, jejichž cena je nižší než přepravné, vzorky, rychle zkazitelné zásilky (zboží), živá zvířata nelze běžně k mezinárodní letecké přepravě přijímat.

6.2.5 AWB u zásilek (nákladu) s více kusy

Jestliže zásilka (náklad) skládá z více kusů, pak má:

- dopravce přepravující zásilku (náklad) právo požadovat, aby odesílatel vystavil pro každý kus samostatný letecký nákladní list,
- odesílatel právo požadovat, aby mu dopravce vydal samostatné potvrzení o převzetí zásilky (nákladu) k přepravě, a to jednotlivě pro každý kus samostatně, což platí v případě, kdy se používají jakékoli jiné prostředky, v nichž budou obsaženy informace o přepravě zásilky (nákladu).

6.2.6 Nesplnění požadavků na doklady

Případné nesplnění uvedených požadavků neovlivňuje existenci nebo platnost přepravní smlouvy, která se i v takových případech řídí ustanoveními této Úmluvy včetně těch, která omezují odpovědnost.

6.2.7 Odpovědnost za údaje uvedené v dokladech

Za správnost údajů a prohlášení o nákladu odpovídá odesílatel. Tyto údaje je odesílatel povinen zapsat do leteckého nákladního listu. Tyto údaje ale může také do AWB v zastoupení odesílatele zapsat nebo tyto v jeho zastoupení dopravci sdělit jiná osoba (a to za účelem jejich zápisu do potvrzení o převzetí nákladu k přepravě v případě, kdy se používají jiné dokumenty (prostředky)). **Toto ustanovení platí i v případech, kdy osoba jednající v zastoupení odesílatele je zároveň agentem dopravce.**

Odesílatel odpovídá dopravci za škodu vzniklou jemu nebo jakékoli jiné osobě, které je dopravce odpovědný, z důvodu nesprávnosti, nepřesnosti, neplatnosti nebo neúplnosti údajů a prohlášení učiněných odesílatelem nebo v jeho prospěch.

V rozsahu uvedených ustanovení je rovněž odpovědný **doprovce odesílateli** za veškeré škody, které utrpí odesílatel nebo jakákoli jiná osoba, které je odesílatel odpovědný, z důvodu nesprávnosti, nepřesnosti nebo neúplnosti údajů a prohlášení uvedených dopravcem (nebo v jeho zastoupení jinou osobou, zde např. provádějícím dopravcem) v potvrzení o převzetí nákladu k přepravě nebo v záznamech uložených pomocí jiných prostředků.

6.2.8 Důkazní hodnota AWB

U letecké nákladní přepravy (v letecké přepravě se zejména jedná o přepravu kusových zásilek) je přímým důkazem o uzavření (existenci, akceptaci) přepravní smlouvy, resp. o akceptaci přepravních podmínek letecký nákladní list – AWB (smluvní strany na něm svým podpisem potvrzují správnost údajů a souhlas s příslušnými přepravními podmínkami).

AWB však sám o sobě není přepravní smlouvou.

Kterékoli údaje v leteckém nákladním listu nebo potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, jež se týkají hmotnosti, rozměrů a obalu nákladu, a rovněž údaje o počtu kusů jsou přímým důkazem o uvedených skutečnostech. Údaje týkající se množství, objemu a stavu zásilky (nákladu) nelze použít jako důkaz vůči dopravci, pokud nebudou ověřeny za přítomnosti odesílatele a tato skutečnost nebude zapsána v leteckém nákladním listu nebo v potvrzení o převzetí zásilky (nákladu) anebo pokud se nebudou týkat zjevného stavu zásilky (nákladu).

6.2.9 AWB z pohledu práva dispozice se zásilkou (nákladem)

V rámci odpovědnosti za plnění závazků vyplývajících z přepravní smlouvy platí, že **odesílatel má právo disponovat se zásilkou (nákladem) tak, že ji vezme zpět na letišti v místě odletu nebo na letišti v místě určení, nebo ji může zadržet během cesty při jakémkoli přistání nebo s ní naložit tak, že ji dá vydat na místě určení nebo na cestě jiné osobě, než je původně určený příjemce.**

Může s ní ale naložit i tak, že si vyžádá její vrácení na letišti v místě odletu.

Odesílatel nesmí využívat svého dispozičního práva tak, aby to bylo na újmu dopravce nebo eventuálních jiných odesílatelů. **Odesílatel musí uhradit veškeré náklady, které vzniknou při uplatnění tohoto dispozičního práva.**

V případě, že by nebylo možno pokynům odesílatele vyhovět, musí o tom dopravce odesílatele neprodleně informovat.

Když dopravce vyhoví pokynům odesílatele ohledně dispozice s nákladem, aniž by požádal o předložení kopie leteckého nákladního listu (AWB) nebo potvrzení o převzetí zásilky (nákladu) k přepravě, která byla odesílateli vydána, pak bude dopravce odpovídat za každou škodu, která by mohla být způsobena jakékoli osobě, která je řádným držitelem této kopie leteckého nákladního listu (AWB) nebo potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, přičemž tím není dotčeno jeho právo postihu vůči odesílateli.

Odesílatelovo právo zaniká v okamžiku, kdy vznikne právo příjemce na vydání zásilky (nákladu). Jestliže však příjemce odmítne zásilku (náklad) převzít anebo jej nelze zastihnout, získá odesílatel opět své právo se zásilkou (nákladem) disponovat.

6.2.10 AWB a doručení zásilky (nákladu)

Až na výjimku případů, kdy odesílatel uplatnil svoje právo dispozice se zásilkou (nákladem) platí, že **příjemce je oprávněn po příchodu zásilky (nákladu) na místo určení požadovat po dopravci, aby mu zásilku (náklad) vydal.** To však může požadovat až po zaplacení všech pohledávek a splnění všech přepravních podmínek konkrétní prováděné letecké přepravy.

V případě, že nebylo ujednáno jinak, je povinností dopravce uvědomit příjemce o příchodu zásilky (nákladu) ihned, jakmile k tomu dojde.

Důležité je, že **přízná-li dopravce ztrátu přepravované zásilky (nákladu) nebo nedošla-li zásilka (náklad) ani po uplynutí sedmi dnů ode dne, kdy měla dojít, je příjemce oprávněn uplatnit vůči dopravci svá práva vyplývající z přepravní smlouvy.**

U leteckých dopravců v ČR na základě ustanovení uvedených v Zákonu o civilním letectví platí, že jsou povinni ke dni zahájení obchodní letecké dopravy vyhlásit přepravní podmínky.

6.3 Neutrální letecký nákladní list

NAWB – Neutrální letecký nákladní list, Neutral Air Waybill (dále jen NAWB).

NAWB je přepravním dokumentem, který byl vytvořen IATA (Mezinárodní asociace leteckých dopravců), a tak jeho obsah i další náležitosti podléhají ustanovením IATA.

V praxi je NAWB relativně samostatným zasilatelským dokladem. NAWB ale není dokladem, resp. formulářem FIATA – Mezinárodní asociace zasilatelských svazů, ale **FIATA NAWB doporučuje k praktickému používání.**

NAWB je běžně používán leteckými dopravci jako přepravní doklad – nákladní list. Navíc ale NAWB také používají zasílatelé vystupující jako konsolidátoři přepravy leteckých kusových zásilek, respektive smluvní dopravci či agenti leteckých dopravců (společností).

NAWB lze používat při přepravách „letišťe-letišťe“ nebo „dům-dům“ pro jednotlivé, ale zejména pro sdružené, respektive konsolidované letecké zásilky.

Činnost zasílatele jednajícího jako smluvní dopravce, respektive jako konsolidátor – někdy též integrátor (seskupovatel) zásilek – vychází z toho, že v letecké nákladní přepravě jsou zásilky tarifovány především podle hmotnosti a objemu jako „chargeable weight“. Seskupováním zásilek dosahují zasílatelé – a tím i jejich příkazci – nemalých úspor z celkového přepravného. Tyto úspory vyplývají z použití nižší hmotnostní tarifní sazby za kilogram při vyšší celkové hmotnosti přepravované zásilky.

Letečtí dopravci přijímající neutrální NAWB účtují zasílatelům zpravidla jen poplatky za leteckou dopravu, palivový a bezpečnostní příplatek, případně poplatky za specifikaci zásilky (nákladu), resp. zboží: DGR, AVI, HUM, COL.

Tyto zkratky v letecké nákladní přepravě znamenají:

DGR – Dangerous Goods Regulations – nebezpečné zásilky (náklad)

AVI – Live Animal – živá zvířata

HUM – Human Remains – lidské ostatky

COL – Cool Goods – chlazené (mražené) zásilky (náklad).

Podstatou vystavení NAWB je potvrdit, že zasílatel přijímá podmínky leteckého dopravce, respektive přepravní podmínky IATA. Z těchto důvodů je i dokument NAWB prakticky shodný s běžným Air Waybill (AWB). Na jeho zadní straně je ale poznámka o jeho použití zasílatelům, eventuálně konsolidátorem.

Velmi významným faktem je, že **Mezinárodní obchodní komora (ICC) vyjádřila s obsahem, formou a použitím NAWB souhlas a schválila jej i s tím, že NAWB je možné používat i jako akreditivní doklad pro bankovní operace.**

NAWB není náložným listem, ale je postupitelným nákladním listem. Zde je třeba zmínit **problémem v překladu termínu „Negotiable“.** V tomto případě je totiž tento termín třeba překládat ne jako „převoditelný“, ale jako „postupitelný“. Je nutno upozornit, že **tyto dva termíny mají z obchodně právního hlediska zásadní rozdíl.**

NAWB je (shodně s IATA AWB) **bleděmodrý dokument**, zpravidla tištěný v několika stejnopisech na tenkém papíře.

Co se týče **elektronických verzí leteckých nákladních listů**, organizace IATA prosazuje zavádění e-AWB i e-NAWB, které v praxi fungují obdobně jako jejich dosavadní papírové modifikace. **Smyslem využívání e-AWB i e-NAWB je především minimalizace chyb způsobených při jejich vyplňování a výrazné zrychlení informací, které tyto obsahují.** V neposlední řadě také jde o **zvýšení bezpečnosti v nich obsažených informací a jejich zajištění proti eventuálnímu zneužití.** S ohledem na řadu celních, bezpečnostních, statistických a dalších administrativních požadavků různých státních orgánů jednotlivých států, je pro přepravu jednotlivých leteckých zásilek potřeba vystavit mnohdy i více než 35 různých dokumentů.

V rámci programu zjednodušování procesů a snižování nákladů rozpracovala asociace IATA **projekt E-freight.** Projekt byl zahájen v roce 2006. Jeho cílem je zavedení elektronických dokumentů s cílem dosažení úspory v průměru až 30 USD na jednu letecky přepravovanou

zásilku. Protože je ale v nákladní letecké přepravě zapojena řada subjektů, a to včetně různých orgánů státní správy, setkává se tento projekt s řadou různých, zejména administrativních překážek. Tento projekt si údajně kladl za cíl dosáhnout cca 50% využití elektronických AWB do roku 2020. Toho však nebylo dosaženo.

Jak již bylo uvedeno, NAWB má mezinárodně unifikovaný obsah i formu mezinárodní asociací IATA. V praxi se proto NAWB používá jak ve verzi tzv. **House AWB (HAWB)**, tak i v tzv. verzi „**Master**“ (**MAWB**). Reálně se ale o skutečnou verzi AWB Master nejedná (proto zde uvozovky). Na jeho základě jsou totiž přepravovány již sdružené (konsolidované) kusové zásilky od jednoho zasílatele (konsolidátora), pomocí leteckého nákladního dopravce, k dalšímu zasílateli (také konsolidátorovi). Na jeden MAWB je tedy společně přepravováno množství již sdružených kusových zásilek od různých odesílatelů, prostřednictvím jednoho leteckého dopravce, k různým příjemcům. Jako House AWB (HAWB) se tedy používá NAWB podobně, jako tzv. House konosament v námořní přepravě.

6.4 Další doklady používané v mezinárodní letecké nákladní přepravě

Mimo výše popisovaný AWB se při letecké nákladní přepravě používají další doklady:

- **Air cargo manifest** (seznam zásilek) – jde o seznam (soupis) všech zásilek naložených v konkrétním letadle

Obrázek č. 11: Air cargo manifest

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 CO., LTD - HANOI BRANCH, 4TH FLOOR, GP INVEST BUILDING, 170 LA THANH, O CHO DUA WARD, DONG DA DISTRICT, HA				
Port of Loading:	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 street, Phuong Liet Ward, Thanh Xuan district, Hanoi, Vietnam / VN	GS Merlin Harmony, 30 tbl. 11158 pcs in 186 cartons NOT RESTRICTED DIMS: 120x80x142cm ***HEA***HEA***HEA***

Zdroj: Geis Air and Sea, 2019

- **Loadsheets** (zátěžový, resp. nakládací list) – informuje o stavu rozložení nákladu na palubě letadla, tj. o tom, zda zatížení a rozložení nákladu v letadle odpovídá veškerým konstrukčním, provozním (bezpečnostním a dalším) požadavkům – je významným dokumentem pro zajištění bezpečnosti letu
- **Transfer manifest** – je určen po potřeby ohlašování potřeby zajištění překládky zásilek (nákladu)
- **Informační list o zvláštním (nebezpečném) nákladu** – slouží veliteli (kapitánu) letadla k informaci o zvláštním druhu nákladu – je určen k zajištění bezpečnosti letu, používá se především při přepravě letecké přepravě nebezpečných zásilek (nákladů).

7. Zásílatelé a další subjekty v letecké mezinárodní nákladní přepravě

V nákladní letecké přepravě se velmi výrazně prosazuje role tzv. **konsolidátorů**. Těmi chápeme zpravidla **subjekty v roli zasílatele, kteří sdružují jednotlivé kusové zásilky převzaté od různých odesílatelů do větších celků, které pak zpravidla jako celokontejnerové zásilky přepravují pomocí jednotlivých dopravců na konkrétních linkách**. Zároveň ale také **u leteckých dopravců pravidelně nakupují velké objemy jejich přepravních kapacit na konkrétní linky, a ty pak dále po menších částech přeproductávají konečným zákazníkům**. Letecké přepravné u takto organizovaných a zajištěných přeprav kusových zásilek pak vychází nižší, než by tomu bylo, kdyby přepravu takové zásilky nakupoval odesílatel přímo, jednotlivě, u dopravce. **Letečtí (zejména nákladní) dopravci se obvykle nezabývají prodejem přeprav jednotlivých kusových zásilek, byť by tyto byly kontejnerizovány, ale vytvářejí prostor pro konsolidátory**, kteří se právě této činnosti věnují. Provádění přeprav jednotlivých kusových zásilek by se dopravcům nevyplatilo a byl by pro ně po všech stránkách enormně náročný a nevýhodný. Zásílatelé (Freight forwarders) v roli konsolidátorů, ale poskytují i řadu dalších přepravních služeb, které odesílatelé (resp. příkazci) potřebují (jako např. svoz zásilek od odesílatelů k dopravcům a od dopravců k příjemcům, dodatečné balení zásilek, celní služby apod.).

U zásilek přepravovaných pomocí zasílatelů je dalším velmi příznivým faktorem také to, že pojištění letecky přepravovaných zásilek je zpravidla levnější, ale také to, že rovněž balení může být podstatně méně náročné a tím také levnější, než kdyby se řešilo individuálně nebo kdyby nešlo o jeho leteckou přepravu. I tyto výhody se týkají zejména kusových zásilek, které bývají během vlastní letecké přepravy přepravovány v ULD, resp. ve sběrných leteckých kontejnerech, jako sdružené.

8. Mezinárodní instituce v letecké dopravě

V civilním letectví jsou celosvětově nejvýznamnější dvě instituce:

8.1 Mezinárodní organizace pro civilní letectví

(ICAO – International Civil Aviation Organization)



Zdroj: ICAO int.

Je **vládní specializovaná agentura OSN** se sídlem v Montrealu a pobočkami v několika dalších místech. Byla založena v Chicagu roku 1944, vyvíjí činnost od roku 1947.

ICAO zajišťuje bezpečnější a snadnější leteckou dopravu mezi jednotlivými státy.

Cílem ICAO je dosáhnout udržitelného růstu globálního systému civilního letectví.

ICAO slouží jako globální fórum států pro mezinárodní civilní letectví.

Úkolem ICAO je určovat zásady, mezinárodní normy a pravidla letecké dopravy z hlediska standardizace, bezpečnosti, efektivnosti a pravidelnosti. ICAO za tím účelem vydává standardy (závazné) a doporučení.

ICAO také provádí studie a analýzy, poskytuje pomoc a buduje letecké kapacity prostřednictvím mnoha dalších činností a spolupráce svých členských států a zúčastněných stran.

ICAO např. **přiděluje každému letišti na světě jednoznačné čtyřmístné označení – tzv. kód letiště**, které se používají pro všechnu oficiální dokumentaci, pro komunikaci, jsou zaneseny ve všech leteckých mapách atd. Mimo kódy podle ICAO se ale v letecké praxi používají také kódy organizací IATA. Ty se používají např. v letových řádech leteckých dopravců. V budoucnu by měly být i zde převzaty kódy značení ICAO.

Činnost ICAO je zaměřena do tří základních oblastí: technické, ekonomické a právní.

ICAO dále plní funkci prostředníka při spolupráci mezi jejími **193 členskými státy** ve všech oblastech civilního letectví.

ICAO má vlastní **Shromáždění**, které je nejvyšším orgánem sestávajícím ze zástupců všech 193 členských států, a **Radu** složenou ze zástupců 36 států, kteří jsou voleni Shromážděním. **Shromáždění se schází minimálně jednou za tři roky, určuje program a strategii činnosti organizace a věnuje se otázkám, které nejsou specificky určené Radě ICAO.**

Rada je výkonným orgánem ICAO, proto vykonává pokyny a nařízení Shromáždění. V rámci ICAO vykonává činnost několik **specializovaných výborů**⁴³.

8.2 Mezinárodní asociace letecké dopravy

(IATA – International Air Transport Association)



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

Je **nejvýznamnější nevládní organizací oboru civilního letectví**, jde o dobrovolnou organizaci, jejímž prostřednictvím se letečtí dopravci snaží upravit leteckou síť pro potřeby mezinárodního leteckého provozu tak, aby na každém kilometru sítě byly obdobné podmínky

⁴³ Zpracováno s využitím: <https://www.icao.int/>

přepravy, stejně vysoký standard bezpečnosti, obdobné ceny za jednotlivé druhy přepravy, stejné služby cestující veřejnosti atp.

Posláním IATA je zastupovat a pomáhat tzv. leteckému průmyslu.

IATA byla založena již roku 1919 v Haagu (ČSA byly členy již od roku 1929). Během II. světové války IATA přerušila činnost. **IATA** (její poválečná nevládní forma) **byla založena roku 1945 v Havaně**.

Priority IATA (pro rok 2022) **byly definovány Radou guvernérů IATA** na svém zasedání v prosinci 2021. Konkrétně jde např. o:

Životní prostředí a udržitelnost:

- Zvýšit připravenost členských leteckých dopravců na přechod na Sustainable Aviation Fuel (SAF) jako hlavní možnost k dosažení čistých nulových emisí CO₂ do roku 2050
- zajištění podpory vlád na shromáždění ICAO pro klimatickou strategii

Bezpečnost:

- Zvýšení bezpečnosti v oblasti pozemního provozu prostřednictvím implementace harmonizovaných standardů pozemního provozu (ISAGO a IGOM)
- Řešení rizik souvisejících s lithiovými bateriemi

Rozmanitost:

- Zvýšení účasti na iniciativě 25by 2025

Komerční priority:

- Zajištění úspěchu IATA Travel Pass a Timatic při pomoci leteckým společnostem splnit cestovní požadavky COVID-19.

Ze současných aktivit týkajících se udržitelnosti a péče o životní prostředí lze uvést aktivitu Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA), která bude společně s Etihad Airways testovat **nástroj pro výpočet emisí CO₂ speciálně vyvinutý pro nákladní lety**. Aby bylo možné efektivně řídit a podávat zprávy o pokroku v oblasti udržitelnosti, celý hodnotový řetězec – odesílatelé, zasílatelé, investoři a regulační orgány – spolu s přepravci – požadují spolehlivé a důvěryhodné výpočty dat. Tato zkouška by měla poskytnout důkaz o správnosti koncepce pro nákladní součást tzv. **uhlíkové kalkulačky IATA CO₂ Connect**.

Statut IATA určuje tyto hlavní cíle činnosti:

- zajišťovat bezpečnou, pravidelnou a hospodárnou leteckou dopravu, která má u všech členů stejný standard a je prováděna za stejné ceny;
- podporovat všechny akce, směřující ke zlepšení hospodářských výsledků letecké dopravy;
- studovat problémy letecké dopravy a aplikovat výsledky v obchodně přepravním a ekonomickém zájmu členů;
- zajišťovat spolupráci mezi leteckými společnostmi;
- zajišťovat spolupráci s organizací ICAO.

Členství v IATA je otevřené pro letecké dopravce provozující pravidelnou i nepravidelnou leteckou dopravu, které mají registraci IATA Operational Safety Audit (IOSA).

Od 57 zakládajících členů v roce 1945 IATA nyní zastupuje přibližně 290 leteckých společností ze 120 států celého světa.

Členové IATA přepravují 83 % světové letecké přepravy. Členy IATA jsou přední světové letecké společnosti pro přepravu cestujících a nákladu.

Řízením běžných vrcholových záležitostí je pověřen **Výkonný výbor** (prezident, generální ředitel IATA, stálý předseda výboru a generální ředitelé zvolených leteckých společností).

Základní činnost IATA je určována **valným shromážděním** scházejícím se jednou za rok. Řízením běžných záležitostí je pověřen třináctičlenný **výkonný výbor**, který podléhá dohledu **generálního ředitele IATA**. Činnost **stálých výborů** IATA je určena stanovami organizace a zabývá se otázkami obchodně provozními, finančními, právními, technickými, ekologickými a zdravotnickými. Těmto výborům podléhají ještě různé podvýbory.

Vzhledem k rozdílným podmínkám letecké přepravy v různých částech světa, jakož i s ohledem na značný počet členských společností, je IATA rozdělena do **tří hlavních, tzv. (dopravních) konferenčních oblastí**:

- oblast č. 1: zahrnuje Severní a Jižní Ameriku, Grónsko, Bermudy, ostrovy v Karibském moři a Havajské souostroví;
- oblast č. 2: zahrnuje Evropu, Island, Afriku, Blízký Východ a Irán;
- oblast č. 3: zahrnuje Asii (kromě Blízkého Východu a Iránu), Austrálii, Nový Zéland a Oceánii.

Sekretariát IATA pracuje na dvou hlavních místech – v **Montrealu** a v **Ženevě**. Dále je řada regionálních pracovišť IATA po celém světě.

Další cíle IATA lze (mimo již výše zmíněnou a všude přítomnou ekologii a udržitelnost) formulovat jako směry k normalizaci, mezinárodní koordinaci, spolupráci, výměně zkušeností a zvyšování kvalifikace.⁴⁴

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



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

ECAC je **mezivládní vládní organizace** se sídlem v Paříži. Založena roku 1954 za podpory ICAO.

⁴⁴ Zpracováno s využitím: <https://www.iata.org/>

Od 18 zakládajících členů se od té doby připojilo mnoho dalších a **nyň je členem celkem 44 států**. Konference má pracovní vztahy s dalšími klíčovými evropskými organizacemi, které mají zájmy a odpovědnosti v odvětví letectví, včetně Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) a společnosti EUROCONTROL.

ECAC byla založena s **cílem** podporovat rozvoj bezpečného, efektivního a udržitelného evropského systému letecké dopravy prostřednictvím harmonizace politik a postupů v oblasti civilního letectví mezi jeho členskými státy a podporou porozumění v otázkách politiky mezi jeho členskými státy a ostatními částmi světa.

ECAC schvaluje a **vydává usnesení, doporučení a politická prohlášení**, která uvádějí v platnost jeho členské státy. Pod jeho záštitou byly uzavřeny některé mezinárodní smlouvy.

ECAC se schází na **plenárním zasedání jednou za tři roky** a v případě potřeby i častěji. Generální ředitelé civilního letectví se pravidelně scházejí, aby projednali a řešili politické problémy. Setkání na ministerské úrovni se mohou konat, když má téma dostatečný celoevropský význam a jsou zapotřebí rozhodnutí na této politické úrovni.

Běžnou práci řídí **koordinační výbor**, který se skládá z **prezidenta ECAC**, který je volen na tříleté funkční období, **tří viceprezidentů** a kontaktních míst, která jsou generálními řediteli civilního letectví a přebírají odpovědnost za konkrétní oblasti činnosti ECAC prováděné specializovanými pracovními skupinami a pracovními skupinami.

Sekretariát ECAC pod vedením svého výkonného tajemníka tvoří nadnárodní tým odborníků s rozsáhlými zkušenostmi ve všech aspektech civilního letectví.

Pracovními jazyky ECAC jsou angličtina a francouzština⁴⁵.

8.4 Evropská organizace pro bezpečnost v letového provozu – EUROCONTROL



Zdroj: <https://www-eurocontrol-int>

EUROCONTROL je celoevropská, vládní, civilně-vojenská organizace, která se věnuje podpoře evropského letectví.

Založena byla roku 1960. Sídlí v Bruselu, má dva řídicí orgány **Stálou komisi pro bezpečnost letového provozu** (s rozhodovací pravomocí ve vrcholných strategických otázkách – členové jsou ministři dopravy členských států) a **Úřad pro bezpečnost letového provozu** (výkonný, řídicí orgán).

EUROCONTROL podporuje členské státy a další zúčastněné strany (včetně poskytovatelů letových navigačních služeb, civilních a vojenských uživatelů vzdušného prostoru, letišť a výrobců letadel/vybavení) **ve společném úsilí o to, aby letectví v Evropě bylo bezpečnější, efektivnější, nákladově efektivnější a s minimálními náklady a zásahy do životního prostředí.**

⁴⁵ Zpracováno s pomocí: <https://www.ecac-ceac.org/>

Jejím cílem je vytvoření jednotného řízení sdruženého a koordinovaného letového provozu v Evropě a jeho optimální využití, resp. maximální zefektivnění využití evropského horního vzdušného prostoru a poskytování letových provozních služeb v rámci členských států Evropské unie. Všeobecně se tento strategický projekt nazývá jako tzv. **Jednotné evropské nebe – Single European Sky (SES)** – viz níže.

Středoevropské středisko řízení letového provozu – CEATS, bylo vytvořeno na základě aktivit EUROCONTROL. Strategickým cílem je vytvoření, resp. **provoz špičkové a efektivní služby řízení letového provozu v tzv. horním vzdušném prostoru bez ohledu na státní hranice členských států** („Single Sky in the Europe“). Smyslem je maximální „narovnání“ letových koridorů s cílem optimalizace letového provozu. Zájmy ČR zde reprezentuje **Řízení letového provozu – ŘLP** (viz zde část Lubomíra Zeleného).

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



Zdroj: https://mobile.twitter.com/the_waco_system

WACO vznikla jako **nezávislá asociace zasílatelů leteckého zboží** v roce 1973, má své členy v asi padesáti státech světa.

Systém „**The WACO Systém**“ byl založen v roce 1973 poté, co zakládající členové WACO uznali potřebu **globální sítě nezávislých zasílatelů**⁴⁶.

Systém WACO je „nezisková“ organizace registrovaná ve Švýcarsku. Generální ředitel a sídlí v Londýně.

Partneři WACO System spolupracují výhradně mezi sebou.

WACO od svých členů očekává, že budou **respektovat různé pohledy na život i kulturní a národní odlišnosti při jednání s ostatními členy.**

V současnosti poskytuje **komplexní distribuční služby pokrývající všechny aspekty exportu a importu zásilek.**

Dnes jde o stále rostoucí komunitu **122 členských zasílatelských společností ve 117 státech** s kombinovanou sítí více než 400 poboček, které zaměstnávají více než 21 000 odborníků

⁴⁶ WACO servis "Z domu do domu" byl původně vyvinut členy WACO v Evropě k zajištění rychlých dodacích operací. Nyní jde o kvalitní služby zahrnující přes 20 států. Jednoduchý způsob tarifování kryje náklady od převzetí po konečné dodání včetně proclení. Mimo tyto se účtují jen zvláštní cla a daně. Přijímají se zásilky všech hmotností, avšak maximální hmotnost jedné je 100 kg. Systém "Z domu do domu" se 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.

v oblasti letecké nákladní přepravy, kteří ročně zpracovávají více než 1,85 milionu zásilek obsahujících více než 1 milion tun leteckého nákladu.

Organizaci řídí **Výkonná rada**. Výkonná rada je zodpovědná za rozvoj činnosti systému, proto se provádějí šetření v jednotlivých státech proto, aby bylo zajištěno, že při rozšiřování sítě budou přizývány ke spolupráci pouze nejlepší společnosti.

V rámci systému je **provozován fond vzájemného sebepojištění**, do kterého jsou povinni vstoupit všichni členové, a poskytuje krytí nedobytných pohledávek v rámci komunity.

Členové WACO fungují podle normalizovaných postupů v provozu, financování a marketingu. Mají těsné denní kontakty a scházejí se pravidelně k výměně zkušeností. **WACO je jednou z vedoucích mezinárodních skupin v tomto oboru podnikání.**

Členem WACO může být pouze jediný zasílatel za celý stát. Ten musí prokázat kvalitu a rozvoj služby i dobrou finanční situaci. Při různosti provádění dopravy leteckého zboží v různých státech světa systém zajišťuje, že v každém státu se tak děje s plnou znalostí místní situace i pokud jde o celní postupy, daně a předpisy.

Před zařazením do systému procházejí všichni členové hloubkovým hodnocením finanční pozice, délky působení a postavení na trhu s prokázanou schopností a odhodláním k rozvoji svého podnikání. Monitorováním využívání sítě mezi členy je zajišťováno, že naše síť zůstane aktivní.

V průběhu let byl zaveden **globální systém zásilek**, který členům poskytuje transparentnost a poskytuje platformy pro výměnu dat. Kromě toho byly implementovány **programy upřednostňovaných dopravců**, aby se využily kombinované výdaje členů s leteckými společnostmi a jinými společnostmi třetích stran.

Mapa č. 1: Členské státy „The WACO System“



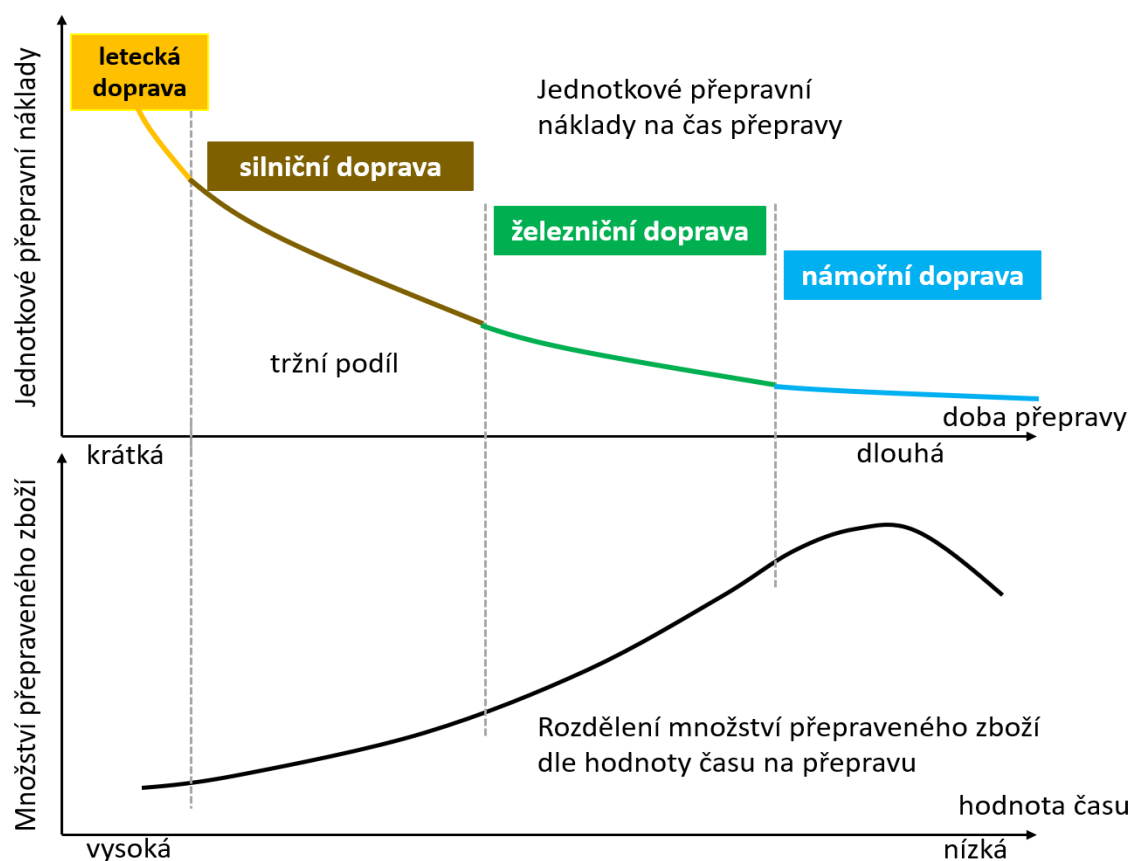
Zdroj: <https://www-waco--system-com>.

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

9.1 Relativní výhody dopravních oborů a jejich kombinace

Výběr jednotlivého dopravního oboru nebo jejich kombinace, ať už ze strany poskytovatele přepravních služeb (dopravce, logistický poskytovatel 3PL, multimodální operátor, zasílatel s vlastním vstupem, apod.) nebo objednatele přepravních služeb (zasílatel, přepravce, apod.) je výsledkem řady faktorů, kdy mezi ty hlavní se řadí celkové a jednotkové přepravní náklady, standardní kvalita přepravních, zasílatelských a logistických služeb s daným oborem související, frekvence nabídky a realizace přepravních služeb, a celková přidaná hodnota realizace přepravy zboží. Zjednodušeně (avšak nepřesně) lze hovořit o výběru mezi výší přepravních nákladů a dobou přepravy zboží (Rodrigue, 2020). Vztah těchto dvou faktorů obecně představuje poptávkovou atraktivitu jednotlivých dopravních oborů vůči ostatním, viz Graf č. 1, který zobrazuje rozložení času, resp. hodnoty času na přepravní jednotku (např. jeden kg nebo jeden m³ zboží, ložený kontejner apod.) pro jednotlivé dopravní obory při přepravě mezi dvěma trhy (trh prodejce, resp. vývozní trh zboží a trh kupujícího, resp. dovozní trh pro toto zboží), kdy pro přepravu daného zboží jsou k dispozici (lze je poptávat) přepravní služby ve všech vybraných dopravních oborech (letecká, silniční, železniční a námořní doprava). Doba přepravy je obecně nejkratší u letecké dopravy, nejdelší u námořní dopravy. Hodnota času je s ohledem na typ zboží (vysoká jednotková cena, vysoká citlivost na dodání, apod.) nejvyšší právě u zboží přepravovaného letecky, nejnižší u námořního zboží.

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.

Dopravní obory se liší jednotkovými přepravními náklady a maximálními přepravními objemy (ve vazbě na hmotnost, resp. objem a rozměry zboží), **které lze dopravními resp. přepravními prostředky v těchto oborech využít a přepravit** (např. na návěsu lze standardně přepravit dvě TEU (z angl. Twenty-foot Equivalent Unit, 20-stopý rejdařský kontejner), resp. jeden FEU (z angl. Forty-foot Equivalent Unit, 40-stopý rejdařský kontejner), uceleným kontejnerovým vlakem po železniční infrastruktuře v EU cca 90 TEU, na námořní kontejnerové lodi až cca 24 tis. TEU. Letecky se tak (rychle) přepraví nízké objemy zboží, po železnici a po moři (relativně vůči letecké dopravě) s často nižší citlivostí na dodání (Kolář, 2019) pak vysoké zbožové objemy.

V konečném důsledku pak pro každý dopravní obor platí, že existuje určitý rozsah minimálních a maximálních jednotkových přepravních nákladů, pro které je tento obor vysoce konkurenceschopný vůči ostatním, tzn. právě pro tento rozsah nákladů je daný obor přepravci nejvíce poptávaný. Na druhé straně ale platí, že se poptávka pro přepravované objemy zboží v čase může relativně rychle měnit, a tím se může měnit i hodnota času, resp. významu doby přepravy. Tato proměnlivost nabývá na významu např. při narušování přepravních řetězců v důsledku externích šoků jako např. lockdowny související s pandemií COVID-19, zemětřesení, znepřístupnění Suezského průplavu v důsledku uváznutí lodi Ever Given, apod.

Z důvodu výše uvedených relativních výhod (a nevýhod) jednotlivých dopravních oborů pak roste stále více význam multimodálních, resp. intermodálních, přeprav. U nich zjednodušeně platí, že změna jednotkových přepravních nákladů nebo doby přepravy (její délka a spolehlivost) u daného dopravního oboru pro daný trh a přepravní relaci může vést

(a zpravidla vede) ke změně podílu tohoto oboru (v % na celkových přepravních objemech) v rámci celkového tzv. víceoborového dopravního mixu, tzn. varianty jako např. dominantní intermodální přeprava s využitím námořní, železniční a silniční dopravy pro dovoz a vývoz kontejnerizovaného zboží z vnitrozemského trhu ČR, **trh kombinace námořní a letecké dopravy** (z angl. Air & Sea, Sea & Air, Air & Ocean, atd.).

9.2 Provádění letecké nákladní dopravy

Rozvoj oboru letecké dopravy vedl v uplynulých více než sto letech k přeměně či vzniku řady odvětví jak v sektoru průmyslu, tak i služeb, a to na místní, regionální, ale i celosvětové úrovni. Nejdříve byl hlavním faktorem rozvoje důraz na rychlou přepravu osob, postupně došlo k rozvoji přepravy nákladu (zboží). U letecká nákladní přepravy sehrály významnou roli akcelérátora (logistického) rozvoje obě světové války. Došlo u ní k exponenciálnímu růstu celosvětového trhu, jak z pohledu množství přepraveného nákladu, tak i z pohledu počtu subjektů na trhu a frekvence nabízených služeb zejména pro druhé světové válce, kdy se technologickým hybatelem stal provoz komerčních (civilních) letadel s proudovými motory. V souvislosti se skokovým technologickým pokrokem v letectví státy a soukromé subjekty rychle reagovaly investicemi do rozvoje letecké dopravní infrastruktury, kterou představují zejména letiště pro komerční (civilní) provoz.

Podíl letecké nákladní dopravy na celosvětové přepravě nákladu je méně než jedno procento (měřeno v tunách), **ale více než 35 % z pohledu ceny přepravovaného zboží** (IATA, 2022 a). **Letecká nákladní doprava zboží je vysoce časově citlivá na dodání** (Kolář, 2019), slouží k přepravě drahého a (nebo) rychle zkazitelného zboží zpravidla na dlouhé vzdálenosti v řádu tisíců km. **Letecký náklad**, resp. zásilka (z angl. Cargo, Air Freight), **a jeho přeprava se stala postupně základem globálních dodavatelských řetězců fungujících na principu Just-in-Time** (Rathouský, Jirsák & Staněk, 2016) ve vazbě na výrobní a distribuční strategie globálních výrobních a obchodních firem zejména v sektoru elektroniky nebo automotive, jež umísťují své provozy do států s relativně nízkými výrobními náklady, případně jsou závislé na dodavatelích a zpracovatelích z těchto zemí. Obor letecké dopravy dále plní tzv. pohotovostní roli, tzn. pro případ, kdy je nutné zboží, resp. jeho součásti, rychle dodat bez ohledu na přepravní náklady s cílem např. zamezit vzniku vysokých oportunitních nákladů zastavení výrobní linky, nebo zajistit zboží k ochraně veřejného zdraví. Např. v prvních týdnech po vyhlášení pandemie COVID-19 sehrála celosvětově letecká doprava klíčovou roli při distribuci a přepravě zdravotnického vybavení a materiálu, později při distribuci očkovacích vakcín od výrobců na zámořské trhy spotřeby. Zde je nutné ale doplnit, že segment letecké osobní dopravy byl zároveň urychlovačem (a hlavním nositelem) rozšíření viru způsobujícího infekční onemocnění COVID-19 z Čínské lidové republiky (ČLR) do celého světa.

Jak již zde bylo výše uvedeno v kapitolách Radka Nováka, v rámci konsolidace přeprav leteckých kusových zásilek (z angl. Air Cargo) se využívají speciální palety a **letecké kontejnery** (z angl. Unit Load Device, ULD). Ty ale s ohledem na přepravní kapacitu, konstrukci a rozměry nemají nic společného např. s unifikovanými (ISO) rejdařskými kontejnery, které se využívají v námořní dopravě (Kolář, 2019).

Příklady různých typů ULD včetně s třípísmenným označením IATA, viz Obr. č. 12.

Obrázek č. 12: 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), AMJ kontejner (objem cca 15 m³, využití: B777F)

Zdroj: autoři.

ULD mají řadu rozměrových variant s tím, že jejich design odpovídá tomu, aby se maximálně využil prostor pro přepravu nákladu (zmněný bellyhold), zejména s ohledem na nákladní prostor u širokotrupých letadel (z angl. Wide Body Airplane). Nakládka a vykládka ULD je organizačně jednoduchá. Využívá se při ní hydraulického válečkového dopravníku, viz Obr. č. 13. Např. do nákladního prostoru (z angl. Lower Deck Belly/Cargo Hold) Boeingu 747-400 určeného pro přepravu osob lze standardně naložit až 32 ULD, do jeho nákladní verze (Boeing 747-8/8F) celkem 40, u nové verze Boeingu 777-9(X) 48 nebo Airbusu A340-600 42. Pro úzkotrupá (jednouličková) letadla, která jsou používána hlavně na krátké a střední vzdálenosti, je kapacita pro ULD v nákladním prostoru výrazně nižší (např. 7 ULD v Airbusu A320) (IATA, 2022 b). Na druhé straně ale počet ULD není pro jednotlivá letadla v nákladním prostoru fixní, a může se měnit dle jejich velikosti a typu.

Využívání ULD má z organizačně-provozního (a nákladového) pohledu řadu výhod. Mezi ty hlavní se řadí:

- Rychlá nakládka a vykládka, tzn. handling a sledování nákladu.
- Možnost přepravy komerčně nasazovanými (civilními) letadly, ať už v charterové, nebo linkové přepravě, a to díky svým tvarům, resp. velikosti a designu.

Jedinou hlavní nevýhodou využití ULD je skutečnost, že bývají standardně přepraveny pouze v rámci oboru letecké dopravy, kdy při změně dopravního oboru je zpravidla nutná jejich konsolidace, resp. dekonsolidace, tzn. překládka do jiného přepravního prostředku. Výjimku tvoří intermodální přeprava, kdy se pro přepravu ULD bez vykládky jejich obsahu využije např. silniční návěs.

Platí tedy, že letecká nákladní doprava, až na výjimky, je obor využívaný v rámci multimodálních přeprav (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011). Letecky přepravované zásilky jsou tak dle typu letadla standardně omezeny výrazně svojí hmotností, objemem a tvarem, resp. rozměry. Vedle limitující charakteristiky využívaných letadel je tak třeba akcentovat i dostupnost, resp. technologickou a technickou vybavenost letišť, včetně jejich propojení na infrastrukturu dalších dopravních oborů. Tento faktor role letecké nákladní dopravy, resp. přepravy, je klíčový právě pro tržní segment Air & Sea, který propojuje dva dopravní obory se zcela opačnými charakteristikami ve vazbě na přepravní kapacitu, časovou spolehlivost a rychlost přepravy.

Obrázek č. 13: Dokládka leteckého zboží v kontejnerech (ULD) do letadla Boeing 747 Jumbo Jet provozovaného dopravcem British Airways na lince Londýn – New York



Zdroj: autoři.

9.3 Trh letecké nákladní přepravy

Trh letecké nákladní přepravy lze rozdělit na pět základních tržních segmentů podle byznys modelu provozovatelů přepravní kapacity:

a) **letečtí dopravci provozující přepravu osob** (např. České aerolinie, American Airlines, apod.), kteří nabízejí kapacitu pro přepravu nákladu (z angl. Bellyhold Cargo) na pravidelně provozovaných osobních linkách. Pro tyto dopravce je přeprava nákladu sekundární (doplňková), a představuje dodatečný zdroj tržeb. Více než 50 % veškerého nákladu přepravovaného letecky právě formou **dokládkového systému** zásilky jsou podle konkrétních letadlových a letových podmínek dokládány do letounů nasazených na pravidelných osobních leteckých spojích). Na linkách provozovaných tzv. nízkonákladovými (z angl. Low Cost Carriers, LCC), resp. ultranízkonákladovými (z angl. Ultra-Low-Cost) dopravců se náklad takto standardně nepřepravuje.

b) **Doprovci provozující smíšenou flotilu** – nákladní letadla výhradně přepravu leteckých zásilek/leteckého nákladu (z angl. Freighters), a letadla pro přepravu osob (příkladem takového dopravce využívajícího jak freightery, tak osobní letadla je např. Qatar Airways) – freightery jsou nasazovány zpravidla více mezikontinentálně.

c) **Specializovaní dopravci pro přepravu nákladu** (např. Cargolux), kteří provozují pravidelné linky obsluhované freightery, často mezi letišti, která tito dopravci (integrátoři) také provozují.

d) **Integrátoři nákladní (nejen letecké) přepravy** (např. DHL Aviation/DHL Express, UPS Airlines), kteří poskytují komplexní přepravní služby svým zákazníkům, a to jak v letecké dopravě, tak pozemních dopravních oborech. Leteckou přepravu realizují jak na pravidelných nákladních linkách, tak charterově. Někdy jsou někteří z nich též označováni jako konsolidátoři (srov. zde část R. Nováka).

e) **Letečtí dopravci nadgabaritních zásilek** (např. Antonov Airlines nebo Airbus Transport International) – využití při zpravidla charterových přepravách, kdy použití letecké nákladní přepravy je nenahraditelné a některé obchodní operace se bez ní ani jinak nedají realizovat.

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

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

Pořadí a název společnosti	přepravní výkon (v mil. tkm)
Federal Express (FedEx)	19,66
United Parcel Services (UPS)	14,37
Qatar Airways	13,74
Emirates	9,57
Cathay Pacific Airways	8,14
Korean Air	8,11
Cargolux	7,34
Turkish Airlines	6,98
China Southern Airlines	6,59
China Airlines	6,13

Zdroj: IATA, 2021.

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

Jedná-li se o celosvětově hlavní huby pro leteckou nákladní dopravu, viz Tab. č. 2, zpravidla se nachází v relativní geografické nebo infrastrukturní (z pohledu času) blízkosti terminálu, resp. námořních přístavů pro liniovou (kontejnerovou) přepravu (Hong Kong, Šanghaj, Los Angeles), či výrobně-logistických (a spotřebních) clusterů (Soul, Louisville, Taouyan, Tokio, Dauhá) (Rodrigue, 2020). Výjimku v TOP 10 tvoří Memphis a Anchorage. Memphis je hlavním hubem pro letecké zásilky přepravované společností FedEx jak do zámoří, tak pro silně rozvinutý a objemově významný americký trh pro vnitrostátní přepravu. U druhého jmenovaného letiště (Anchorage na Aljašce) je význam dán zejména vzdáleností do 10 hodin (přesně v „půli cesty“) od drtivé většiny výrobních kapacit pro průmyslové a spotřební zboží na světě (např. 9,5 hod. letu do Tokia, 9,5 a 9,5 hod. letu do New Yorku). Obecně platí, že nákladní letadla, ať už v rámci pravidelných linek, nebo na charterových letech, mají kratší dolet, tzn. právě tento faktor vedl k rozvoji Anchorage, či hlavních blízkovýchodních hubů (Dauhá a Dubaj) (International Airport Review, 2022).

S ohledem na světové pořadí hlavních letišť pro přepravu leteckých zásilek je ale nutné si uvědomit, že jejich pořadí a meziroční změny (v % vůči 2019 a 2020) jsou silně ovlivněné, více než u námořních přístavů, dopady pandemie COVID-19, která zásadním způsobem ovlivnila dostupné přepravní kapacity pro dokládkový systém. Pro něj je nezbytný provoz letadel pro přepravu osob na pravidelných linkách na krátké, střední, ale hlavně mezikontinentální

vzdálenosti. Na druhé straně, právě nepředvídatelnost a růst podílu zpožděných zásilek v rámci globálních přepravních řetězců v době pandemie (Kolář, 2020), vedla k výraznému nárůstu, resp. rychlejší obnově na dříve přepravované objemy zejména u těch letišť, která jsou méně závislá na přepravě leteckých zásilek formou dokládky (např. Taoyuan, Los Angeles, Dauhá nebo Tokio). Jsou na nich totiž ve větší míře odbavována letadla určená pro přepravu nákladů (zmiňované freightery), případně u nich narostl podíl přeprav na palubě nákladních letadel původně určených k přepravě osob (z angl. Passenger-to-Freighter Conversion, P2F).

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

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)	5,03	1. Šanghaj (ČLR)	47,06
2. Memphis (MEM, USA)	4,48	2. Singapur (Singapur)	37,51
3. Šanghaj Pudong (PVG, ČLR)	3,98	3. Ningbo Zhousam (ČLR)	31,14
4. Anchorage (ANC, USA)	3,56	4. Shenzen (ČLR)	28,83
5. Soul (ICN, Jižní Korea)	3,33	5. Guangzhou (ČLR)	24,51
6. Louisville (SDF, USA)	3,05	6. Quingdao (ČLR)	23,72
7. Taoyuan (TPE, Taiwan)	2,81	7. Pusan (Jižní Korea)	22,73
8. Los Angeles (LAX, USA)	2,69	8. Tianjin (Taiwan)	20,31
9. Tokio (NRT, Japonsko)	2,64	9. Hong Kong (ČLR)	17,84
10. Dauhá (DOH, Katar)	2,62	10. Rotterdam (Nizozemí)	15,32

Zdroj: Worldshipping, 2022, International Airport Review, 2022, Sidharth, 2022

Za rok 2021 představovaly celosvětové objemy leteckého carga přepraveného přes TOP 10 letiště více než 25 % (v tis. tun) všech leteckých zásilek při nárůstu více než 12 % vůči roku 2020 a 15 % vůči “normálnímu“. Hlavním faktorem výrazného meziročního nárůstu byla výrazně rostoucí poptávka po online nakupovaném spotřebním zboží a dodávkách farmaceutických výrobků (Sidharth, 2022).

Stejně jako pro hlavní námořní kontejnerové huby, tak i pro klíčová letiště v rámci globálních dodavatelských řetězců platí, že se nachází v clusterech umístěných ve východní Asii, středozápadě USA, západní Evropě a Blízkém východě. Segment přepravních služeb Air & Sea pak slouží právě k propojení trhů, kde se vyrábí zboží o vysoké jednotkové ceně, stabilně spotřebovává luxusní spotřební zboží a kde daná oblast představuje výrobní a distribuční hub pro globální logistiku. Faktorem rozvoje leteckých nákladních hubů je u rozvojových zemí navíc export rychle zkazitelného zboží (např. květiny) do rozvinutých

zemí. Rostoucí význam (dle stabilně rostoucích přepravených objemů leteckých zásilek) nákladních letišť v regionu jihovýchodní a východní Asie je dán především specifikou rolí celého regionu pro světovou ekonomiku ve výrobě a distribuci elektroniky a elektrotechniky, která je charakteristická vysokým podílem mezi cenou a hmotností, tzn. právě letecká doprava je tím oborem, který navzdory relativní vysoké ceně za přepravní služby umožňuje rychlé a spolehlivé dodávek komponentů pro průmyslové zboží vyráběné na trzích v Severní Americe a EU.

Na rozdíl od např. Severní Ameriky, kde je provozována řada specializovaných letišť a terminálů pro přepravu leteckých zásilek (např. zmíněné Memphis nebo Louisville), je daleko běžnější, že terminály pro odbavení, resp. handling leteckých zásilek v Evropě se nachází přímo na letištích, která hrají roli leteckých hubů i pro přepravu osob (Rodrigue, 2020), tzn. například letiště Charles de Gaulle v Paříži, Frankfurt nad Mohanem, Heathrow v Londýně, Schiphol v Amsterdamu nebo Barajas v Madridu. **S rozvojem e-commerce** ale rychle dochází k růstu významu přeloženého objemu leteckých zásilek na specializovaných letištích jako např. německé Lipsko (evropský hub společnosti DHL Aviation/Express), Kolín nad Rýnem (Amazon Air/Prime Air) nebo belgické Liège (FedEx).

V rámci multimodální přepravy (Novák a kol., 2011), která v globalizované ekonomice výroby, distribuce a spotřeby tvoří základ fungování logistických, resp. přepravních řetězců hraje stále důležitější roli právě kombinace oboru letecké a námořní přepravy – **Air & Sea**. Význam tohoto segmentu přepravních služeb nabyl na významu s pandemií **COVID-19**, kdy nekoordinovaná opatření řady vlád a orgánů odpovědných za veřejné zdraví občanů v jednotlivých zemích přispěla ke zvýšení citlivosti, resp. křehkosti těchto řetězců. Výrobci, resp. vývozci a dovozci potřebují v prostředí nestability a obtížné předvídatelnosti dalšího vývoje mít k dispozici přepravní řešení, které jsou flexibilní, časově spolehlivé ve vazbě na dodací lhůtu a zároveň relativně přijatelná z pohledu přepravních nákladů. Air & Sea výrazně snižuje celkovou dobu přepravy z místa odeslání do místa určení (výhoda letecké dopravy) při kombinaci s dopravním oborem s nejnižšími jednotkovými náklady na hmotnostní a objemovou jednotku nákladu (výhoda námořní dopravy).

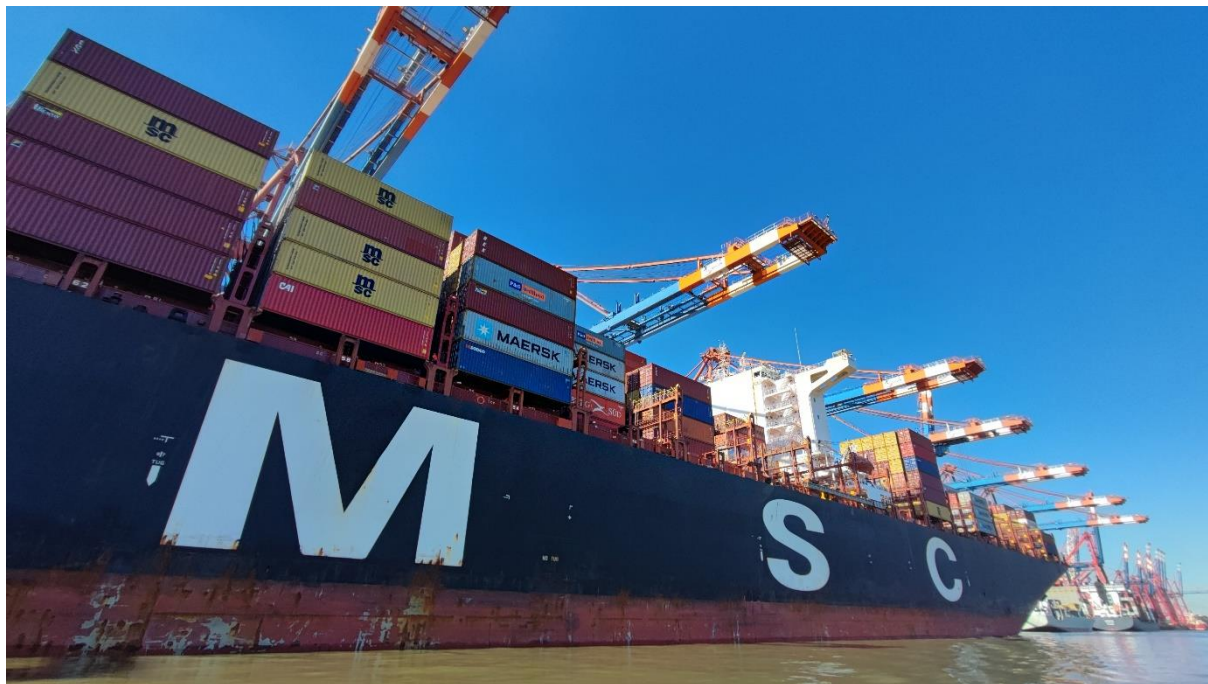
V konečném důsledku přispívá segment přepravních služeb Air & Sea k odolnosti dodavatelských řetězců, neboť integrátorům, poskytovatelům, či zprostředkovatelům přepravních služeb dává pro jejich zákazníky (dodavatele, resp. dovozce a vývozce – odesílatele a příjemce) k dispozici další cenově a časově vysoce konkurenceschopné přepravní řešení vůči těm, která jsou založena při dovozech a vývozech do zámoří zejména (z pohledu přepravených objemů) primárně na námořní, sekundárně na železniční (Asie – Evropa) nebo letecké dopravě.

Na druhou stranu je Air & Sea přeprava zároveň poměrně organizačně náročná na fyzickou synchronizaci toku zboží a s ním souvisejících dat a informací z důvodu velice odlišného fungování letecké a námořní dopravy z pohledu rychlosti, frekvence a kapacity dopravních prostředků v těchto oborech. Proto je tento typ přepravy dle tržní struktury skutečných poskytovatelů (provozovatelů) relativně více koncentrovaný než např. unimodální trh (v silniční dopravě) nebo trh intermodálních přeprav (Kolář, 2019).

Pokud jde o konkrétní příklady tzv. routingu, pro logistické řetězce mezi Dálným východem a EU je v Air & Sea typická kombinace přepravy např. vývozem zboží z východočínských přístavu po moři v rejdářském kontejneru na palubě kontejnerové lodi do Singapur, Dauhá nebo Dubaje, a po dekonsolidaci do leteckých kontejnerů (ULD) formou doklázky do letadla pro přepravu osob nebo do freighterů dopravce Qatar Airways nasazovaného např. na lince Dauhá – Mnichov, obsluhované Boeingy 777F. Integrátory multimodálních řešení při zapojení Air & Sea přeprav bývají zpravidla globální logističtí poskytovatelé, kteří hrají velice odlišnou roli v jednotlivých oborech, tzn. vystupují jako konsolidátoři, objednatelé přeprav, smluvní

dopravci, multimodální operátoři, agenti liniových námořních dopravců jako Non-Vessel-Operating Carriers (NVOCC), čistě zasílatelé, apod. (Poláček & Novák, 2020). Příkladem těchto konsolidátorů, resp. integrátorů jsou společnosti jako např. DB Schenker, Geis, Kuehne+Nagel, CEVA, DHL, DSV, nebo i původně „pouze“ námořní rejdář Mediterranean Shipping Company (MSC), (ilustračně Obr. č. 14), dnes provozující i železniční přepravu a v blízké budoucnosti nabízející i leteckou přepravu s cílem zvýšit komplexnost nabízených služeb, i v segmentu přeprav Air & Sea.

Obrázek č. 14: Kontejnerová loď provozovaná námořním dopravcem (a dnes multimodálním integrátorem) MSC



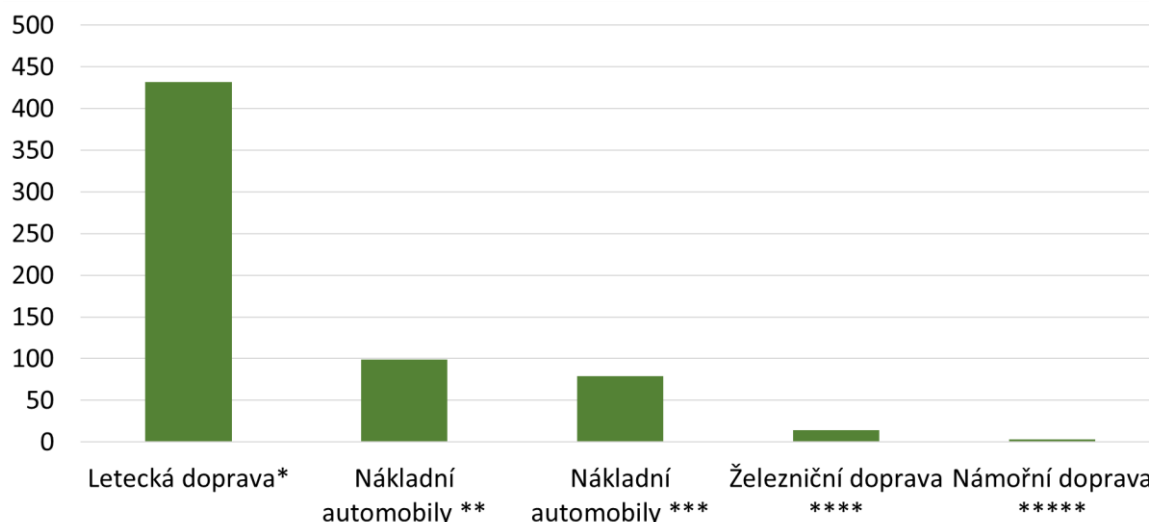
Zdroj: autoři.

Překotný nárůst významu e-commerce jako prodejního kanálu u nejen mezinárodních obchodních operací (Machková, Černošková & Sato, 2014), který začal ještě před COVID-19 pandemií, **vedl k zintenzivnění nejen cenové, ale i kvalitativní konkurence** (dané spokojeností zákazníků) **na trhu přepravních služeb ze strany jejich poskytovatelů**. Tzv. tradičním integrátorům jako např. DB Schenker, DHL nebo Kuehne+Nagel stále více konkurující společnosti jako např. Amazon, kteří umí zpravidla lépe a rychleji pracovat s informacemi ve vazbě na nákupní chování firemních zákazníků a spotřebitelů, daty pro přesnost očekávání vývoje poptávky u přepravních služeb, trhu logistických nemovitostí, apod. Není proto náhoda, že Amazon, který se řadí zároveň k hlavním inovátorům na trhu logistických a přepravních služeb, postupně expanduje na trhu leteckých zásilek v roli samotného dopravce – provozovatele (Amazon Air/Prime Air), nebo jako dopravce charterující kontejnerové lodě, či pronajímatel rejdářských (TEU) a leteckých kontejnerů (ULD). Např. ještě v roce 2016 si tato společnost pronajímala pouze dva freightery, k červnu 2022 už provozovala částečně vlastněnou flotilu téměř 100 nákladních letadel (Brett, 2022).

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

V neposlední řadě je nutné zmínit, že multimodální kombinace Air & Sea může mít pozitivní vliv na relativní snížení uhlíkové stopy přepravy z domu do domu (z angl. Door-to-Door) při využití oboru námořní dopravy, viz Graf č. 2, resp. obecně snížení řady negativních externalit, který s fungováním letecké (nejen nákladní) dopravy souvisí.

Graf č. 2: Průměrné emise oxidu uhličitého na výkonovou jednotku nákladní přepravy (g CO₂/tkm) v jednotlivých dopravních oborech



* vážený průměr s ohledem na dokládkový systém a kapacitu freighterů

** do celkové hmotnosti cca 12 t (EIA klasifikace tzv. Medium Truck dle Federal Highway Administration)

*** nad celkovou hmotnost cca 12 t (EIA klasifikace tzv. Medium Truck dle Federal Highway Administration)

**** vážený průměr s ohledem na energetický mix a zdroj pro pohon lokomotivy – diesel/elektrina

***** z provozu celokontejnerových lodí při přepravě rejdářských kontejnerů

Zdroj: IEA, 2021.

Ve vazbě na negativní externality při srovnání unimodálních přepravních řešení za použití jednotlivých dopravních oborů a na příkladu emisí CO₂ jako nejvýznamnějšího skleníkového plynu (z angl. Green House Gas, GHG) je ale nutně připomenout, že **průměrná ekonomická přidaná hodnota daná leteckou přepravou a cenou jednoho kg zboží je mnohem vyšší při srovnání s námořní přepravou**. Multimodální přepravní řešení založené na Air & Sea kombinaci, tzn. silné centralizaci fungování přepravní sítě při využití strategie tzv. Hub & Spoke, kde hubem je překládkový námořní terminál infrastrukturálně napojený na (de)konsolidační letecký hub (např. Dubaj, Los Angeles) sice vede k relativní zvýšené koncentraci emisí (a to nejen u CO₂) nebo zvýšeným hladinám hluku či vzniku pravděpodobnosti dopravních kongescí v těchto hubech a jejich blízkém okolí. Na druhé straně takový

profil distribuce vede k efektivnějšímu využívání energií (elektrina) a paliv v rámci celé přepravní sítě.

Pro oba dopravní obory, tzn. jak leteckou, tak námořní dopravu (a v jejich kombinaci) platí, že jejich fungování je a bude vysoce závislé na spalování fosilních paliv navzdory tomu, že v některých segmentech přepravních služeb u jiných dopravních oborů dojde v nejbližších letech a dekáдах k rychlejšímu nahrazení zdrojů pohonu relativně šetrnými k životnímu prostředí (např. vodík jako palivo, elektrobaterie apod.). Např. v období mezi lety 2011 až 2019 bylo realizováno necelých 200 tis. komerčních letů, při nichž byla spalována tzv. biopaliva s tím, že ale jen v roce 2019 proběhlo více než 100 tis. komerčních letů denně, při kterých byla spalována paliva z fosilních zdrojů. Např. v současnosti probíhající velice pomalý rozvoj elektromobility v námořní nebo letecké dopravě nebo další inovace s ohledem na přepravní kapacitu, dolet atd. nebude mít pro trh přepravních služeb v těchto dvou oborech v nejbližších desítkách let větší význam. Pokud jde např. o emise oxidů dusíku (NO_x), nebo pevných částic (z angl. Particulate Matters, PM) ale i CO_2 , prošlo si odvětví letectví v posledních 20 letech řadou technologických inovací zejména s ohledem na vývoj, konstrukci a účinnost při provozu proudových motorů, tzn. k výraznému snížení průměrného množství leteckého paliva potřebného na přepravu zásilek (a osob) na jednotku vzdálenosti. Např. mezi koncem 70. let 20. stol. a druhou dekádu 21. stol. došlo k relativnímu snížení množství spáleného leteckého petroleje na jeden tuno-kilometr o více než 40 % (Rodrigue, 2020). Je nutné poznamenat, že zmíněné inovace pozitivně působící na relativní snižování řady negativních externalit letecké dopravy byly během posledních cca 20 let výrazně negovány rozvojem civilního letectví – leteckou přepravou osob.

U námořní dopravy, jako součásti přepravních řešení Air & Sea, je pak hlavním zdrojem negativních externalit nutnost spalování fosilních paliv jako např. mazutu (z angl. Heavy Fuel Oil/Bunker Fuel, HFO) nebo lodního plynového oleje (z angl. Marine Gasoil, MGO). Technologické inovace v tomto dlouhodobě nízko-ziskovém oboru pro provozovatele námořní tonáže probíhají standardně vynuceně, tzn. dané regulací ze strany organizací a institucí jako např. Mezinárodní námořní organizace (z angl. International Maritime Organization, IMO). Regulace trhu na základě mezinárodně právně závazných pravidel vydaných mezinárodními institucemi se u podnikání námořních dopravců zaměřila hlavně na negativní externality spalování standardních (fosilních) s cílem omezit emise síry při spalování tohoto paliva mimo určené tzv. zóny kontroly emisí (z angl. Emission Control Areas, ECAs). Mezinárodně závazné pravidlo, známé pod názvem IMO 2020 (Doplňek Přílohy IV, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL), určuje maximální obsah síry v palivu (0,5 %). Pro provoz v rámci ECA je maximální povolený podíl síry v obsahu paliva 0,1 % (Kolář, 2020).

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

Struktura Air & Sea trhu s ohledem na využívání přepravních kapacit pro tento segment služeb je výrazně ovlivněna tržní koncentrací na trhu letecké nákladní a námořní liniové dopravy (Kolář, 2019).

V rámci letecké nákladní dopravy na trhu existují tisíce dopravců, ale pouze něco přes jeden tisíc je členy Mezinárodní asociace leteckých dopravců (z angl. International Air Transport Association, IATA), a jen malá část z nich má nezanedbatelný tržní podíl (dle počtu provozovaných letadel, počtu uskutečněných letů, tkm, apod.). Obecně platí, že aliance leteckých dopravců pro přepravu zásilek mají pouze částečně stejné členy jako aliance leteckých dopravců, kteří přepravují cestující. Tato skutečnost je dána již významným podílem dokládkového systému na přepravě leteckých zásilek. K datu vydání této publikace existovala

v podstatě pouze jedna globální aliance leteckých dopravců, kteří přepravují zboží formou dokládky, a případně provozují ještě freightery (srov. zde část L. Zeleného). Jedná se o SkyTeam Cargo – členové např. Air France/KLM Cargo, Delta Air Logistics, Korean Air Cargo nebo China Cargo Airlines. Druhá, historicky konkurenční, WOW Cargo Alliance se sestávala z SAS Cargo a Singapore Airlines Cargo. Členové aliancí OneWorld nebo Star Alliance, které primárně fungují v segmentu přepravy osob, spolupracují při přepravě leteckých zásilek více na bilaterální bázi. Tzn. nedochází u nich v rámci členství v dané alianci u přeprav nákladů ke spolupráci v oblasti centralizace přepravních sítí, tzv. codesharingu, geografické specializaci při nabídce vlastních přepravních služeb nebo realizaci společných marketingových strategií.

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

Pandemie COVID-19 zasáhla všechny obory nejen nákladní (komerční) letecké, námořní, silniční a železniční dopravy víc, než jakýkoliv externí šok narušující v globalizované ekonomice výrobu, distribuci a spotřebu, resp. dovoz a vývoz průmyslového a spotřebního zboží (Dirzka & Aciaro, 2022, Notteboom, Pallis & Rodrigue, 2020). Tím, že např. v prvních měsících pandemie došlo k bezprecedentnímu snížení počtu realizovaných komerčních letů zejména letadel pro přepravu osob, které v tkm představují více než polovinu výkonů (v tkm) letecké dopravy (IATA, 2022c), došlo de facto krátkodobě částečně ke kolapsu Air & Sea přeprav, neboť zbývající přepravní kapacity nabízené freightery na pravidelných linkách a pro charterovou přepravu nemohly pokrýt výpadek dokládkového systému. Zároveň ale s tím, jak rychle a robustně se obnovila poptávka po přepravě osob během roku 2022, způsobil tento neočekávaný vývoj ze strany provozovatelů letadel a letišť komplikace s ohledem na dodržování harmonogramu u přeprav leteckých zásilek (IATA, 2022 d). Tato nestabilita, stejně jako u oboru námořní dopravy, negativně ovlivňuje výrazně vyšší sazby u přepravy leteckých zásilek vůči např. roku 2019.

Dalším významným důsledkem pandemie v souvislosti rozvojem e-commerce jsou a budou pro obor letecké dopravy činnost subjektů, které se zabývají P2F přestavbami s cílem zvyšovat přepravní kapacity (zejména s ohledem na sezonní kolísání a skokové nárůsty objemů online prodeje u spotřebního zboží) daleko častější relativně krátkodobé P2F přestavby.

Literatura a informační prameny

- 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 zaměrovači 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 z: <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. *Přepravní, zásilatelské 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

ČÁST B

doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc.

10. Vnitrozemská vodní (říční) osobní přeprava

10.1 Charakteristika vodní (říční) osobní přepravy v našich zemích

První osobní parníky se začaly na našich řekách objevovat koncem 40. let 19. století. Stalo se tak díky Královské privilegované saské paroplavební společnosti (SDG) se sídlem v saské metropoli Dresden. Společnost SDG provozovala osobní vodní dopravu od roku 1838 a to na lince Dresden – Rathen. Do Čech její loď poprvé doplula o rok později a následně byla zavedena pravidelná doprava do Litoměřic. Výjimečně také bylo možno dostat se do Obříství nad Mělníkem. Roku 1848 zavedla SDG kombinovanou osobní linku mezi Prahou a Drážďany, kdy byly využity parníky a dostavníky.

Vnitrozemská vodní osobní doprava v České republice má pouze **doplňkový charakter**. Osobní vodní doprava je v České republice provozována jak v systému dopravní obslužnosti, tak i jako atraktivní cíl pro turistický ruch. V roce 2021 počet přepravených osob dosáhl hodnoty 0,6 mil. (přepravní výkon činil 14,3 mil. oskm).⁴⁷ Ve srovnání s první polovinou 20. století jde o výrazný pokles, např. v roce 1921 bylo jen na linkách Praha – Stěchovice přepraveno 2,1 mil. osob (304 plavebních dnů). Určitý pokles byl samozřejmě zaviněn i pandemickou situací, která poznamenala i Českou republiku – Ročenka dopravy Ministerstva dopravy ČR uvádí v roce 2015 počet přepravených osob 0,9 mil.

Ročenka dopravy 2021 udává počet 78 osobních lodí s celkovou obsaditelností 10 636 osob. Z toho pouze 10 lodí bylo vyrobeno po roce 2009, naopak 15 lodí bylo vyrobeno do roku 1949.

10.1.1 Legislativní ukotvení vnitrozemské vodní (říční) osobní dopravy v ČR

Legislativní stránku vodní dopravy (tj. osobní i nákladní) v ČR rámcově upravuje **zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě**, ve znění pozdějších předpisů. Předmětem úpravy tohoto zákona jsou zejména podmínky provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách a pravomoc a působnost ministerstev a jiných správních úřadů na tomto úseku. Zákon definuje vnitrozemskou vodní cestu, ustanovuje podmínky způsobilosti k vedení plavidla, definuje práva a povinnosti účastníka provozu na vodní cestě, odborné způsobilosti nebo výkonu státní správy v plavbě.

Tak jako v ostatních dopravních oborech je i k provozování vnitrozemské vodní dopravy nezbytné splnit tři základní podmínky, zcela harmonizované s právem ES. Jde o podmínku bezúhonnosti, podmínku odborné způsobilosti a podmínku finanční způsobilosti.

K provozování vnitrozemské vodní dopravy musí žadatel nejprve složit zkoušku odborné způsobilosti, na jejím základě vydá Plavební úřad (Státní plavební správa) žadateli osvědčení odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby. Poté v případě splnění všech náležitostí rozhodne živnostenský úřad na základě žádosti o udělení koncese, ve stanovisku uvede Plavební úřad věcný, časový a územní rozsah provozování vodní dopravy,

⁴⁷ Ministerstvo dopravy ČR. *Ročenka dopravy České republiky 2021*. Praha, 2022

případně další podmínky jejího provozování. K provozu je pak nutné, aby osádky lodí byly způsobilé k vedení plavidla (§ 24 zákona č. 114/1995 Sb.).

V neposlední řadě upravuje uvedený zákon **práva a povinnosti provozovatele veřejné vodní dopravy**. Provozovatel veřejné vodní dopravy je povinen přepravit za sjednanou cenu osobu, která o to požádá a přijmout k přepravě zásilku za sjednanou cenu, jestliže jsou splněny smluvní přepravní podmínky a nebrání mu v tom provozní podmínky. Protože nebyl vydán přepravní řád, má provozovatel povinnost ze zmíněného zákona před zahájením provozu zveřejnit **smluvní přepravní podmínky**, za nichž bude veřejnou dopravu provozovat. Smluvní přepravní podmínky obsahují např. podmínky pro přepravu zavazadel, zvířat a nebezpečného zboží, podmínky postupu, dojde-li ke změně objednávky nebo zrušení přebjedených cest; provozovatel rovněž musí zveřejnit jízdní řád, tarif, den zahájení provozu a rozsah bezbariérovosti. **Ceny** za přepravu osob **nejsou** státem **regulovány**.

10.1.2 Vnitrozemská vodní osobní přeprava v ČR

V současnosti má vnitrozemská vodní doprava osob **především rekreační charakter**. V Čechách se soustřeďuje zejména do oblasti pražské aglomerace, labské a vltavské vodní cesty, některých velkých přehradních nádrží; na Moravě se pak jedná především o Baťův kanál a několik přehradních nádrží.

Ponecháme-li stranou specifická města, jako např. Benátky, může ve městech, resp. městských aglomeracích, kde jsou pro to vhodné podmínky, vodní doprava fungovat i v rámci městské hromadné dopravy (aktuálně v Praze a Brně). Klíčový vnitrostátní právní předpis v této oblasti – zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů uvádí, že na postup při zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících ve vnitrozemské plavbě se ustanovení tohoto zákona použijí přiměřeně.

V převážné většině případů se jedná o přívozy. V historii bývaly přívozy zřizovány velmi často v místech, kde bylo nutné překonat vodu příliš hlubokou na existenci brodu. S rozvojem civilizace však přívozy na většině míst nahradily mosty.

Kromě rekreační plavby se tedy využívá říční doprava k praktickým účelům. Například v Praze se konkrétně jedná o několik přívozů (dva celoroční, ostatní sezónní) sloužících převážně ke spojení protějsích břehů kratší trasou, než to umožňuje pozemní cesta. Tyto přívozy slouží k uspokojování nejen fakultativní, ale i obligatorní dopravy. Jsou plně začleněny do Pražské integrované dopravy a platí zde veškeré jízdní doklady systému PID.

V České republice je v provozu více než dvě desítky přívozů, v provozu jsou nejen v Praze, ale i v jiných lokalitách na Vltavě (Lipno, Slapy, Vrané n/Vlt., dolní Vltava). Další přívozy jsou v provozu na Berounce, Labi; několik rekreačních přívozů je v provozu na menších řekách.

Přívoz je soustava zařízení umožňující překonání řeky nebo obdobné vodní plochy pomocí plavidla. Takovéto plavidlo se nazývá převozní loď a obsluhuje jej převozník.

Nejjednodušší přívoz tvoří pouze prám. Zpravidla má přívoz na obou březích upravené přístaviště, tedy například plochu či hranu k přistávání lodí, můstek, kůly k uvázání lodí. Na jedné straně obvykle bývá budova pro převozníka. Dále bývají přístaviště přívozu vybavena informacemi pro cestující, případně i přístřeškem.

Přivozy se podle pohonu dělí na:

- a) poháněné lidskou silou, ať už se jedná o jednoduchou loď odpichovanou bidlem ode dna jako na Kamenici ve Hřensku nebo o veslici jako na Sázavě v Senohrabech,
- b) motorové přivozy, kdy se loď pohybuje – s pomocí svého motoru a propulzního zařízení (zpravidla vrtule, resp. lodního šroubu) – volně po hladině jako například přivozy pražské integrované dopravy anebo přivozy na Lipně (obr.),

Obrázek č. 15 a 16: Přívóz na Lipně (Dolní Vltavice – Kyselov)





Zdroj: Vlastní foto autorů

Obrázek č. 17: Pro srovnání foto přivozu přes Moselu



Zdroj: Vlastní foto autorů

- c) anebo je navíc jištěna lanem, jenž je upevněno na jedné straně k lodi a na druhé straně k posuvné spojnici umístěné na vodorovném laně napnutém mezi stožáry na obou březích jako na Vltavě v Klecánkách,
- d) bezmotorové přívozy poháněné proudem řeky, kdy je loď vybavena ještě další soustavou lan, s jejichž pomocí ji lze natočit tak, aby ji proud řeky poháněl k požadovanému břehu. U některých přívozů je upevnění provedeno výše uvedeným způsobem na laně mezi stožáry na obou březích jako na Vltavě ve Vraném. Úplným specifikem tohoto typu jsou kyvadlové přívozy, které v Čechách nalezneme již jen na Labi ve Velkém Březně nedaleko Ústí nad Labem a v Dolním Žlebu, což je součást Děčína.
- e) kyvadlové přívozy mají svá nosná lana upevněna v jednom bodě u některého z břehů a při přeplouvání k protilehlému břehu uzavírají plavební dráhu. Patří tak mezi přívozy neplující volně, což znamená, že možnosti ovlivnění trasování a rychlosti jejich plavby jsou velmi malé. Jsou považovány z hlediska plavební praxe za nautickou překážku.

V souladu s Pravidly plavebního provozu smí přívoz křížit vodní cestu až poté, co se ujistí, že nebude nutit jiná plavidla měnit náhle směr nebo rychlost plavby. Je však důležité, aby vůdci plavidel o existenci přívozů, a obzvláště těch kyvadlových, měli povědomí. Je nutné, aby přízpůsobili v jejich blízkosti rychlost plavby a udržovali zvýšenou pozornost.

Linkové plavby v České republice mají výletní a sezónní charakter. Jsou nabízeny například v Praze, kde nabízejí dopravu po metropoli i mimo ni. Běžně jsou spojeny s různým občerstvením, obědem nebo večeří, hudbou a podobně. Různých tras i variant doprovodného programu je zde velké množství. Jde o pravidelné plavby po Praze, plavby do Tróji, spojené s návštěvou zoologické zahrady. Z linek které vedou mimo Prahu jsou to především plavby do Mělníka nebo ke Slapské přehradě. Výletní linky jsou provozovány také v rámci systému Dopravy Ústeckého kraje, jejich trasy směřují z Ústí nad Labem do Mělníka a z Ústí nad Labem do Bad Schandau. Na středním Labi je provoz rekreační plavby převážně soustředěn do oblastí Brandýsa nad Labem, Lysé nad Labem, Poděbrad a Nymburka.

Řada takových sezónních linek je v provozu i na českých a moravských přehradních nádržích, kdy existuje intenzivnější plavební provoz zejména na přehradních nádržích Lipno, Orlík, Slapy, Dalešice, Slezská Harta, Nové Mlýny I, Nové Mlýny III, Vranov, Žermanice a Těrlická přehrada.

Dlouhodobě roste počet návštěvníků na Baťově kanále na moravsko-slovenském pomezí, který se podařilo obnovit a od konce 90. let prošel postupnou rekonstrukcí a modernizací. K tomu přispívá Dlouhodobá koncentrace Ministerstva dopravy a samosprávy na krajské i obecní úrovni spočívající zejména v podpoře rozvoje infrastruktury (budování nových přístavišť a navazujících kapacit navazujících na vodní cestu – ubytovací, sportovní, kulturních a dalších zážitkové a volnočasové kapacity). Image přílehlého regionu se dnes již do značné míry spojuje i s Baťovým kanálem, který se postupně stává jakousi jednotící osou dalších aktivit včetně přeshraničních. Současně se zvyšuje počet rekreatantů i u vícedenních pobytů na kajutových lodích a hausbótech. Vodní cesta Baťův kanál tvořená plavebním kanálem Otrokovice – Rohatec a vodní cestou vedenou řekou Moravou je vhodná jen pro rekreační plavbu třídy 0.,

a to v úseku od jezu Bělov u Otrokovic až po Sudoměřice na Radějovce v celkové délce cca 52,8 km. Dále je izolovaně splavná Morava mezi Hodonínem a Rohatcem.⁴⁸

Dopravci rovněž umožňují okružní plavby na objednání, zde je většinou třeba pronajmout celou loď. Okružní plavby se začínají i končí v jednom místě a nemají žádné mezistanice. Jedná se tak o služby zaměřené především na rekreaci a turismus, což určuje jejich základní rysy.

Rekreační plavba je nejčastěji provozována plavidly charakterizovanými zákonem o vnitrozemské plavbě jako malá plavidla (loď, jejíž délka je méně než 20 m a jejíž objem je méně než 100 m³, malým plavidlem není loď, která je určena k přepravě více než 12 cestujících nebo která je převozní lodí), případně jinými ovladatelnými plovoucími tělesy.

Malá plavidla se dělí na malá plavidla bez vlastního strojního pohonu a bez plachet, malá plavidla s vlastním strojním pohonem a malá plavidla s plachtou. Plavidlu musí být vydáno platné lodní osvědčení. Rekreační plavbu s ohledem na charakter rekreace lze dělit na vyhlídkové plavby a sportovní činnosti. Rekreační plavba může být provozována jak vlastními plavidly, tak i plavidly půjčenými; zde hraje významnou úlohu půjčovny plavidel.

Především s letním obdobím je spojena malá sportovní plavba. Jedná se o plavbu na malých lodičkách, šlapadlech a různých jiných vodních atrakcích.

Vodní turistika je atraktivní specifickou oblastí turistického ruchu. Význam pro ČR a další potenciál rozvoje v této oblasti je mimořádný. Máme velmi vysoký rekreační potenciál krajiny ve vazbě na síť vodních cest, který je již v současnosti předmětem zájmu z řady evropských zemí, připojených na síť vodních cest. Zejména trasa plavby po řece Vltavě zasluhuje zvýšenou pozornost z hlediska rekreačního využití pro možnost průběžné plavby a využití vodních ploch přehrad Slapy a Orlik s možností doplutí až do Českých Budějovic a umožnění využití vysokých krajinných a kulturně historických hodnot území přilehlého k této vodní cestě. Tato trasa je prioritní z hlediska ČR pro začlenění do mezinárodní sítě rekreačních a turistických tras.

S výše uvedeným souvisí i modernizace vodní cesty od Mělníka až po Prahu – Radotín. Zásadní akcí byla modernizace plavebního kanálu Vraňany – Hořín na Vltavě, která spočívala především ve výměně mostů pro zabezpečení podjezdné výšky z původních 4,5 metru na 7 metrů. Čtyři mosty jsou zdvižné (dálkově ovládané z velína na zdymadle Hořín), unikátem je železniční most v Lužci nad Vltavou, který je vůbec prvním zdvižným mostem na české železniční síti. Specifický je zdvižný kamenný mostní oblouk na plavební komoře Hořín, zachovávající jedinečnou architekturu památkově chráněného zdymadla.⁴⁹

Pohodlná a bezpečná plavba potřebuje nejen jezy a plavební komory, ale také souvislou síť přístavů a přístavišť. Velkým omezením pro rekreační plavbu na Labi a Vltavě je nedostatečný počet veřejných přístavišť jak pro malá rekreační plavidla, tak i pro osobní lodě s turisty. Proto Ředitelství vodních cest ČR buduje řadu takových přístavišť pro podporu rekreační plavby.⁵⁰

⁴⁸ Ministerstvo dopravy ČR. *Koncepce vodní dopravy*. Praha, 2016

⁴⁹ www.rvccr.cz/informacni-servis/aktuality/prvni-vysoka-lod-proplula-pod-ctyrimi-zdviznymi-mosty-na-plavebnim-kanale-vranany-horin-u-melnika

⁵⁰ www.rvccr.cz/informacni-servis/tiskove-zpravy

10.2 Řízení vnitrozemské vodní dopravy

V posledních letech dochází v zemích EU, jako je Anglie, Francie, Německo a země Beneluxu, k rozmachu rekreační plavby a vodní turistiky. Vzhledem k napojení Labské vodní cesty na síť evropských vodních cest se tento trend začíná projevovat i v České republice; zvyšuje se počet osobních lodí přijíždějících ze zahraničí po Labi a následně Vltavě do České republiky.

V roce 1998 zahájila Evropská komise rozvoj konceptu tzv. **Říčních informačních služeb (RIS – River Information Services)**, zavádění technologií RIS bylo mj. podpořeno panevropskou konferencí o vnitrozemské plavbě v září 2001. Jde o koncept harmonizovaných informačních služeb, které pokrývají jak provoz vodní cesty, tak i související přepravní činnosti a služby. Základní cíle RIS jsou následující:

- zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby, RIS přispívá ke zkvalitnění záchranných operací a umožňuje průběžný monitoring dopravní situace na vodní cestě
- zvýšení efektivnosti vodní dopravy, RIS pomůže optimalizovat řízení dopravy snazší výměnou informací mezi loděmi, plavebními stupni a přístavy
- lepší využití vodní cesty na základě kvalitnějších informací o její splavnosti
- ochrana životního prostředí plynoucí z dostatečné informovanosti při řešení kalamitních situací

Od prosince 2019 musí být lodě na Vltavě a Labi vybavené systémy, které umožní jejich identifikaci a zlepší navigaci.

Jedná se o zařízení:

- **Inland AIS (Inland Automatic Identification System)**
- **Inland ECDIS (Inland Electronic Navigational Charts).**⁵¹

Inland AIS je systém, který automaticky zasílá polohu a jiné bezpečnostně relevantní informace o plavidle jiným plavidlům a také Středisku Říčních informačních služeb (Středisko RIS).

Související systém **Inland ECDIS** poskytuje prostřednictvím elektronické navigační mapy (IENC) a příslušného softwaru informace důležité pro plavbu. Vůdce plavidla tak získá na své elektronické mapě grafické zobrazení polohy všech okolních plavidel, doplněné o důležité informace (např. název, volací značku, typ plavidla, délku a šířku plavidla nebo sestavy, rychlost, kurz, polohu).

Ve vztahu k plavebnímu provozu představuje tato povinnost zvýšení bezpečnosti plavebního provozu na vodních cestách využívaných k nákladní a veřejné osobní dopravě. Česká republika se tím připojila k většině evropských zemí, včetně Německa, Slovenska a Rakouska.⁵² Povinnost se netýká rekreačních plavidel do 20 metrů délky a kapacity 12 max. míst.⁵³

Pro sportovní a rekreační plavbu je významné zejména soustředění veškerých informací o splavnosti a aktuálním stavu plavební dráhy na jednom místě (internetovém serveru, jehož

⁵¹ www.mdcz.cz/Dokumenty/Vodni-doprava/Inland-AIS-a-Inland-ECDIS

⁵² www.plavebniurad.cz/aktuality/2019-11-13_ais

⁵³ www.zdopravy.cz/ceske-reky-miri-na-svetovy-lodni-flightradar-kapitani-diky-systemu-uvidi-za-zakrutu-13183/

prohlížení bude dostupné i přes mobilní telefon), dále pak distribuce informací o časech proplavování pro malá plavidla, která minimalizuje čekání těchto plavidel před plavebními stupni.

10.3 Zpoplatnění vnitrozemských vodních cest

Veškeré **užívání vodní cesty v České republice je bezplatné**, a to včetně proplavování plavebními komorami. To se týká i použití lodního výtahu na Orlíku a převozu lodí vlekem na Slapech v plavební sezóně. K rezervaci přepravních termínů na těchto přehradách slouží online rezervační systém.

Zpoplatnění vnitrozemských vodních cest spočívá ve stanovení určité výše poplatku za použití konkrétní vnitrozemské vodní cesty nebo úseku dané vodní cesty, která se nachází na území státu, který tyto poplatky vybírá. V současnosti není režim zpoplatnění vnitrozemských vodních cest zaveden ve všech státech Evropské unie. Navíc je důležité zmínit, že z minulosti existují platné dohody mezi státy, které zpoplatňování určité vodní cesty přímo zakazují. Takovou dohodou je například Mannheimská úmluva přijatá 17. října 1868. Dohodou bylo zavedeno právo volné plavby na řece Rýn a smluvními státy této dohody jsou Německo, Belgie, Francie, Nizozemsko a Švýcarsko. Dalšími dohodami jsou, tzv. Bělehradská úmluva o režimu plavby na Dunaji z roku 1948 a Versailleská mírová smlouva z roku 1919, kterou je ustanovena svobodná plavba na řekách Labe, Odry, Dunaj, Morava a Dyje.

Zpoplatnění vodní cesty v EU je řešeno na obdobném principu jako v ČR, tzn. že na vlastním toku řeky není doprava zpoplatněna.

Jiná je situace na umělých kanálech; tato infrastruktura je zpoplatněna, přičemž cena zahrnuje i proplavení plavebními komorami. Poplatky jsou vybírány státem, aby alespoň částečně přispívaly k úhradě nákladů za provoz a údržbu vodních cest. V Belgii je však používán opačný systém, kdy samotná cesta na umělých kanálech zpoplatněna není, ale platí se za proplavení komorami.

Lze tedy konstatovat, že přístupy ve stanovení poplatků se v různých zemích liší. Stanovení výše poplatku závisí zpravidla na typu a velikosti plavidla, druhu a objemu nákladu, vzdálenosti trasy a eventuálně denní době. Pokud se jedná o osobní plavidla, pak je jejich výše závislá také na počtu cestujících a frekvenci cestování.

Řada zahraničních zemí (např. Velká Británie či Skotsko) používá pro zjednodušení a usnadnění vodním cestovatelům tzv. kanálovou známku, kterou lze z laického pohledu přirovnat k dálniční známce. Kupuje se na určité období a dle parametrů plavidla, umožňujíc tak plavbu po vodních cestách obecně bez dalších větších poplatků. V praxi je však pochopitelně situace mnohem složitější a je třeba přistupovat individuálně nejen ke každé zemi, ale také ke každé oblasti v daném státě, neboť ne všechny cesty jsou stejného významu, a ne všechny cesty jsou ve vlastnictví stejného subjektu, kdy každý tento subjekt si může podmínky určovat rozličně od ostatních dle svého uvážení.⁵⁴

V určitém ohledu unikátní je Holandsko, neboť se zde neplatí za plavení se po vodních cestách, nýbrž jen v případě použití některého ze zvedacích mostů. Zbývající státy by se pak zjednodušeně daly rozdělit do dvou kategorií, na ty, kde se neplatí nic (Rakousko, Portugalsko, Německo, Itálie, Dánsko či Finsko) a naopak na ty kde se sice platí, ale s platbou nejsou spojeny

⁵⁴ Evropská komise, Generální sekretariát: *Fair payment for infrastructure use. A phased approach to a common transport infrastructure charging Framework in the EU*. White paper, Publication Office. Luxembourg, 1999. ISBN 92-828-5122-2

žádné další významné povinnosti či zajímavosti, kdy například v Irsku se platí za použití každého zdmadla a na druhou stranu ve Švédsku se platí nejen za každou loď, nýbrž i za každé zdmadlo (jeho použití), kdy jsou to dost velké částky.⁵⁵

Tabulka č. 3: Klasifikace vnitrozemských vodních cest
– vodní cesty místního významu západně od Labe

Třída	Typ lodě	Délka (m)	Šířka (m)	Ponor (m)	Nosnost (t)
I	Péniche	35,8	5,05	1,8 – 2,2	250 – 400
II	Kempenaar	50 – 55	6,6	2,5	400 – 650
III	Gustav Koenigs	67 – 80	8,2	2,5	650 – 1000

Tabulka č. 4: Klasifikace vnitrozemských vodních cest
– vodní cesty místního významu východně od Labe

Třída	Typ lodě	Délka (m)	Šířka (m)	Ponor (m)	Nosnost (t)
I	Gross Finow	41	4,7	1,4	180
II	Barka Motorowa	57	7,5 – 9,0	1,6	500 – 630
III	MNL	67 – 70	8,2 – 9,0	1,6 – 2,0	470 – 700
	TS	118 – 132	8,2 – 9,0	2,5	1000

Tabulka č. 5: Klasifikace vnitrozemských vodních cest
– vodní cesty mezinárodního významu

Třída	Plavidlo	Délka (m)	Šířka (m)	Ponor (m)	Nosnost (t)
IV	MNL	80 – 85	9,5	2,5	1000 – 1500
	TS	85	9,5	2,5 – 2,8	1250 – 1450
Va	MNL	95 – 110	11,4	2,5 – 2,8	1500 – 3000
	TS	95 – 110	11,4	2,5 – 4,5	1600 – 3000
Vb	TS	172 – 175	11,4	2,5 – 4,5	3200 – 6000
Vla	TS	95 – 110	22,8	2,5 – 4,5	3200 – 6000
Vlb	MNL	140	15,0	3,9	> 3000
	TS	185 – 195	22,8	2,5 – 4,5	6400 – 12000
VIc	TS	270 – 280	22,8	2,5 – 4,5	9600 – 18000
		193 – 200	33,0 – 34,2	2,5 – 4,5	9600 – 18000
VII	TS	285 – 295	33,0 – 34,2	2,5 – 4,5	14500 – 27000

⁵⁵ Ministerstvo dopravy ČR. *Koncepce vodní dopravy*. Praha, 2016

Literatura a informační prameny

SKALICKÝ, J. *Koncepce rozvoje vodní dopravy v ČR*. Vodní cesty a plavba 1/2012. Praha: Plavba a vodní cesty o.p.s. ISSN 1211-2232

KUBEC J., PODZIMEK, J. *Vodní cesty světa*. Praha: Aventinum, 1996.
ISBN 80-7151-840-9

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

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

Stránky našeho nakladatelství

<https://oeconomica.vse.cz/>

Název	Vybrané kapitoly z přepravy a logistiky II (mezinárodní letecká, Air & Sea a vnitrozemská vodní osobní přeprava)
Autoři	doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc. doc. Ing. Petr Kolář, Ph.D., Ing. James Huňak, Ph.D., doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc.
Vydavatel	Vysoká škola ekonomická v Praze Nakladatelství Oeconomica
Doporučeno	pro magisterské studium na VŠE v Praze
Vydání	první v elektronické podobě
Návrh obálky	Daniel Hamerník, DiS.
Počet stran	83
Počet normostran	111
DTP	Vysoká škola ekonomická v Praze Nakladatelství Oeconomica
Sazba	autoři

Tato publikace neprošla redakční úpravou.

ISBN 978-80-245-2469-6

DOI: 10.18267/tb.2022.nov.2469.6

<https://doi.org/10.18267/tb.2022.nov.2469.6>

Zdarma ke stažení