

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Legislativa v oblasti letecké dopravy  
Lenka Broulíková

Bakalářská práce  
2011

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2010/2011

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lenka BROULÍKOVÁ**  
Osobní číslo: **D10028**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Legislativa v oblasti letecké dopravy**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika letecké dopravy
  2. Mezinárodní organizace v civilní letecké dopravě
  3. Analýza legislativy v oblasti letecké dopravy
  4. Vytipování možných problémů v oblasti legislativy a návrh jejich řešení
- Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**  
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucí práce**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Andrea Hemžská, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2010**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2011**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 5. 2011

.....

Lenka Broulíková

## **Poděkování**

Ráda bych poděkovala vedoucí práce Ing. Andree Hemžské, Ph.D. za odborné vedení bakalářské práce a za cenné rady a připomínky.

## **ANOTACE**

Tato bakalářská práce je zaměřena na oblast legislativy v letecké dopravě. První část práce je věnována obecné charakteristice letecké dopravy a mezinárodním organizacím v civilním letectví. Další část práce se zabývá analýzou legislativy v oblasti letecké dopravy. Závěr práce spočívá ve zhodnocení, zda jsou dodržena nařízení Evropského parlamentu.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

letecká doprava; mezinárodní organizace; dohody; zákony

## **TITLE**

Legislation on the air transport

## **ANNOTATION**

This bachelor paper is aimed at the legislation on the air transport. The first part of the bachelor paper deals with the general characteristic of the air transport and the international organization in the civil aviation. The next part of the bachelor paper deals with the analysis of the legislation of the air transport. The final part summarizes if the regulations of the European Parliament are respected.

## **KEYWORDS**

air transport; international organization; agreements; legislation

# Obsah

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>1 CHARAKTERISTIKA LETECKÉ DOPRAVY</b> .....	<b>11</b>
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY .....	11
1.1.1 Letadlo .....	11
1.1.2 Letiště.....	12
1.1.3 Vzdušný prostor .....	13
1.1.4 Letecké služby .....	14
1.1.5 Letecký dopravce .....	15
1.1.6 Letecké navigační služby.....	16
1.1.7 Regulační systém .....	16
1.2 ROZDĚLENÍ LETECKÉ DOPRAVY .....	17
1.2.1 Vojenská a civilní letecká doprava .....	17
1.2.2 Pravidelná a nepravidelná přeprava .....	19
1.2.3 Osobní a nákladní letecká doprava .....	20
1.2.4 Klasická letecká doprava a nízkonákladová letecká doprava.....	21
<b>2 MEZINÁRODNÍ ORGANIZACE V CIVILNÍ LETECKÉ DOPRAVĚ</b> .....	<b>23</b>
2.1 VLÁDNÍ ORGANIZACE .....	23
2.1.1 ICAO (International Civil Aviation Organization).....	23
2.1.2 EUROCONTROL (European Organization for the Safety of Air Navigation).....	26
2.1.3 EASA (European Air Safety Agency) .....	26
2.1.4 ECAC (European Civil Aviation Conference) .....	27
2.2 NEVLÁDNÍ ORGANIZACE .....	27
2.2.1 IATA (International Air Transport Association) .....	27
2.2.2 Ostatní nevládní organizace s celosvětovou působností.....	30
2.3 NEVLÁDNÍ ORGANIZACE S REGIONÁLNÍ PŮSOBNOSTÍ .....	33
2.3.1 AEA (Association of European Airlines) .....	33
<b>3 ANALÝZA LEGISLATIVY V OBLASTI LETECKÉ DOPRAVY</b> .....	<b>34</b>
3.1 MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY .....	34
3.1.1 Chicagská úmluva.....	34

3.1.2	Varšavská úmluva.....	36
3.1.3	Montrealská úmluva .....	37
3.1.4	Schengenská úmluva.....	38
3.2	MEZINÁRODNÍ LETECKÉ DOHODY .....	39
3.2.1	Mezivládní letecké dohody .....	39
3.2.2	Mezinárodní letecké dohody.....	39
3.3	ZÁKON O CIVILNÍM LETECTVÍ .....	42
3.3.1	Předmět úpravy .....	43
3.3.2	Všeobecné přepravní podmínky .....	43
3.3.3	Odpovědnost leteckého dopravce .....	44
<b>4</b>	<b>VYTIPOVÁNÍ MOŽNÝCH PROBLÉMŮ V OBLASTI LEGISLATIVY A NÁVRH JEJICH ŘEŠENÍ .....</b>	<b>45</b>
4.1	DŮVODY PRO NÁSLEDNÉ NÁHRADY A POMOCI.....	46
4.1.1	Odepření nástupu na palubu .....	47
4.1.2	Zrušení letu .....	47
4.1.3	Zpoždění letu .....	49
4.2	NÁHRADA ŠKODY .....	49
4.2.1	Právo na náhradu škody .....	49
4.2.2	Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování .....	50
4.2.3	Právo na poskytnutí péče .....	50
4.2.4	Změna třídy na vyšší nebo nižší .....	51
4.3	KOMPENZACE A ASISTENCE PRO CESTUJÍCÍ U ČSA .....	51
4.3.1	Odmítnutí přepravy nebo zrušení letu .....	52
4.3.2	Zpoždění letu .....	54
4.3.3	Porovnání náhrad u ČSA s nařízením Evropského parlamentu a Rady .....	54
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>58</b>
	<b>POUŽITÁ LITERATURA.....</b>	<b>59</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>63</b>
	<b>SEZNAM ZKRATEK .....</b>	<b>64</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>65</b>



# Úvod

Letecká doprava, nové technologie, možnosti cestování, možnosti přepravy zásilek – to vše a další příležitosti, které tím dostáváme z široké škály leteckých služeb, se na nás v posledních nemnoha letech „hrnou“ ohromnou rychlostí a není jednoduché se ve všem dobře orientovat. Jsme samozřejmě národ chytrý a zvědavý, a tak se každý, kdo chce využívat služeb letecké dopravy, v této problematice nových možností, nových dopravců, letadel i internetu snaží určitým způsobem orientovat.

Mezi hlavní přednosti letecké dopravy patří pohodlí a vysoká úroveň přepravních služeb. *„Prioritu letecké dopravy vytváří nejen příjemné prostředí, pohodlné a kulturní vybavení prostoru na palubě letadla pro cestující, ale hlavně zkrácení přepravní doby a tím i snížení únavy spojené s cestováním. Úspora času se výrazně projevuje již od středních vzdáleností.“* [2]

Moderní vybavení nové letecké techniky, rychlý technický rozvoj pozemních zařízení, automatizace řízení letového provozu a rostoucí odborná úroveň letového personálu, a to nejen v oblasti legislativy, má zásadní vliv na stoupající bezpečnost v letecké dopravě. Bezpečnost letecké dopravy ovlivňuje lidský činitel, který se jeví jako nejslabší článek letecké dopravy a jeho selhání je stále příčinou většiny nehod. Avšak v porovnání s ostatními druhy dopravy je letecká doprava považována za nejbezpečnější.

Letecká doprava nabízí poměrně vysokou přepravní kapacitu a rychlost. V současné době jsou k dispozici taková letadla, která mají přepravní kapacitu několikrát vyšší než silniční vozidla či železniční vozy a hodinovými výkony překonají jiné druhy dopravy. [2]

Letecká doprava a řízení letového provozu má široký legislativní základ, ať už se jedná o národní předpisy ČR, zahrnující i směrnice EU, či řadu mezinárodních dohod a úmluv mezinárodních leteckých organizací. Prosazovat bezpečnou, pravidelnou a hospodárnou leteckou dopravu, a to ve světovém měřítku, je hlavním cílem všech leteckých společností.

Vlajkovým leteckým dopravcem České republiky jsou České aerolinie a. s. (ČSA). České aerolinie a. s. patří mezi nejstarší letecké společnosti v Evropě. Své služby poskytují cestujícím již od roku 1923. Do dnešního dne společnost načerpala obrovské množství zkušeností a změnila se v moderní leteckou společnost, pyšnicí se řadou ocenění za kvalitu služeb. [10]

Rozsah služeb poskytovaných ČSA je široký zahrnující pravidelnou i nepravidelnou leteckou přepravu osob, zboží a nákladu, dále pozemní služby, údržbu letadel a výcvik letových posádek. [29]

To vše vyžaduje nejen vysokou odbornost a znalost legislativy, ale i vytvoření vlastního systému směrnic a nařízení, korespondujícího s obecným legislativním základem.

Poskytování přepravních a dalších služeb Českých aerolinií zákazníkům se řídí dokumentem „Všeobecné obchodní podmínky“. Tento interní dokument zahrnuje přehled podmínek, kterými se řídí nákup majetku, služeb a prací společností České aerolinie a. s. v České republice. [32]

Sjednocená a posílená práva cestujících v letecké dopravě přineslo v roce 2005 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004, které se stalo milníkem v oblasti letecké přepravy osob. Z praktických zkušeností Evropského spotřebitelského centra<sup>1</sup> vyplývá, že za téměř 4 roky jeho účinnosti si většina cestujících vytvořila o svých právech určitou představu, která však bohužel ne vždy zcela odpovídá skutečnosti.[7]

Cílem této práce je shrnout klíčová fakta v oblasti civilní letecké dopravy a analyzovat některá často se objevující problematická místa z hlediska poskytování náhrad a pomoci cestujícím.

---

<sup>1</sup> Evropské spotřebitelské centrum (ESC) bezplatně pomáhá spotřebitelům řešit jejich stížnosti a spory s prodejci výrobků a služeb v jiných členských zemích EU, Norska a na Islandu, dále poskytuje informace o právech spotřebitelů na společném evropském trhu a o vymáhání těchto práv v případech, kdy jim je prodejci upírají.

# 1 Charakteristika letecké dopravy

Letecká doprava je nedílnou součástí odvětví dopravy a je významným sektorem ekonomiky. Využívá se pro dopravu osob a nákladů a při přepravě používá atmosféru nad zemským povrchem. Letecká doprava patří mezi nejbezpečnější, nejrychlejší a nejpohodlnější způsob dopravy osob a stala se nepostradatelnou součástí každého moderního státu. V ČR se letecká doprava stává častějším způsobem přepravy pro široký okruh lidí, a to především díky výhodným cenám nízkonákladových aerolinií.

ČR se ostatním členským zemím EU zavázala, že poskytne dostatečnou kapacitu letišť, která umožní pokrýt rostoucí poptávku po letecké dopravě. Letecká doprava je jediný sektor dopravy, který nevyžaduje žádné zdroje ze státního rozpočtu, je finančně zcela soběstačná.

## 1.1 Základní pojmy

Základními prvky dopravního systému jsou letadla a letecká dopravní cesta. Leteckou dopravní cestu tvoří letiště, letecké služby a vymezená část vzdušného prostoru. Mezi další prvky letecké dopravy patří letecké navigační služby, letecký dopravce a regulační systém.

### 1.1.1 Letadlo

Letadlo je zařízení způsobilé létat v atmosféře nezávisle na zemském povrchu, nést na palubě osoby nebo náklad a zařízení schopné bezpečného vzletu a přistání. Mezi letadla patří: letouny, řízené rakety, vrtulníky, družice, atd.

#### **Letadla lze rozdělit na:**

- a) letadla lehčí vzduchu – udržují se v ovzduší vlivem aerostatického vztlaku. Dělí se na letadla:
  - bezmotorová – např. balon
  - motorová – např. vzducholod'

b) letadla těžší vzduchu – udržují se v ovzduší účinkem aerodynamického vztlaku, který vzniká působením vzdušného proudu na nosné plochy. Dělí se na:

- letadla s nosnými plochami

- bezmotorová
  - s nepohyblivými nosnými plochami – např. padák, drak, kluzák
  - s rotujícími nosnými plochami – např. bezmotorový větrník
- motorová
  - s nehybnými nosnými plochami – např. letoun
  - s pohyblivými nosnými plochami
    - s rotujícími nosnými plochami – např. vrtulník
    - s mávavými nosnými plochami – např. ornitoptéra
  - se smíšenými nosnými plochami – např. konvertaplán

- letadla bez nosných ploch

- bezmotorová – např. umělá družice
- motorová – např. vznášedlo

[2]

**Podle určení se rozdělují na letadla:**

- a) osobní - dálková a místní;
- b) poštovní;
- c) nákladní;
- d) smíšená;
- e) cvičná tzv. školní;
- f) speciální.

[16]

## 1.1.2 Letiště

Pojem letiště má dva významy. V užším slova smyslu odpovídá anglickému aerodrome, což v překladu znamená vymezená a vhodným způsobem upravená plocha, včetně staveb a zařízení, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k jejich pohybu. Druhý význam v širším smyslu je rozsáhlý komplex, který zahrnuje další budovy a zařízení, jako jsou objekty leteckých společností, podniků poskytujících služby, které neslouží přímo účelu,

ale souvisí s ním. [18] Všechna povolená letecká zařízení jsou zapsána v českém leteckém rejstříku.

### **Letiště se rozdělují:**

#### *a) dle technických podmínek, provozních podmínek a základního určení*

- vnitrostátní – jsou určena a vybavena k uskutečňování vnitrostátních letů;
- mezinárodní – celní letiště, jsou určena a vybavena k uskutečňování nejen vnitrostátních letů, ale také letů, při kterých je překročena státní hranice České republiky, tzn., že jsou vybavena pasovou, celní, zdravotní a jinou kontrolou. Tyto služby mohou být poskytovány stále nebo na vyžádání pro každý nepravidelný let;

#### *b) dle okruhu uživatelů*

- veřejná – letiště, která svojí provozní působností mohou přijímat všechna letadla. Nejsou žádné vazby na vlastnické vztahy, protože veřejná letiště jsou vlastněna soukromými právníckými osobami;
- neveřejná – letiště, u kterých okruh uživatelů stanoví na návrh jeho provozovatel, tzn. Úřad pro civilní letectví;
- vojenská – letiště, které slouží jen pro potřeby Armády České republiky.

[5]

### **Provozováním letiště se rozumí činnosti, pomocí, kterých se zajišťuje:**

- a) možnost přistání a vzletu letadel a pohyb letadel s tím související;
- b) ochrana a ošetřování letadel;
- c) uskutečňování leteckých činností;
- d) pořádek a bezpečnost na letišti;
- e) ochrana před protiprávními činy, které ohrožují bezpečnost civilního letectví;
- f) údržba a rozvoj letiště.

[5]

## **1.1.3 Vzdušný prostor**

Vzdušným prostorem České republiky je vzdušný prostor nad územím ČR do výšky, kterou lze použít pro letecký provoz. Užívání vzdušného prostoru k létání může být nad určitými oblastmi zakázáno nebo omezeno z důvodu obrany státu, z bezpečnostních důvodů nebo z důvodu ochrany životního prostředí a zdraví lidí.

### **Užívání vzdušného prostoru České republiky k létání může zakázat nebo omezit:**

- a) Úřad pro civilní letectví – nepřesáhne-li doba omezení nebo zákazu 3 měsíce;
- b) Ministerstvo dopravy a spojů – pokud doba omezení nebo zákazu přesáhne 3 měsíce;
- c) Stanoviště pro poskytování letových provozních služeb – pokud doba omezení zákazu nepřesáhne 24 hodin.

[5]

## **1.1.4 Letecké služby**

Bezpečnost a plynulost létání ve vzdušném prostoru ČR je zajišťována prostřednictvím rady letových služeb.

### **Letové provozní služby je souhrnný pojem pro:**

- a) *služby řízení letového provozu* – nejdůležitější služba, která se dále dělí na:
  - oblastní službu řízení – zabezpečována prostřednictvím stanoviště ACC (Area Control Center) Praha, které poskytuje službu ŘLP hlavně tranzitním letům, které jsou řízené v oblasti Praha;
  - přibližovací službu řízení – zajišťována stanovišti APP Praha, Ostrava, Brno a Karlovy Vary. Poskytuje se částem řízených letů, které souvisí s příletem na letiště nebo odletem z letiště;
  - letištní službu řízení – tato služba je zajišťována stanovištěm APP (Approach Control Office) Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary, veškerému letištnímu provozu;
- b) *letové informační služby* – poskytuje rady a informace, které jsou užitečné pro bezpečné a účinné provádění letů;
- c) *pohotovostní služby* – kontaktuje příslušné organizace a orgány s informacemi o letadlech, po kterých se má pátrat nebo kterým se má poskytnout záchranná služba.

[19]

### **Posláním ŘLP<sup>2</sup> je:**

- a) zabraňovat srážkám letadel za letu, letadel na provozní ploše a letadel s překážkami na provozní ploše;
- b) zajišťovat plynulost, tzn. udržovat rychlý a uspořádaný tok letového provozu;
- c) vydávat pokyny a informace pro bezpečné, účinné a hospodárné provádění letového provozu;
- d) zajišťovat bezpečnost letového provozu - hledisko meteorologické situace.

Letecká informační služba je poskytována všem letadlům, kterým je poskytována služba ŘLP nebo ostatním letadlům, která o tyto služby požádají stanoviště ŘLP.

[5]

## **1.1.5 Letecký dopravce**

Obvykle se jedná o samostatný podnik, který provozuje letadla za účelem dopravy cestujících, zboží a pošty za úplatu. Mezi hlavní činnosti, které dopravce musí plnit, aby obdržel provozní povolení, patří:

- a) letový provoz – hlavní součástí je plánování letů a provozu letadel i posádek, zajišťování realizace letového řádu dopravce;
- b) technická provozuschopnost – především letadel a jejich hlavních komponentů, které se člení na inspekci, údržbu a generální opravy;
- c) obchodní služby – prodej přepravy, marketing produktu, odbavení nákladu a cestujících;
- d) pozemní obsluha – zásobování leteckými pohonnými hmotami, čištění letadel, nakládání a vykládání letadel a dále sem patří i běžná údržba na rampě;
- e) management podniku – zabývá se investicemi do letadlového parku, sítí linek, finančními záležitostmi;
- f) kontrola kvality – jedná se o činnosti, které musí být vykonávány nezávisle na ekonomických procesech a musí mít přímý přístup ke všem složkám managementu.

[2]

---

<sup>2</sup> ŘLP = řízení letového provozu

## 1.1.6 Letecké navigační služby

Letecké navigační služby jsou součástí letového provozu a slouží k usnadnění bezpečného a spořádaného pohybu letadel od nahození motorů na letišti při odletu, až po vypnutí motorů na letišti při příletu. [2]

## 1.1.7 Regulační systém

Obecně je cílem regulace dávat závazné příkazy k zavedení a udržování požadovaného pořádku. V mezinárodní letecké dopravě má regulační opatření 3 úrovně: národní, bilaterální nebo plurilaterální, tzv. mnohostrannou. Jedná se o regulaci tuzemských (národních) a zahraničních fyzických a právnických osob, které působí v civilním letectví. Tato regulace je uskutečňována státem při výkonu jeho práva suverenity nad územím a vzdušným prostorem státu.

S postupným přechodem letecké dopravy na pravidla volného trhu postupně klesá rozsah využití regulace obchodních záležitostí, např. cen, kapacit, obchodních práv. To je závislé na geografických oblastech a politickém i ekonomickém uspořádání dané země. Na druhou stranu roste potřeba v oblasti ekonomické regulace a také je stejná důležitost kladena na regulaci v oblastech, provozních, technických a bezpečnostních služeb letecké dopravy.

[2]

### **S leteckou dopravou souvisejí činnosti, které obvykle podléhají regulaci:**

- a) bezpečnost provozu u dopravců, letišť a služeb řízení letového provozu;
- b) ochrana před protiprávními činy u dopravců, letišť a služeb řízení letového provozu;
- c) usnadnění letecké dopravy, hlavně v mezinárodní dopravě;
- d) poplatky za poskytování navigačních a letištních služeb dopravcům;
- e) zdanění leteckých pohonných hmot v mezinárodním provozu;
- f) zdanění leteckých dopravců při provozu mezinárodních leteckých služeb;
- g) ochrana životního prostředí – u dopravců se řeší otázka hluku a emisí;
- h) ochrana spotřebitelů.

Hlavním cílem regulace všech těchto činností je umožnit bezpečný, ekonomický a trvale udržitelný rozvoj letecké dopravy. [2]



## 1.2 Rozdělení letecké dopravy

Leteckou dopravu lze rozdělit z různých hledisek do několika skupin, a to na vojenskou a civilní leteckou dopravu, na pravidelnou a nepravidelnou, na nákladní a osobní a na klasickou a nízkonákladovou leteckou dopravu.

### 1.2.1 Vojenská a civilní letecká doprava

**Vojenská letecká doprava** je založena na požadavcích na ochranu země a řídí se speciálními vojenskými předpisy a nařízeními Ministerstva obrany.

**Civilní letecká doprava** je předmětem řady mezinárodních smluv a rozsáhlé mezinárodní spolupráce. Civilním letectvím se rozumí letecké činnosti provozované v ČR civilními letadly pro civilní účely a také činnosti provozované českými letadly pro civilní účely v cizině.

Mezi nejvýznamnější součást civilního letectví patří obchodní letecká doprava, která zajišťuje letadly přepravu osob, zboží a pošty za úplatu. Všeobecné podmínky a směrnice pro mezinárodní leteckou dopravu vypracovává Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA.

#### **Obchodní letecká doprava se rozděluje na:**

*a) pravidelnou a nepravidelnou dle způsobu provozování;*

- pravidelná letecká doprava je, doprava, která se uskutečňuje dle schváleného letového řádu;
- nepravidelná letecká doprava je označována jako ostatní letecká doprava. Zboží a pošta jsou přepravovány buď jako dokládka v letadlech pro přepravu osob, nebo speciálními letadly;

*b) vnitrostátní a mezinárodní dle svého rozsahu.*

#### **Dále se obchodní letecká doprava dělí na 2 druhy:**

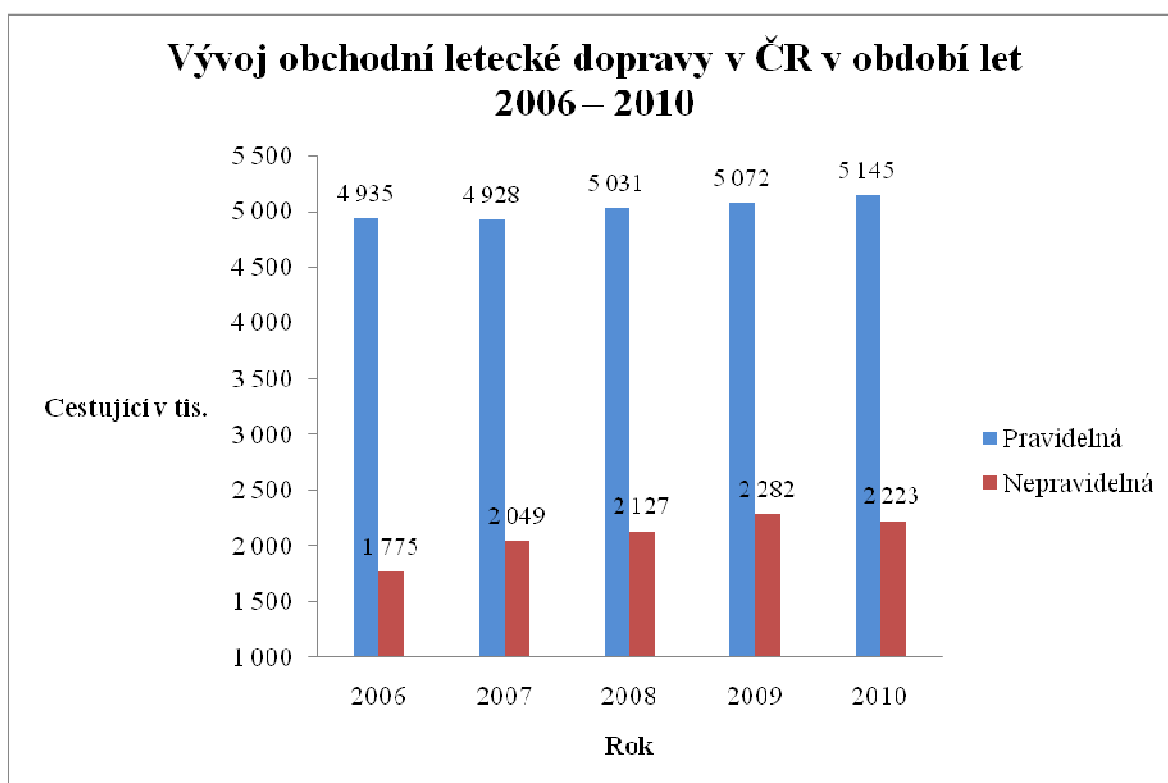
- a) *velká obchodní letecká doprava* – tj. doprava osob, zvířat, zavazadel, věcí a pošty, kterou lze provozovat na základě licence a osvědčení leteckého dopravce letadly, kde maximální vzletová hmotnost letadla je větší než 10 tun, nebo letadly, která mají

celkový počet sedadel pro cestující vyšší než 20, a to pravidelně, nepravidelně, vnitrostátně nebo mezinárodně;

- b) *malá obchodní letecká doprava* – tj. doprava aerotaxi provozovaná jako doprava nepravidelná, která zajišťuje pohotovou a bezprostřední přepravu osob, zvířat, zavazadel a věcí vnitrostátně nebo mezinárodně na základě povolení a osvědčení leteckého dopravce, a to letadly s maximální vzletovou hmotností menší než 10 tun nebo letadly, kde celkový počet sedadel je menší než 20.

Vývoj obchodní letecké dopravy ČR v období let 2006 – 2010 je znázorněn v následujícím grafu.

**Obrázek 1: Vývoj obchodní letecké dopravy v ČR v období let 2006 – 2010**



Zdroj: [26] – autor

**Další součástí civilního letectví je všeobecné letectví, které zahrnuje:**

- letecké práce* – využívání letadel k provozování činnosti za úplatu;
- letecké činnosti pro potřeby státu* – lety pro přepravu státních činitelů;
- letecké činnosti pro vlastní potřebu* – podnikatelská nebo jiná činnost, podle zvláštních předpisů;
- rekreační a sportovní létání* – létání, které není za účelem zisku;
- letecké veřejné vystoupení a letecká soutěž*. [5]

## 1.2.2 Pravidelná a nepravidelná přeprava

**Pravidelná letecká přeprava** je uvedena v letovém řádu leteckého dopravce. Do této kategorie se řadí jak klasičtí (síťoví), tak i nízkonákladoví a regionální dopravci. [3] U pravidelné přepravy musí být let uskutečněn vždy, bez ohledu na to, zda je letadlo obsazeno cestujícími, naloženo nákladem nebo zda letí poloprázdné nebo zcela prázdné.

Pravidelná letecká přeprava je obecně prodávána za jízdné, které je stanovené na bázi dohodnutých tarifů organizace IATA. Tato doprava se navíc řídí závaznými pravidly vydávanými mezinárodními organizacemi. [1]

Letecká přeprava se uskutečňuje na základě smlouvy mezi provozovatelem a uživatelem. V případě osobní dopravy je smlouvou letenka. Pokud jde o zboží, je smlouvou Letecký nákladní list.

Několik pravidelných leteckých dopravců nabízí ke zlepšení využití svých letadel, zejména v zimním nebo nočním čase, svou volnou kapacitu pro nepravidelnou dopravu. Mezi takové dopravce patří např. ČSA, KLM, Air France, British Airways, atd. [3]

**Nepravidelná letecká přeprava** neboli charterová letecká přeprava se uskutečňuje na základě přímé objednávky, u které je většinou pravidelně pronajímána celá kapacita letadla. Ta je provozována v čase a na trati, která je požadována objednavatelem.

U nepravidelné přepravy se jedná o přepravu velkých skupin cestujících nebo většího množství zboží. [1] Místa na těchto letech nejsou veřejně nabízena a zodpovědnost za nevyužití kapacity letadla nese objednavatel. Letadla, která jsou nasazována na charterové lety, poskytují menší pohodlí a větší kapacitu, např. menší počet toalet, omezené cateringové možnosti, atd. Ceny za nepravidelnou neboli charterovou přepravu jsou stanoveny s ohledem na skutečné náklady a tržní situaci. [3]

V nepravidelné přepravě se jedná o uzavřenou smlouvu o realizaci charteru, tj. objednanou přepravu cestujících nebo zboží. Tato smlouva obsahuje všechna práva a povinnosti obou smluvních stran, např. storno podmínky, povinnosti náhrady dopravce (pokud zavíní škody), apod. [1]

### 1.2.3 Osobní a nákladní letecká doprava

**Osobní letecká doprava** se soustředí na přepravu cestujících, tomu odpovídá také vybavení letadel. Přeprava dalších typů nákladu, jako zboží a pošty, jsou obvykle pouze doplňkovým zdrojem tržeb. Pokud je větší podíl přepravy zboží tímto druhem dopravy, jsou buď vytvářeny dceřiné cargo společnosti, nebo jsou nasazena tzv. combi letadla, tj. letadla, která mohou přepravovat jak cestující, tak náklad (větší objem než u letadla pro cestující, protože mají rozdělenou kabinu na nákladní a osobní část). [3]

Počet cestujících ve světové letecké dopravě by měl v roce 2014 vystoupat na 3,3 mld. osob. Oproti roku 2009 stoupne přeprava osob téměř o třetinu, předpovědělo to Mezinárodní sdružení pro leteckou dopravu (IATA). Letecké společnosti se dostávají z prudkého útlumu v roce 2009, protože ekonomiky, hlavně v Asii, se zotavují ze světové hospodářské a finanční krize. Sdružení však upozornilo na to, že důsledky světové krize se v některých oblastech letecké dopravy ještě stále projevují. [11] Asie by se měla na celkovém růstu v období 2009 – 2014 podílet 45 procenty. Asie v roce 2009 překonala Severní Ameriku a stala se největším leteckým trhem. Asie se do roku 2014 bude podílet na celkové letecké přepravě 30 procenty a Amerika jen 23 procenty. [27]

Dopravce provozující **nákladní leteckou dopravu** je možné rozdělit na zbožové dopravce a na zásilkové dopravce.

*Zbožoví dopravci* se zaměřují na přepravu zboží. Specializovaná cargo flotila letadel může využívat kontejnery a palety pro zjednodušení manipulace s nákladem. Celá paluba a spodní část letadla je upravena pro tuto přepravu. Tito dopravci zajišťují přepravu na velké vzdálenosti, tzv. dálkové linky. I tato doprava může být pravidelná nebo nepravidelná (pro větší odběratele na objednávku). [3]

*Zásilkoví dopravci* zajišťují rychlou přepravu zásilek z domu do domu a jedná se o menší zásilky, které jsou dodané s garantovanou maximální dobou dodání. To je rozdíl mezi zbožovým a zásilkovým dopravcem. Síť zásilkových dopravců je organizována tak, že v noci jsou provozovány přípojové lety, které svázejí nebo rozvázejí zásilky. Flotila letadel zahrnuje malá vrtulová nebo proudová úzkotrupá letadla pro přípojové regionální lety a širokotrupá letadla pro dálkovou přepravu. [3]

## 1.2.4 Klasická letecká doprava a nízkonákladová letecká doprava

**Klasická (síťová) letecká doprava** nabízí možnost přepravy a přestupů v rámci příslušné sítě i ve spolupráci s jinými dopravci, tzn., že z pohledu cestujícího se jedná o pohodlnější sedadla nebo občerstvení zdarma. K prodeji přepravy se využívají služby cestovních agentur. [3] Dříve než se objevili nízkonákladoví dopravci, konkurovali mezi sebou jen klasičtí letečtí dopravci.

Cestující s klasickým leteckým dopravcem dostávají tzv. věrnostní body, tzn., že za každou cestu se jim připočítá určitý počet bodů. Za tyto body mohou cestující využít různé nabídky. Za nasbírané body si cestující může „koupit“ u dané společnosti nějakou výhodu, popřípadě hmotnou věc. Některé společnosti jsou spojeny do tzv. aliance, tzn., že body je možné sbírat i u zapojených „konkurenčních“ společností.

### **Mezi výhody, které si cestující může vybrat, patří např.:**

- a) business class;
- b) letenka zdarma;
- c) přednostní nástup do letadla;
- d) přednostní odbavení;
- e) vyšší váhový limit zavazadel;
- f) přístup do letištních salónek.

Body se mohou získat kromě létání i za návštěvu partnerských hotelů, autopůjčoven, obchodů, apod. Oproti tomu, nízkonákladová letecká doprava nabízí méně služeb během letu, vyšší efektivitu s důrazem na levnější ceny přepravy, a tím i větší úspory při cestování. [20] Příkladem klasického dopravce je ČSA nebo Austrian Airlines. [3]

**Nízkonákladová letecká doprava** český překlad tohoto pojmu pochází z anglického slova low-cost carrier<sup>3</sup>. [4] Nízkonákladová společnost neboli levná letecká společnost, nabízí leteckou přepravu za nižší ceny než klasická letecká společnost, protože omezila služby pro cestující, a tím snížila své náklady na provoz dané linky.

Nízkonákladová společnost poskytuje, v základní ceně levné letenky, pouze služby, které přímo souvisí s přepravou. Za všechny služby navíc, jako např. jídlo, doprovod

---

<sup>3</sup> Low- nízký, cost – náklad, carrier - přepravce

samostatně letícího dítěte, deku, časopisy apod., účtují za příplatek. Tito dopravci obvykle nenabízejí žádné slevy, jako např. pro studenty, ani pro děti, které jsou starší 2 let. [23] Dále šetří i tím, že létají na menší a vzdálenější letiště, většinou využívají regionální letiště, na kterých jsou poplatky za vzlet, přistání a ostatní služby nižší.

Jedná se o přímé lety, tzn. z bodu do bodu, bez mezipřistání. V letadlech je volné sezení, tzn., cestující si mohou sednout kamkoliv, a tím je zkrácena doba nástupu. Z tohoto vyplývá, že ti co nastoupí jako první, si mohou zvolit místa, jaká chtějí, proto se vyplatí přijít na letiště s dostatečným předstihem před samotným odletem letadla.

Výhodou nízkonákladové letecké dopravy je cena letenky, která je výrazně nižší než u klasických aerolinií. Takovou letenku je lepší si pořídit co nejdříve v případě, že se let plánuje dopředu, jinak cena letenky může být, čím blíže k datu odletu letenku zakupujeme, mnohem vyšší než u klasických dopravců. [28]

Velká většina nízkonákladových dopravců účtuje poplatek za zavazadlo, které vyžaduje odbavení. Tento poplatek je nižší v případě, že je zaplacen hned při rezervaci letenek, v opačném případě může být na letišti poplatek i dvojnásobný. Všechny aerolinky stanovují váhový limit zavazadel, který ve většině případů bývá max. 20 kg. Pokud se hranice váhy překročí, cestující zaplatí poplatek za každý kilogram navíc. Do limitu se nepočítají speciální zavazadla, jakou jsou lyže, kolo, golfové hole, apod. [23]

Příkladem nízkonákladového dopravce jsou společnosti Ryanair, Sky Europe, easyJet, atd. [3]

## 2 Mezinárodní organizace v civilní letecké dopravě

Globální systém mezinárodní letecké dopravy nemůže bezpečně a řádně fungovat bez širokého zázemí mezinárodních styků a spolupráce. Mezinárodní letecké organizace byly založeny z důvodu zajištění mezinárodní součinnosti a spolupráce v různých oblastech (např. oblasti dopravně – politické, obchodně – přepravní, atd.). Z hlediska charakteru členů se mezinárodní organizace dělí na vládní (členy jsou jednotlivé státy) a nevládní (členy jsou právnické, případně soukromé osoby). [3]

### 2.1 Vládní organizace

Mezi nejvýznamnější vládní organizace, které svojí působností zasahují do civilního letectví, patří organizace ICAO, ale existují i další organizace, jako EUROCONTROL, ECAC, EASA.

#### 2.1.1 ICAO (International Civil Aviation Organization)

ICAO je zkratka Mezinárodní organizace pro civilní letectví. Organizace byla založena v roce 1944 na základě rozhodnutí konference v Chicagu. Jejím úkolem je tvorba mezinárodních norem a pravidel letecké dopravy ve prospěch bezpečnosti, pravidelnosti a efektivnosti. Cílem organizace je zajištění bezpečné a snadné letecké dopravy mezi jednotlivými státy světa. ICAO plní také funkci prostředníka při spolupráci mezi 185 členskými státy ve všech oblastech civilní letecké dopravy. [21]

**Hlavní úkoly ICAO jsou:**

- a) zajišťovat bezpečný a spořádaný celosvětový rozvoj mezinárodního civilního letectví;
- b) podporovat rozvoj bezpečné letadlové techniky, spolu se stanovením mezinárodně platných základních požadavků pro jejich konstrukci a provoz;
- c) podporovat rozvoj letových cest, letišť a leteckých pomocných zařízení spolu se stanovením mezinárodně uznávaných pravidel a norem jejich užívání;

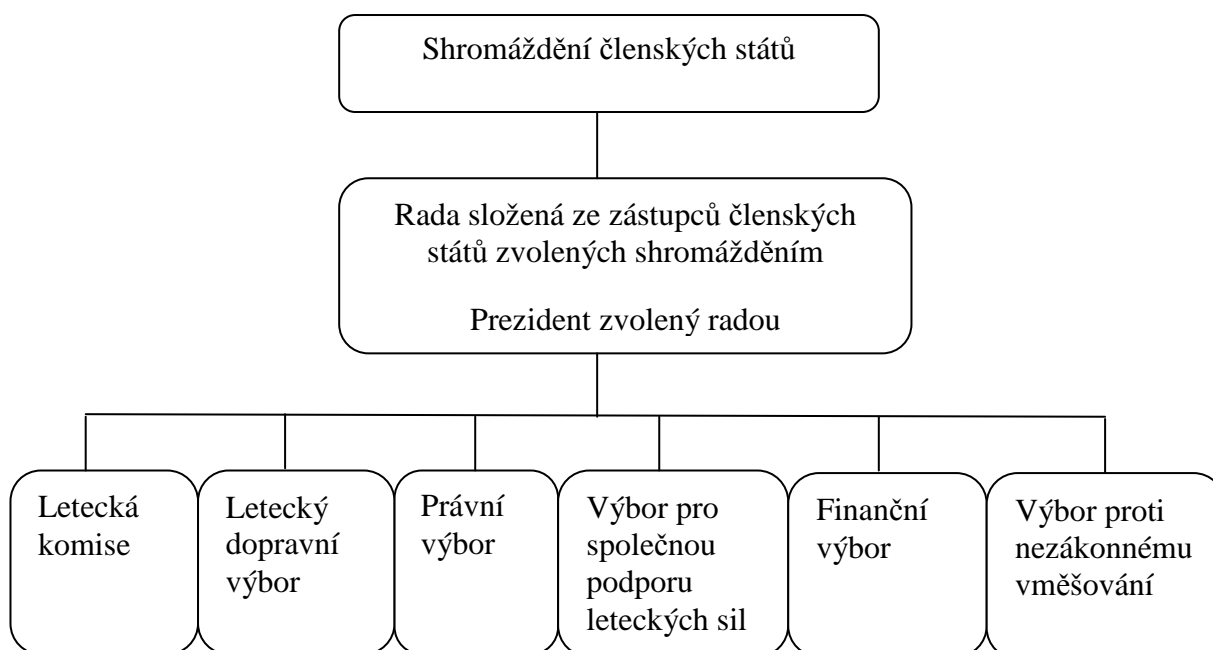
- d) prosazovat bezpečnou, pravidelnou a hospodárnou leteckou dopravu ve světovém měřítku stanovením jednotných doporučení, přijímaných členskými státy do jejich vlastních, národních předpisů;
- e) zajišťovat práva jednotlivých členských států a zabraňovat diskriminaci mezi smluvními státy v oblasti letecké dopravy;
- f) přispívat k celkové bezpečnosti civilní mezinárodní letecké dopravy;
- g) napomáhat všeobecnému rozvoji mezinárodní letecké dopravy přímou pomocí jednotlivým členským státům, které nemají možnosti určité oblasti letecké dopravy a její regulace vyvinout samostatně.

[1]

Organizace ICAO je členskou organizací OSN a hlavní sídlo se nachází v Montrealu.

Nejvyšším orgánem je Valné shromáždění, které tvoří zástupci všech 185 členských států. Valné shromáždění se schází minimálně jednou za tři roky ke schválení programu a rozpočtu, a také volí Radu ICAO na následující tříleté období. Jako jedna z mála organizací OSN má organizace ICAO, kromě Valného shromáždění, ještě výkonný orgán, kterým je Rada ICAO, tvořená ze zástupců 36 států a je volena Valným shromážděním. Schéma struktury ICAO je znázorněno na následujícím obrázku.

**Obrázek 2: Struktura ICAO**



Zdroj: [5] - autor



Rada ICAO přijímá normy a doporučené postupy, týkající se letecké navigace, jejich infrastruktury, prevence protiprávního činu a usnadnění překračování hranic. Rada je výkonným orgánem, a proto vykonává všechny pokyny a nařízení Shromáždění.

Sekretariát, v čele s generálním ředitelem, je rozdělen do pěti hlavních divizí: Řízení letového úřadu, Úřad pro leteckou dopravu, Technická spolupráce, Právní předsednictvo a Předsednictvo administrativní správy a služby.

ICAO také definuje protokoly pro letecké nehody a pravidla pro vyšetřování bezpečnostních orgánů dopravy v zemích, které podepsaly Úmluvu o mezinárodním civilním letectví, známou jako Chicagská úmluva.

### **ICAO má 7 regionálních pracovišť, která slouží 7 oblastem:**

- a) Bangkok (Thajsko) – pro oblast Asie a Tichomoří;
- b) Káhira (Egypt) - Blízký východ;
- c) Dakar (Senegal) - Západní a Střední Afrika;
- d) Lima (Peru) - Jižní Amerika;
- e) Mexiko City (Mexiko) - Severní Amerika, Střední Amerika a Karibik;
- f) Nairobi (Keňa) - Východní a Jižní Afrika;
- g) Paříž (Francie) - Evropa a Severní Atlantik.

Každé letiště má od Mezinárodní organizace pro civilní letectví přiděleno jednoznačné čtyřmístné označení, tzv. kód letiště. Tyto kódy se používají ve veškeré oficiální dokumentaci, leteckých mapách, komunikaci, atd. Mimo letišť také označují meteorologické stanice, ať jsou umístěny na letišti nebo mimo letiště.

Kód letiště podle ICAO má systematickou strukturu: čtyřmístné označení je ve tvaru SSSL, kde SS je označení státu a LL je označení letiště v daném státu. Kódy zemí jsou přidělovány systematicky: první písmeno označuje část světadílu, druhé písmeno pak označuje příslušný stát. [13] Mapa států a vybrané příklady kódů jsou uvedeny v příloze č. 1.

## **2.1.2 EUROCONTROL (European Organization for the Safety of Air Navigation)**

EUROCONTROL je zkratka pro Evropskou organizaci pro bezpečnost leteckého provozu. Sídlí v Bruselu a byla založena v roce 1963. Jedná se o smíšenou organizaci, tzn., organizace se zabývá oblastí jak civilní, tak vojenské.

ČR je členem od roku 1996 a SR od roku 1997. Hlavním cílem organizace je dotváření jednotného celoevropského systému řízení letového provozu. Tato organizace koordinuje poskytování navigačních služeb jednotlivými členskými státy v jejich vzdušném prostoru a sdružuje 37 států. [3]

Cílem organizace EUROCONTROL je rozvoj hladkého systému plánování letového provozu ATM (Air Traffic Management). Dosažení tohoto cíle je nezbytné pro zvládnutí rostoucího objemu letecké dopravy, udržení vysoké úrovně bezpečnosti, snižování nákladů a zvýšení ohleduplnosti k přírodě. Tato organizace plánuje a koordinuje evropský ATM, usměrňuje požadavky leteckých provozovatelů a celkově řídí provoz nad Evropou. [3]

## **2.1.3 EASA (European Air Safety Agency)**

EASA je zkratka Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Byla založena v roce 2002 jako agentura EU. Sídlo této organizace je v Kolíně nad Rýnem, kde agentura zaměstnává přibližně 500 odborníků z celé Evropy. [8]

Posláním této organizace je podporovat nejvyšší standardy bezpečnosti a ochrany životního prostředí v oblasti civilního letectví v Evropě, ale také i ve světě. [8] Posláním agentury je dvojitý. Za prvé má poskytovat technické a odborné znalosti pro evropskou komisi, které mají pomáhat při zpracování pravidel pro bezpečnost civilního letectví a poskytovat technické poklady pro uzavírání důležitých mezinárodních dohod. Za druhé dostala agentura pravomoc vykonávat některé výkonné funkce ve vztahu k bezpečnosti letectví, jako je např. osvědčování leteckých výrobků a organizací, které je navrhují, vyrábějí a provádějí jejich údržbu. Tyto činnosti pomáhají zajistit soulad se standardy letové způsobilosti a ochrany životního prostředí. [9]

EASA také vydává osvědčení v celé oblasti civilního letectví, zahrnující všeobecné i obchodní letectví. Kompetence se však přímo netýkají bezpečnosti letu, např. únosu letadel. Uplatňuje se působnost právního řádu Společenství vykonávaného členskými státy. [9]

## **2.1.4 ECAC (European Civil Aviation Conference)**

Jedná se o zkratku organizace s názvem Evropská konference pro civilní letectví. Organizace byla založena v Paříži v roce 1955 a sdružuje 42 evropských států, v čele s ministry odpovědnými za civilní letectví. ČR je členem od roku 1991.

Cílem této organizace je harmonizovat politiku členských států, jak v oblasti provozně-ekonomické, tak i v oblasti technicko-výrobní. Podporuje trvalý rozvoj bezpečného, efektivního a udržitelného evropského systému letecké dopravy a sjednocuje politiku v oblasti civilního letectví. [3]

V roce 2009 se ve Štrasburku konalo 31. zasedání ECAC, kde shromáždění přijalo pracovní program ECAC pro rok 2010 – 2012 a také schválilo rozpočet na toto období. Tento pracovní program bude zaměřen na oblast bezpečnosti letectví, ochrany civilního letectví před protiprávními činy, vyšetřování leteckých nehod, atd. [33]

## **2.2 Nevládní organizace**

Mezi nejvýznamnější nevládní organizace patří organizace IATA, ale jsou i další podpůrné organizace, jako např. AEA, SITA nebo FIATA.

### **2.2.1 IATA (International Air Transport Association)**

IATA je anglická zkratka pro Mezinárodní asociaci leteckých dopravců. Jde o dobrovolnou, nevládní mezinárodní organizaci leteckých dopravců, kteří provozují pravidelnou leteckou dopravu. Stanovy dnešní IATA byly navrženy v roce 1944 a samotná organizace vznikla v dubnu v roce 1945 v Havaně na Kubě. Asociaci založilo 57 leteckých společností z 31 států. IATA nyní představuje 240 leteckých společností ve více než 140 zemích po celém světě, které zajišťují 94% pravidelné mezinárodní dopravy. Jedním ze zakladatelů byla také společnost ČSA. [3]

Tato organizace sídlí v Montrealu, ale velká část její činnosti (hlavně finanční) je vykonávána v její největší kanceláři, v Ženevě. Dále jsou udržovány oblastní kanceláře v jednotlivých částech světa.

Vzhledem k odlišnosti některých problematik v jednotlivých částech světa bylo v rámci IATA dohodnuto rozdělení světa na tzv. konferenční oblasti. Na základě konferenčních oblastí je IATA vnitřně organizována, a v rámci toho jsou na oblastních konferencích nebo pracovních skupinách projednávány různé problematiky. [3]

#### **Jednotlivé konferenční oblasti jsou následující:**

- a) *Konferenční oblast 1* – zahrnuje geografickou oblast: Severní, Střední a Jižní Amerika, Grónsko, Havaj a přilehlé ostrovy v Karibském moři, Atlantiku a Tichomoří. Tato oblast má centrálu v Montrealu;
- b) *Konferenční oblast 2* – zahrnuje následující oblast: geografická Evropa, Afrika, Střední východ včetně Íránu. Tato oblast má ještě podoblasti: Evropa – všechny státy Evropy, Alžírsko, Maroko, Tunis, evropská část Ruska; Střední východ – státy Středního východu, Egypt, Súdán; Afrika – státy geografické Afriky mimo uvedené státy. Tato konferenční oblast má centrálu v Ženevě;
- c) *Konferenční oblast 3* – zahrnuje tyto oblasti: Austrálie, Asie, Nový Zéland a přilehlé ostrovy v Indickém a Tichém oceánu. Podoblasti jsou následující: Jihoasijský subkontinent – Pákistán, Srí Lanka, Afghánistán, Bangladéš, Indie, Bhútán, Nepál; Jihozápadní Pacifik – Austrálie, Nový Zéland, přilehlé ostrovy, Japonsko, Korea. Tato oblast má centrálu v Singapuru. [3]

Grafické znázornění konferenčních oblastí je možné najít v příloze č. 2.

Činnost IATA je řízena prostřednictvím výročního zasedání členských společností, výkonným výborem, finančním výborem, technickým výborem a výborem leteckého provozu. Tyto hlavní výbory se scházejí dvakrát ročně, na základě jejich rozhodnutí a doporučení potom pracuje Sekretariát IATA.

#### **Mezi hlavní činnosti organizace patří:**

- a) *Koordinace letových plánů* – IATA dvakrát ročně organizuje celosvětovou konferenci o koordinaci letových řádů mezi dopravci a koordinátory letištních slotů. Bez světové koordinace letových řádů by existence systému letecké dopravy nebyla možná;

- b) *IATA Clearing House* – důležitou samostatnou činností je zúčtovací centrála, která slouží k vyrovnání závazků a pohledávek mezi členy této centrály za přepravu cestujících na doklady jiných leteckých společností a ostatní služby poskytované si navzájem mezi leteckými dopravci (prodej paliva, přeprava zboží, atd.);
- c) *Billing and Settlement Plan (BSP)* – jedná se o zúčtovací systém mezi IATA prodejními agenturami a leteckými společnostmi pracujícími na jednom národním trhu. Národní kancelář BSP zajišťuje tisk a distribuci neutrálních přepravních dokladů všem IATA agenturám na svém trhu a následně zúčtování všech prodejů a převody finančních prostředků. [3]

Členem organizace IATA se může stát každá letecká společnost, která provozuje pravidelnou leteckou dopravu.

#### **Jsou dvě kategorie členství:**

- a) *aktivní členové IATA (Active Member)* – členská letecká společnost provozující pravidelnou mezinárodní leteckou dopravu, tedy dopravu mezi dvěma nebo více státy. Členové platí vyšší členské příspěvky a mají hlasovací právo. Dále se členství dělí na základní (oblast koordinovaných provozních podmínek, zúčtování, atd.) a na povinné (oblasti tarifní);
- b) *přidružení členové IATA (Associated Member)* – letecké společnosti provozující jiné než pravidelné mezinárodní letecké spoje, jde o pravidelné tuzemské letecké spoje. Platí nižší členské příspěvky, které jsou vyměřeny paušálně, a nemají hlasovací právo.

[1]

#### **Mezi hlavní cíle organizace IATA patří:**

- a) napomáhat vytvoření jednotného světového systému bezpečné, pravidelné a hospodárné letecké dopravy;
- b) zajišťovat a koordinovat spolupráci mezi leteckými společnostmi navzájem a mezi dalšími organizacemi činnými v oblasti letecké dopravy;
- c) spolupráce s dalšími mezinárodními organizacemi, především s ICAO.

[1]

Mezinárodní organizace IATA počítala, že zisky leteckých společností v letošním roce (v roce 2011) klesnou téměř o polovinu, mimo jiné i kvůli drahé ropě. IATA upravila výhled pro letošní rok na 8,6 miliard dolarů (přibližně 150 miliard Kč) z původních

9,1 miliard dolarů, které asociace předpovídala v prosinci roku 2010. Na evropské dopravce však z této částky připadne jen nepatrný díl, a to 100 milionů dolarů. [12] Za hlavní důvody, proč se leteckým společnostem v Evropě nebude dařit lépe, označil sekretariát zvýšení ceny pohonných hmot, pomalejší tempo hospodářského růstu a vyšší daňové zatížení.

Cena ropy je už nyní o 20 % vyšší než byla v roce 2010 a palivo tak bude v roce 2011 tvořit 29 % celkových provozních nákladů leteckých společností v porovnání s 26 % v roce 2010.

Tržby aerolinií by se podle předpokladů měly zvýšit z loňských (rok 2010) 552 miliard dolarů na letošních 594 miliard dolarů.

IATA varovala před vyšším zdaněním, které by mohlo výrazně ovlivnit hlavně turistický segment, který je z hlediska ceny velmi citlivý.

Podle asociace IATA by měla poptávka po letecké dopravě růst u nákladní i osobní dopravy, a to u nákladní dopravy o 6,1 % a u osobní dopravy o 5,6 %. [34]

Mezinárodní sdružení neviduje žádné náznaky toho, že by současná silná poptávka po kapacitách letecké nákladní dopravy měla jen přechodný charakter.

## **2.2.2 Ostatní nevládní organizace s celosvětovou působností**

### **SITA (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques)**

Organizace SITA je Mezinárodní sdružení pro leteckou komunikaci. Byla založena leteckými společnostmi v roce 1949. Provozuje rozsáhlé telekomunikační síť k předávání a odesílání telexových zpráv a počítačových dat pro potřeby letecké dopravy. SITA má hlavní sídlo v Paříži.

V současné době je SITA hlavním poskytovatelem komunikačních služeb v oblasti letecké dopravy, které jsou využívány ve všech státech světa.

Prostřednictvím celosvětové sítě odesílají jeho účastníci většinu telexových zpráv obchodního a provozního charakteru i dat potřebných pro fungování rezervačních, odbavovacích a dalších systémů. Z hlediska letového provozu jsou síť SITA pokryta veškerá místa na celém světě, která mají jakýkoliv význam pro leteckou dopravu.

K odesílání zpráv SITA jsou stanoveny SITA adresy jednotlivých účastnických míst. Tyto adresy se skládají ze sedmi písmen. První tři písmena označují místo (tj. město nebo letiště) odkud nebo kam je telex odeslán. Další dvě písmena označují příslušnou adresu v rámci dané letecké společnosti. Poslední dvě písmena označují samotnou leteckou společnost. [1]

## **FIATA (Fédération Internationale des Associations des Transitaires et Assimilés)**

Jedná se o Mezinárodní federaci spedičních svazů. FIATA je největší nevládní organizací v oblasti dopravy. Byla založena ve Vídni 31. května 1926 a od konce II. světové války sídlí ve Švýcarsku. Sdružuje národní zasílatelské organizace z více než 150 států světa. Podílí se na organizaci letecké přepravy zboží.

FIATA má poradenský statut u Hospodářské a sociální rady OSN a u Konference OSN pro obchod a rozvoj. Je uznávána jako zástupce zasílatelství mezi dalšími vládními organizacemi, vládními úřady, nevládními organizacemi v oblasti dopravy, jako jsou Mezinárodní obchodní komora (ICC), Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA), Mezinárodní železniční unie (UIC), Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU), Celní kooperační rada (CCC), atd. [15]

### **Mezi hlavní cíle patří:**

- a) sjednocovat spediční průmysl po celém světě;
- b) zastupovat, prosazovat a chránit zájmy odvětví, a to účastí poradců nebo odborníků na zasedáních mezinárodních orgánů zabývajících se dopravou;
- c) seznámit širokou veřejnost s obchodem, průmyslem a službami poskytovanými speditéry prostřednictvím šíření informací, distribuce publikací, apod.;
- d) zlepšovat kvalitu služeb poskytovaných zasílateli přípravou a uplatňováním jednotných mezinárodních dokladů, sjednocením obchodních podmínek, atd.;
- e) pomoc při odborné přípravě pro speditéry, např. problémy pojištění odpovědnosti, nástroje pro elektronický obchod, včetně elektronické výměny dat (EDI) a čárových kódů.

[21]

FIATA je strukturovaná do ústavů, poradních orgánů a pracovní skupiny. Instituty se zpravidla schází dvakrát za rok, kde je provedena veškerá technická práce celé federace.

**FIATA má 3 instituty:**

- a) *Institut letecké přepravy (AFI)* – pracovní skupina pro záležitosti spojené s organizací IATA;
- b) *Celní záležitosti institutu (CIA)*;
- c) *Multimodální dopravní institut (MTI)* – obsahuje tři stálé pracovní skupiny, a to námořní, železniční a silniční dopravu. [15]

Významným přínosem pro činnost FIATA jsou i poradní orgány. Jsou zřízeny pro záležitosti, které mají vliv na celé odvětví spedice a jsou dohromady 4 poradní orgány:

- a) *Poradní orgán nebezpečných věcí (ABDG)* – založen v roce 1998 s cílem pomáhat v oblasti nebezpečných věcí týkajících se všech druhů dopravy za podpory členů organizace FIATA;
- b) *Poradní orgán právních záležitostí (ABLM)* – řeší právní otázky, které jsou předmětem zájmů v odvětví spedice;
- c) *Poradní orgán odborného vzdělávání (ABVT)* – jedná se o centrum odborného vzdělávání v rámci FIATA působící od roku 1996;
- d) *Poradní orgán bezpečnostních záležitostí (ABSM)* – zahrnuje požadavky na bezpečnost.

[15]

Pokud instituty a pracovní skupiny musí spolupracovat, scházejí se dle potřeby.

**Členové sdružení FIATA jsou rozděleny do 4 oblastí po celém světě:**

- a) Afrika / Střední východ;
- b) USA;
- c) Asie a Tichomoří;
- d) Evropa.

[15]



## 2.3 Nevládní organizace s regionální působností

### 2.3.1 AEA (Association of European Airlines)

AEA je zkratka pro Sdružení evropských leteckých společností. Jedná se o neziskovou organizaci, která slouží společným zájmům svých členů. AEA sdružuje 36 významných leteckých společností. [25] Jeho úkolem je především podpora zdravého rozvoje členských společností a jejich vzájemné spolupráce. Sdružení leteckých dopravců v rámci EU má své ústředí v Bruselu.

ČSA přistoupily v roce 1991. Jejich přistoupení souviselo s přípravou České republiky na její vstup do EU a z toho vyplývající potřeby mít možnost zúčastňovat se a ovlivňovat jednání v oblasti letecké politiky a leteckých vztahů EU, která se uskutečňuje právě v této organizaci. Mimo jiné to souvisí i s postupným přechodem na postupy a normy civilní letecké dopravy v rámci EU.

#### **Mezi hlavní aktivity této organizace patří:**

- a) sběr, analýza a výklad dat a informací, uskutečňování průzkumu potřebného k činnosti, kterou provádí;
- b) v případě potřeby a zájmu členských leteckých společností jejich styk se sdruženími, organizacemi, vládami, jejichž činnost a role se týká předmětu činnosti AEA.

[1]

Prezidenti členských leteckých společností AEA se scházejí dvakrát ročně k projednání stavu leteckého průmyslu, možnostem a problémům, které by měly být v rámci organizace řešeny. [25]

## 3 Analýza legislativy v oblasti letecké dopravy

### 3.1 Mezinárodní úmluvy

Mezinárodní letecká doprava je řízena dohodami, které jsou závazné pro leteckou dopravu a pro všechny členské země. Mezi úmluvy, ke kterým přistoupila také Česká republika, patří Chicagská úmluva, Varšavská úmluva, Montrealská úmluva a Schengenská úmluva.

#### 3.1.1 Chicagská úmluva

Chicagská úmluva patří mezi nejdůležitější mezinárodní dohody a jedná se o Úmluvu o mezinárodním civilním letectví, která byla sjednána 7. 12. 1944 v Chicagu, pod záštitou vlády USA a OSN. Platnost nabyla až 4. dubna 1947. [18]

Touto úmluvou byla ustanovena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a je tedy závazná pro všechny státy, které jsou členy ICAO.

Chicagská úmluva stanovuje principy mezinárodní spolupráce v celé oblasti civilního letectví. Upravuje vztahy mezi státy v širokém rozsahu, jak z technického, tak i obchodního hlediska mezinárodní letecké dopravy.

Chicagská úmluva stanovuje a definuje rozdíl mezi pravidelnou a nepravidelnou dopravou. Pravidelná letecká doprava může být provozována pouze na základě uzavřené dohody mezi dvěma příslušnými státy. U nepravidelné dopravy stanovuje Úmluva fakt, že každá země může stanovit různé předpisy a podmínky, pokud budou přijatelné pro druhou stranu.

#### **Obsahem smlouvy je vymezení důležitých pojmů v mezinárodní letecké dopravě:**

- a) *svrchovanost státu* – každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost ve vzdušném prostoru nad svým vlastním územím. Územím státu se rozumí pozemní oblasti státu a k nim přilehlé pobřežní vody, které jsou pod suverenitou, ochranou a mandátem příslušného státu;

- b) *civilní a státní letadla* – tato úmluva se vztahuje pouze na civilní letadla. Pod pojem státní letadla se berou v úvahu letadla ve službách vojenských, policejních a celních složek. Všechna ostatní letadla jsou civilní;
- c) *přistání na celním (mezinárodním) letišti* – každý stát si určí na svém území celní letiště pro vstup a výstup mezinárodní přepravy, na kterém se provádí formality, jako např. celní projednání, přistěhovalectví, vstup osob na dané území, atd. Tato letiště jsou uvedena v letecké informační příručce každého členského státu ICAO;
- d) *právo nepravidelného letu* – umožňuje letadlům smluvních států přeletět nad územím, aniž přistanou;
- e) *platnost leteckých předpisů a pravidla létání* – tyto předpisy a pravidla si určuje každý stát samostatně a ostatní státy jsou povinni se jimi řídit;
- f) *předpisy o vstupu a výstupu* – určují, za jakých podmínek je možný vstup cestujících, posádek a zboží do daného státu. Dále určují veškeré nutné dokumenty pro vstup, např. cestovní pasy, víza, atd.;
- g) *ochrana proti šíření nakažlivých nemocí* – každý stát je povinen učinit opatření, aby se při realizaci letecké dopravy zabránilo šíření nakažlivých nemocí, např. cholera, tyfus, neštovice, atd.;
- h) *letištní a podobné poplatky* – jsou stanoveny pro všechna letadla bez ohledu na zemi jejich registrace. Jedná se o poplatky letištní, navigační, přistávací, apod. Veškeré poplatky musí být uveřejněny v příslušných dostupných manuálech a sděleny mezinárodní organizaci ICAO;
- i) *prohlídka letadla* – každý stát je oprávněn provést kontrolu a přezkoumat osvědčení a ostatní doklady letadla jiného smluvního státu, které přistálo na jeho území;
- j) *státní příslušnost letadla* – řídí se podle toho, u kterého státu je letadlo zapsáno v leteckém rejstříku. Letadlo může být zapsáno pouze v rejstříku jednoho státu. Každý členský stát slíbil, že poskytne jinému státu nebo ICAO informace o zápisu letadla a vlastnictví letadla z rejstříku;
- k) *usnadnění formalit, celní a přistěhovalecké řízení* – smluvní státy se zavázaly, že když vydají vlastní předpisy, tak urychlí a usnadní formality pro létání letadel, posádky, cestujících a zboží pro vstup na jejich území. Každý stát musí zřídit tzv. národní facilitační výbor, jehož cílem je hledání a realizace cest, umožňujících praktickou aplikaci pasových, celních a dalších formalit;

l) *palubní doklady letadel* – mezinárodní smlouva určuje, jaké doklady musí být na palubě letadla, dále určuje legitimaci a průkazy posádek letadel.

Tato úmluva nahradila Pařížskou úmluvu z roku 1919 a Havanskou úmluvu z roku 1928. [18]

### 3.1.2 Varšavská úmluva

Varšavská úmluva je další velice důležitou mezinárodní dohodou. Varšavská úmluva je Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, která řeší otázky zodpovědnosti leteckých provozovatelů. Tato úmluva byla podepsána 12. 10. 1929 ve Varšavě a později upravena tzv. Haagským protokolem, podepsaným v Haagu 28. 9. 1955.

Oba tyto dokumenty byly novelizovány Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, známou jako Montrealská úmluva. [18]

#### Důležitá ustanovení této úmluvy:

- a) *rozsah platnosti* – platí pro mezinárodní dopravu, která je prováděna za úplatu, tj. pro dopravu, kdy místo odletu a místo určení je na území dvou nebo více smluvních států. Pokud je doprava prováděna postupně několika dopravci, považuje se za nepřerušenu dopravu;
- b) *cestující a zavazadla* – pro dopravu musí být vydán individuální nebo hromadný dopravní dokument, který obsahuje vyznačení místa odletu a místa určení a případně i místa zastávky. Dopravce je povinen vydat zavazadlový lístek cestujícímu, za každý zapsaný kus zavazadla;
- c) *letecký nákladní list* – zde je popsána funkce, složení a odpovědnost za údaje, které jsou v něm uvedeny. V úmluvě jsou upřesněna vztahy mezi odesílatelem a příjemcem zboží a také odpovědnost za náklad;
- d) *odpovědnost dopravce a rozsah škody* – dopravce odpovídá za škodu, která nastala, když došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího, pokud se stala na palubě letadla nebo v průběhu nastupování nebo vystupování. Dále odpovídá za vzniklou škodu na zavazadle, pokud v době kdy došlo k poškození, měl dopravce zavazadlo pod kontrolou;
- e) *zpoždění* – dopravce odpovídá za škody vzniklé zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu;

f) *zálohy* – v případě leteckých nehod, při kterých dojde k usmrcení nebo zranění cestujících, vyplatí dopravce ihned zálohu fyzické osobě nebo osobě, která má nárok na odškodnění. Tato záloha není uznáním odpovědnosti a je možné je odečíst od částek, které budou následně dopravcem vyplaceny jako odškodné.

[18]

**Tato úmluva obsahuje požadavky na dopravní listiny, a to na:**

- a) letenku;
- b) průvodku na zavazadla, tzv. zavazadlový list;
- c) nákladní letecký list.

[31]

### **3.1.3 Montrealská úmluva**

Montrealská úmluva byla podepsána v roce 1971 v Montrealu, v roce 1988 a v roce 1999 byla rozšířena. Od platnosti této úmluvy zná české právo specializované skutkové podstaty trestných činů ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku v úmyslu získat nebo nad ním vykonávat kontrolu. Montrealská úmluva vstoupila v platnost v České republice dne 4. 11. 2003.

**Montrealská úmluva upravuje následující trestné skutky:**

- a) trestný čin proti letadlu za letu – na tomto základě je ohrožena jeho bezpečnost;
- b) zničení letadla za provozu nebo způsobení takové škody, že letadlo není schopné letu;
- c) umístění předmětu na palubě – ohrožení nebo zničení části letadla a ohrožení jeho bezpečnosti;
- d) poškození zařízení letadla – narušení bezpečného provozu letadla;
- e) sdělení nepravdivé informace – narušení bezpečného provozu, tj. poplašná zpráva.

Montrealská úmluva ukládá státům, aby požadovaly po dopravcích krytí jejich odpovědnosti v souladu se stanovenými limity příslušného pojištění.

Oproti Varšavské úmluvě zavedla omezenou odpovědnost za škody způsobené cestujícím např. zpožděním. Dále se rozšířila možnost podání soudních žalob na dopravce.

### **Tato úmluva uvádí 2 stupně odpovědnosti:**

- a) první stupeň je založen na tzv. striktní odpovědnosti dopravce – nezáleží na tom, zda nehodu zavinil či nikoliv;
- b) druhý stupeň odpovědnosti je založen na presumpci zavinění ze strany dopravce a nemá žádný odpovědnostní limit. Částka, která bude vyplacena, závisí na příslušném soudu, který bere v úvahu míru zavinění nehody dopravcem.

[3]

### **3.1.4 Schengenská úmluva**

Přistoupením České republiky do Evropské unie byla oblast letecké infrastruktury zásadně ovlivněna. Podpisem dohody o přistoupení se ČR zavázala, že zajistí volný pohyb osob uvnitř zemí schengenského prostoru a že bude provádět kontroly osob z třetích zemí do tohoto prostoru vstupujících a všech osob z toho prostoru vystupujících. Tyto závazky, známé jako schengenské *acquis*, dělí se do dvou kategorií.

Schengenské *acquis* první kategorie musela ČR splnit ke dni vstupu do EU, tedy k 1. 5. 2005. Na všech mezinárodních letištích musely být vyčleněny pasové filtry pouze pro občany zemí EU. Mnohem větší požadavky schengenské *acquis* na infrastrukturu klade druhá kategorie. Tyto požadavky musí být splněny ke dni zrušení kontrol na hranicích se státy v schengenském prostoru. V tomto případě už může dojít k oddělení cestujících do schengenských destinací od cestujících do neschengenských destinací (jak na příletu, tak i na odletu).

Z důvodu naplnění těchto požadavků se provozovatelé největších pěti letišť v ČR rozhodli k fyzickému oddělení těchto cestujících, což je realizováno výstavbou nových terminálů a rekonstrukcí stávajících terminálů. Těmito letišti jsou: Praha – Ruzyně, Brno – Tuřany, Ostrava – Mošnov, Karlovy Vary a Pardubice. Realizace letišť je rozdílná z důvodu toho, že financování této činnosti je v plné kompetenci provozovatelů letišť. [17]

Přehled států EU zapojených do schengenské spolupráce je uveden v příloze č. 3.

## **3.2 Mezinárodní letecké dohody**

Mezinárodní letecká přeprava je provozována za podmínek předpisů státních orgánů a mezinárodních vládních organizací, např. ICAO, Eurocontrol, atd. Zároveň je mnoho jejích činností koordinováno prostřednictvím mezinárodních organizací leteckých dopravců, hlavně prostřednictvím organizace IATA.

Všeobecně platné právní normy jsou doplňovány smluvními dokumenty, které jsou uzavírané bilaterálně (dvoustraně) nebo multilaterálně (mnohostranně) na vládní úrovni nebo na úrovni leteckých dopravců.

### **3.2.1 Mezivládní letecké dohody**

Mezivládní letecké dohody jsou základním mezinárodně právním dokumentem v oblasti civilního letectví. Tyto dohody vycházejí z ustanovení Chicagské úmluvy (ICAO). Jde o dohody, které řeší podmínky mezi vládami dvou smluvních států v mezinárodní letecké dopravě. Na základě těchto dohod letecké podniky provozují obchodní přepravu osob, zboží a pošty mezi těmito smluvními státy.

Mezivládní letecké dohody řeší podmínky, za jakých mohou být poskytovány letecké dopravní služby mezi smluvními státy. Ve smlouvách jsou uvedeny dopravci zajišťující dohodnuté služby letového provozu, např. počet linek, celní poplatky, jednotlivé destinace, atd. [18]

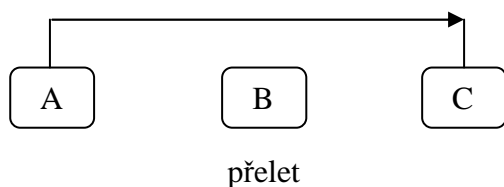
### **3.2.2 Mezinárodní letecké dohody**

Tyto dohody uzavírají jednotlivé státy, popř. skupina států EU na vládní úrovni. V ČR tyto dohody uzavírá Ministerstvo dopravy a spojů a Ministerstvo zahraničních věcí. Cílem těchto dohod je uskutečnění některých druhů mezinárodních kontaktů, které se týkají leteckých služeb mezi územími států jednajících stran. [18]

Každá ze smluvních stran může užívat tzv. leteckých svobod, pokud jsou jí uděleny. Jedná se o přepravní práva, která jsou užívána v jednotlivých dohodách. Smluvní strana – země A, C; mezilehlá země – B; bod za zemí – D. [1]

1. svoboda – právo létat přes území jiného státu bez přistání, tzv. přelet cizího území.

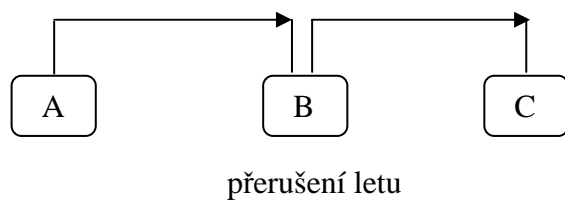
**Obrázek 3: Zobrazení 1. svobody**



Zdroj: autor

2. svoboda - právo svobodného přistání na území druhé strany pouze z technických důvodů, např. doplnění pohonných hmot, atd.

**Obrázek 4: Zobrazení 2. svobody**



Zdroj: autor

3. svoboda – právo letecké společnosti země A přepravit náklad z vlastního území do cizího, tzn. vyložit v cílové zemi C cestující, zboží a poštu, které jsou původem ze země, pod jejíž vlajkou letecká společnost létá.

**Obrázek 5: Zobrazení 3. svobody**

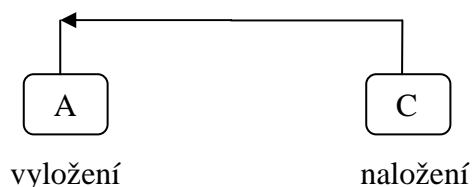


Zdroj: autor



4. svoboda – právo letecké společnosti země A letu a přepravy nákladu z cizího území do vlastního území, tzn. přeprava cestujících, zboží a pošty určených pro zemi, pod jejíž vlajkou letecká společnost létá.

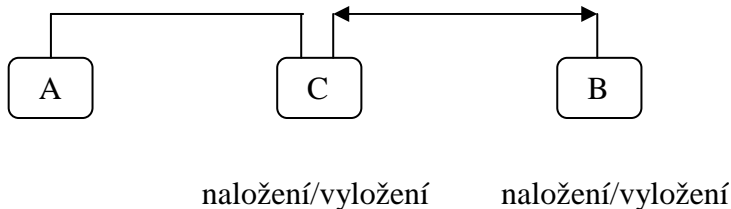
**Obrázek 6: Zobrazení 4. svobody**



Zdroj: autor

5. svoboda – právo letecké společnosti země A přepravovat náklad z bodu v jedné cizí zemi do bodu v druhé cizí zemi.

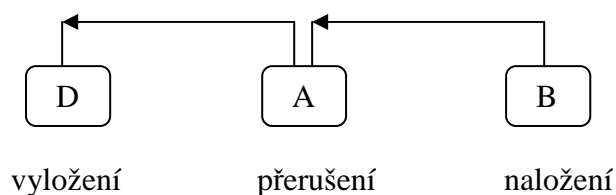
**Obrázek 7: Zobrazení 5. svobody**



Zdroj: autor

6. svoboda – právo přepravy nákladu z místa odletu v cizí zemi B do místa určení v jiné cizí zemi D přes zemi vlastní A.

**Obrázek 8: Zobrazení 6. svobody**



Zdroj: autor

7. svoboda – právo provádět přepravu cestujících, zboží a pošty mezi třetími zeměmi s vynecháním státu, ve kterém je letadlo registrováno. Jedná se v podstatě o 5. svobodu, při které je letadlo trvale umístěno v zahraničí.
8. svoboda – je někdy označována jako tzv. kabotáž. Tzn., právo přepravovat náklad na vnitrostátním úseku jiného státu, let musí začínat ve státě registrace letadla.
9. svoboda – je označována jako tzv. čistá kabotáž. Výkon vnitrostátní přepravy letadlem, které je registrované v jiném státě, a je dlouhodobě umístěno na území státu, kde kabotáž vykonává.

[1]

První až čtvrtá svoboda zajišťuje provádění letecké přepravy mezi smluvními stranami příslušné letecké dohody, včetně tranzitního přeletu zemí, které leží na takové trase. Proto se nazývají základními svobodami. [16] Třetí a čtvrtou svobodu zabezpečují organizace letecké přepravy mezi smluvními stranami dvoustranné letecké dohody. Tyto svobody byly stanoveny v rámci organizace ICAO. Šestá až devátá svoboda se používá pro metodické utřídění možností, které se v praxi vyskytují, nejedná se o právní pojem. [1]

### **3.3 Zákon o civilním letectví**

*„Jedná se o zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, jak vyplývá ze změn provedených zákonem č. 189/1999 Sb., zákonem č. 146/2000 Sb., zákonem č. 258/2002 Sb., zákonem č. 167/2004 Sb. a zákonem č. 225/2006 Sb. zákon o civilním letectví.“ [6]*

### 3.3.1 Předmět úpravy

Zákon o civilním letectví zpracovává příslušné předpisy Evropské unie, a zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie a upravuje ve věcech civilního letectví následující okruhy:

- a) podmínky stavby a provozování letadel;
- b) podmínky pro letecké stavby;
- c) podmínky zřizování, provozování a osvědčování způsobilosti letišť;
- d) podmínky pro činnost leteckého personálu;
- e) podmínky využívání vzdušného prostoru;
- f) podmínky poskytování leteckých služeb;
- g) podmínky provozování leteckých činností;
- h) rozsah a podmínky ochrany letectví;
- i) podmínky užívání sportovního létajícího zařízení;
- j) rozsah a podmínky výkonu státní správy.

[6]

Tento zákon se také vztahuje, ve vymezeném rozsahu, na vojenské letectví, a to ve věcech leteckého personálu, vojenských letišť a leteckých staveb, užívání vzdušného prostoru, poskytování leteckých služeb a provozování leteckých činností. [6]

### 3.3.2 Všeobecné přepravní podmínky<sup>4</sup>

Přepravní podmínky pro cestující a zavazadla v letecké dopravě se vztahují na veškerou pravidelnou a nepravidelnou vnitrostátní a mezinárodní leteckou dopravu cestujících a zavazadel, zahrnující služby s touto dopravou a přepravou související. Přepravní podmínky v ČR se tedy řídí českým právem. V případě, že se na dopravě podílí cizí dopravce, mohou platit odlišné přepravní podmínky.

Doprovodce nepřijme osobu k dopravě, pokud nemá letenku. Cestující musí na požádání předložit ke kontrole oprávněné osobě letenku a odevzdat příslušné letové kupóny dopravci. Po celou dobu cesty musí mít cestující u sebe letenku se všemi kupóny, které do té doby neodevzdal dopravci nebo potvrzení dopravce, které nahrazuje kupón.

---

<sup>4</sup> Všeobecné přepravní podmínky podle ČSA

### **Dopravce má právo odmítnout cestujícího, pokud:**

- a) je letenka poškozená;
- b) údaje v letence byly pozměněny jinou osobou než dopravcem, popř. jiným schváleným prodejním zástupcem;
- c) letenka je předložena bez platného kupónu;
- d) letenka je uvedena v databázi podezřelých dokladů.

Cestující je povinen zaplatit, kromě jízdného, taxy a poplatky, které souvisejí s leteckou dopravou. Pokud nastane jakákoliv změna výše tax a poplatků v době mezi vystavením letenky a začátkem cesty, je příslušný rozdíl dodatečně vybrán nebo vrácen.

Cestující je povinen při vstupu do letadla vypnout mobilní telefon a po celou dobu letu jej nesmí používat, dále nesmí na palubě kouřit. Pokud cestující poruší zákaz, hrozí mu pokuta ve výši až 100.000 Kč. Dále nesmí mít cestující u sebe zbraně, střelivo, nože, apod. Dopravce je povinen zajistit, aby cestující byli informováni o umístění a způsobu použití bezpečnostních pásů, nouzových východů, záchranných vest a kyslíkových přístrojů, a také o ostatních nouzových zařízeních, která jsou určena k individuálnímu použití.

Ve všeobecných přepravních podmínkách je dále upravena otázka povolených zavazadel. Jeden kus zavazadla nesmí přesáhnout hmotnost 32 kg a celkové rozměry nesmějí přesáhnout 203 cm (d x š x h). Za přepravu nestandardního zavazadla může dopravce vybrat dodatečný servisní poplatek. Každé zavazadlo, které se přijímá k přijetí, musí být opatřeno vně i uvnitř jmenovkou, na které je jméno cestujícího a jeho kontaktní adresa v místě pobytu. Jméno na jmenovce musí souhlasit se jménem, které je uvedeno v letence a v cestovním dokladu. [30]

### **3.3.3 Odpovědnost leteckého dopravce**

Letecká doprava, která je provozována několika dopravci v rámci jedné letenky, je považována za jeden úkon. Odpovědnost leteckého dopravce v mezinárodní letecké dopravě se řídí Úmluvou o sjednocení některých pravidel, tzv. Montrealskou úmluvou.

Dopravce odpovídá do výše skutečné škody, nejvýše do limitu omezujícího jeho odpovědnost. Dále je odpovědný pouze za škody, které vznikly na vlastní lince. Dopravce, který vystavil letenku nebo odbavil zavazadla na linku jiného dopravce, vystupuje pouze jako agent. [30]

## 4 Vytipování možných problémů v oblasti legislativy a návrh jejich řešení

Legislativním základem, kterým se řídí pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004. [22] Nařízení vstoupilo v platnost dne 17. února 2005. [24]

Toto nařízení je použitelné pouze na lety z letišť na území EU, Norska a Islandu a na lety ze třetích států na letiště v členských státech EU, za předpokladu, že jsou tyto lety provozovány dopravcem s provozní licencí vydanou státem EU. Nelze jej použít, pokud dojde ke komplikacím při zpátečním letu z území třetího státu, pokud let provozuje mimoevropský dopravce. [7]

Nařízení Evropského parlamentu a Rady je stěžejní pro všechny členské státy Evropského společenství (ES), nicméně každá členská země má možnost si toto nařízení upravit, a to zejména ve výši jednotlivých finančních náhrad. [22]

Nařízení Evropského parlamentu a Rady:

a) se vztahuje na cestující, kteří:

- odlétají z letiště umístěného na území členského státu, na které se smlouva vztahuje, a to pod podmínkou, že cestující:
  - mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let, kromě případů zrušení letu (viz kapitola 4.1.2 této práce);
  - jsou leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy bez ohledu na důvod převedení z rezervovaného letu na jiný let;
- odlétají z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se smlouva<sup>5</sup> vztahuje, v případě že neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc ve třetí zemi, pokud je provozující dopravce dopravcem Společenství<sup>6</sup>;
- jsou přepravováni motorovým letadlem s pevnými křídly;
- často cestují (na základě programu pro cestující).

---

<sup>5</sup> Smlouva o založení Evropského společenství

<sup>6</sup> Dopravcem Společenství se rozumí letecký dopravce s platným provozním povolením uděleným členským státem.

b) se nevztahuje na cestující, kteří:

- cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou pro veřejnost přímo nebo nepřímo dostupné.

Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce, které se dají použít při porušení tohoto nařízení. Sankce musí být nejen účinné a přiměřené, ale také odrazující. Dále by členské státy měly zajistit a kontrolovat všeobecné dodržování tohoto nařízení svými leteckými dopravci a určit orgán, který bude provádět tyto kontrolní úkoly. „*Kontrola by se neměla dotýkat práv cestujících a leteckých dopravců žádat náhradu prostřednictvím soudů v souladu s vnitrostátními právními předpisy.*“

Letecký dopravce je povinen informovat cestující o jejich právech, tzn. zajistit, aby u registrace k přepravě bylo zobrazeno oznámení, které je zřetelně viditelné a obsahuje: „Je-li Vám odepřeno nastoupit na palubu nebo je-li Váš let zpožděn nejméně o dvě hodiny, požádejte u přepážky registrace k přepravě nebo u brány pro nástup na palubu o listinu popisující Vaše práva, zejména ohledně náhrady škod a pomoci.“

Pokud letový dopravce let zruší nebo odepře, je povinen předat cestujícím písemné oznámení, které stanoví pravidla pro náhradu škody a pomoc. Toto oznámení obdrží také cestující, jehož let má nejméně dvouhodinové zpoždění.

[22]

## 4.1 Důvody pro následné náhrady a pomoci

**Mezi hlavní důvody poskytnutí následných náhrad a pomoci patří:**

- a) odepření nástupu na palubu;
- b) zrušení letu;
- c) zpoždění letu.

[22]

To vše způsobuje cestujícím velké potíže a také velké nepohodlí. Ačkoli nařízení Rady, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě, vytvořilo pro cestující základní ochranu, zůstává počet cestujících, kterým byl nástup na palubu odepřen proti jejich vůli, příliš vysoký, stejně jako počet cestujících postižených zrušením letů bez předchozího varování. Společenství by proto mělo zvýšit úroveň ochrany v zájmu posílení práv cestujících.

Rozdíl mezi pravidelnou a nepravidelnou leteckou dopravou se zmenšuje, proto ochrana cestujících by měla být nejen na pravidelných, ale také na nepravidelných letech.

Ochrana cestujících, kteří odlétají z letiště umístěného v členském státě, by se měla rozšířit i na cestující, kteří odlétají z letiště umístěného ve třetí zemi na letiště v členském státě, pokud let provozuje dopravce Společenství. [22]

### **4.1.1 Odepření nástupu na palubu**

Počet cestujících, kterým nebylo umožněno nastoupit na palubu letedla proti jejich vůli, by se měl snížit tím, že místo odepření nástupu na palubu by dopravci museli vyzvat dobrovolníky k odstoupení od svých rezervací za náhradu. Pokud by však i přes tuto možnost byl danému cestujícímu odepřen nástup na palubu, byla by mu poskytnuta úplná náhrada.

Cestujícím, kterým byl nástup na palubu odepřen proti jejich vůli, by měli mít možnost svůj let zrušit a dopravce by jim měl jejich letenku proplatit nebo jim nabídnout možnost pokračovat v letu za uspokojivých podmínek s přihlédnutím na to, aby bylo během čekání na další let o cestující dostatečně postaráno.

Pokud se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků k tomu, aby zbývající cestující, kteří měli rezervaci, mohli nastoupit na let, může provozující letecký dopravce<sup>7</sup> odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli. Je-li nástup na palubu odepřen cestujícím proti jejich vůli, je provozující letecký dopravce povinen cestující odškodnit v podobě finanční náhrady. Výše této náhrady je uvedena v kapitole 4.2 této práce.

[22]

### **4.1.2 Zrušení letu**

Pokud je cestujícím jejich let zrušen, přináší jim to leckdy nemalé potíže a nepohodlí. Řešením, jak tyto potíže a nepohodlí minimalizovat, by bylo povinností leteckého dopravce<sup>8</sup> informovat cestující o zrušení letu před plánovaným časem odletu, a také nabídnout cestujícím přiměřené přesměrování tak, aby se cestující mohli přizpůsobit dané situaci.

---

<sup>7</sup> Provozujícím leteckým dopravcem se rozumí letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.

<sup>8</sup> Leteckým dopravcem se rozumí podnik zabývající se leteckou dopravou s platnou provozní licencí

Pokud dopravce cestující o zrušení letu neinformuje, měl by být povinen zaplatit cestujícím vzniklou škodu s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla provedena veškerá opatření.

Pokud je cestujícím let zrušen, měly by jim být letenky proplaceny a mělo by být o ně dostatečným způsobem postaráno až do doby pozdějšího letu.

Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny, pokud byla událost způsobena mimořádnými událostmi, které nemohly ovlivnit nebo jim zamezit i v případě, že byla přijata veškerá opatření. Mimořádné okolností se mohou vyskytnout v případě povětrnostních podmínek, politické nestability, apod.

Ustanovení Nařízení Evropského parlamentu a Rady by nemělo být použito v případě, že cesty, pobyty, zájezdy byly zrušeny z jiných důvodů, než z důvodu zrušení letu.

V případě zrušení letu je provozujícím leteckým dopravcem cestujícím nabídnuta pomoc (viz kapitola 4.2.2 této práce).

#### **Cestující mají právo na náhradu škody od leteckého dopravce:**

- a) pokud nejsou o zrušení letu informováni nejméně 2 týdny před plánovaným časem odletu;
- b) v případě, že nebyli informováni o zrušení v době od 2 týdnů do 7 dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnut jiný let nejpozději 2 hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout místa určení nejpozději 4 hodiny po plánovaném čase příletu;
- c) v případě, že nebyli informováni o zrušení jejich letu ve lhůtě kratší než 7 dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnut jiný let, kterým by mohli odletět nejpozději 1 hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout místa určení nejpozději 2 hodiny po plánovaném čase příletu.

Pokud jsou cestující informováni o zrušení, musí jim být poskytnuto vysvětlení ohledně možné náhradní dopravy. Letecký dopravce není povinen platit náhradu (uvedenou v kapitole 4.2 této práce), pokud může prokázat, že zrušení bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit.

Dokázat, zda byli cestující informováni o zrušení, je na provozujícím leteckém dopravci.

[22]



### 4.1.3 Zpoždění letu

O cestující, kteří mají zpožděný let o určitou dobu, by mělo být dostatečně postaráno, a měla by jim být poskytnuta možnost zrušení letu a proplacení letenek nebo pokračování v letu za uspokojivých podmínek. Péče o cestující v případě čekání na další let může být omezena nebo odmítnuta, pokud by péče způsobila další zpoždění. Letečtí dopravci by měli vyhovět zvláštním potřebám osob s omezenou pohyblivostí a všem osobám, které je doprovázejí.

Pokud je odepřen nástup na palubu a let je zrušen nebo významným způsobem zpožděn, jsou dopravci povinni informovat cestující o jejich právech v takovém rozsahu, aby cestující svá práva mohli uplatnit.

V případě, že provozující letecký dopravce očekává, že let bude zpožděn oproti plánovanému času odletu o více než:

- a) dvě hodiny nebo více u letů, jejichž délka je nejvýše 1500 km;
- b) tři hodiny nebo více v případě letů ve Společenství delších než 1500 km a ostatní lety, které mají délku od 1500 km do 3500 km;
- c) čtyři hodiny nebo více u letů, které nespádají do výše uvedených rozdělení,

nabídne provozující letecký dopravcem cestujícím příslušnou pomoc a náhradu škody, stanovenou v Nařízení Evropského parlamentu a Rady.

[22]

## 4.2 Náhrada škody

### 4.2.1 Právo na náhradu škody

**Cestující může obdržet náhradu ve výši:**

- a) 250 EUR u letů, kde je maximální délka 1500 km;
- b) 400 EUR u letů ve Společenství o délce větší než 1500 km a u ostatních letů o délce od 1500 km do 3500 km;
- c) 600 EUR u všech letů, které nespádají do výše uvedených rozdělení.

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující přiletí později než v plánovaném čase.

Pokud je cestujícím nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce snížit odškodné uvedené v předešlém odstavci o 50%, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původního letu:

- a) o 2 hodiny u letů, kde je maximální délka 1500 km;
- b) o 3 hodiny u letů delších než 1500 km a všech ostatních letů o délce od 1500 km do 3500 km;
- c) o 4 hodiny, v případě letů, které nespádají do výše rozděleného.

Náhrada škody se vyplácí hotově, elektronickým převodem, bankovními příkazy nebo bankovními šeky, v případě domluvy s cestujícím, i podepsanými poukazy nebo jinými službami.

[22]

## **4.2.2 Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování letu**

**Cestujícím je nabídnuta možnost volby při náhradě škody mezi několika způsoby, a to:**

- a) náhrada pořizovací ceny letenky do 7 dnů způsobem stanoveným výše (hotově, elektronickým převodem, bankovními šeky, apod.), za část neuskutečněné cesty;
- b) přesměrováním za podobných podmínek a co nejdříve do cílového místa určení;
- c) přesměrováním za podobných podmínek na cílové místo určení v pozdější době, podle přání cestujících s výhradou dostupnosti míst.

Náhrada pořizovací ceny letenky se také použije u cestujících, jejichž lety jsou součástí souboru služeb. Provozující letecký dopravce nese odpovědnost za přepravu cestujících, pokud místo, město nebo region, které nabízí, je jiné, než bylo uvedeno v původní rezervaci.

[22]

## **4.2.3 Právo na poskytnutí péče**

**Cestujícím bývají zdarma nabídnuty:**

- a) strava a občerstvení;
- b) ubytování v hotelu, pokud se pobyt na jednu nebo více nocí stane nezbytným anebo se pobyt stane nezbytným, bez ohledu na původní záměr cestujících;
- c) přeprava mezi letištěm a místem ubytování cestujících.

Dále jsou cestujícím nabídnuty zdarma dva telefonní hovory, podání dvou zpráv faxem, telexem nebo elektronickou poštou.

Zvláštní pozornost provozující letecký dopravce věnuje potřebám osob s omezenou pohyblivostí a osobám, které je doprovázejí, a stejnou pozornost věnuje také potřebám pro děti bez doprovodu.

[22]

#### **4.2.4 Změna třídy na vyšší nebo nižší**

Provozující letecký dopravce nesmí požadovat žádnou dodatečnou platbu v případě, že byl cestující umístěn do třídy vyšší, než pro kterou byla letenka vystavena. Pokud provozující letecký dopravce umístí cestující do třídy nižší než je uvedena na letence, je povinen do 7 dnů pomocí prostředků uvedených výše (hotově, elektronickým převodem) uhradit:

- a) 30% ceny letenky u letů o délce maximálně 1500 km;
- b) 50% ceny letenky u letů o délce vyšší než 1500 km, s výjimkou letů evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departementy a u ostatních letů o délce od 1500 km do 3500 km;
- c) 75% ceny letenky u letů, které nespádají do výše uvedeného rozdělení.

[22]

### **4.3 Kompenzace a asistence pro cestující u ČSA**

Jedná se o kompenzace v případě odmítnutí cestujícího z přepravy z důvodu nedostatku míst nebo v případě zrušení nebo zpoždění letu. Tato pravidla se vztahují na cestující, kteří:

- a) odlétají z letiště na území EU;
- b) odlétají z letiště mimo EU na letiště v EU;
- c) mají potvrzenou rezervaci na daný let, dostaví se ve stanovenou dobu k odbavení, pokud čas není stanoven, tak nejpozději 45 min před stanoveným odletem;
- d) mají vystavenou letenku za veřejně publikovaný tarif nebo letenku vystavenou v rámci věrnostního programu. [14]

### 4.3.1 Odmítnutí přepravy nebo zrušení letu

V případě nedostatku místa v letadle České aerolinie vyzvou dobrovolníky, kteří se vzdají své rezervace místa výměnou za výhody, na kterých se vzájemně dohodnou. V případě, že se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků, mohou být někteří cestující vyloučeni z přepravy proti své vůli. Pokud jsou cestující vyloučeni z přepravy proti své vůli nebo z důvodu zrušení letu, mají nárok na:

- a) finanční kompenzaci;
- b) refundaci nebo přesměrování;
- c) péči.

[14]

#### Ad a) Finanční kompenzace

Finanční kompenzace je uvedena v následující tabulce č. 1.

**Tabulka 1: Finanční kompenzace pro cestující u ČSA**

Způsob kompenzace	Let do 1500 km	Let od 1500 km do 3500 km	Let nad 3500 km
Finanční kompenzace ve formě Elektronického poukazu	300 EUR	480 EUR	720 EUR
Finanční kompenzace ve formě převodu na BÚ	250 EUR	400 EUR	600 EUR
Způsob kompenzace	Let do 1500 km , pokud je cestující přesměrovaný do místa určení se zpožděním, které nepřesahuje 2 hodiny	Let od 1500 km do 3500 km, pokud je cestující přesměrovaný do místa určení se zpožděním, které nepřesahuje 3 hodiny oproti původně plánovanému	Let nad 3500 km, pokud je cestující přesměrovaný do místa určení se zpožděním, které nepřesahuje 4 hodiny
Finanční kompenzace ve formě Elektronického poukazu	150 EUR	200 EUR	360 EUR
Finanční kompenzace ve formě převodu na BÚ	125 EUR	200 EUR	300 EUR

Zdroj: [14] – autor

**Tato finanční kompenzace není poskytnuta cestujícím v případě, že byli informováni o zrušení letu:**

- a) dříve než 14 dnů před plánovaným odletem;
- b) v době od 14 dnů do 7 dnů před plánovaným odletem a bylo jim nabídnuto přesměrování s náhradním odletem ne dříve než 2 hodiny a s příletem nejpozději do 4 hodin oproti původně plánovanému směrování;
- c) v době kratší než 7 dnů před plánovaným odletem a bylo jim nabídnuto přesměrování s odletem ne dříve než 1 hodiny a s příletem do 2 hodin oproti původně plánovanému směrování.

Cestující nemají nárok na finanční kompenzaci, pokud je let zrušen za okolností, které jsou mimo kontrolu dopravce, a nebylo jim možné předejít.

[14]

### **Ad b) Refundace nebo přesměrování**

**Cestující mají nárok na:**

- a) refundaci celé částky zaplacené za letenku během 7 dnů;
- b) refundaci celé částky za částečně použitou letenku během 7 dnů a zajištění dopravy zpět do místa odletu v případě, že původně plánovaná cesta nemůže již splnit svůj účel;
- c) přesměrování náhradním letem (nejbližším dostupným letem ČSA, nebo s ohledem na místní podmínky a okolnosti letem jiného dopravce).

[14]

### **Ad c) Nárok na péči**

**Cestující má nárok na:**

- a) občerstvení odpovídající době čekání;
- b) 2 telefonní hovory s maximální délkou 3 min na náklady ČSA, nebo na 2 faxové nebo emailové zprávy;
- c) hotelové ubytování, pokud je to nezbytné, včetně dopravy mezi letištěm a hotelem.

[14]

## 4.3.2 Zpoždění letu

**Pokud je let zpožděný oproti plánovanému odletu:**

- a) o 2 hodiny a více u letů do 1500 km;
- b) o 3 hodiny a více u letů od 1500 km do 3500 km;
- c) o 4 hodiny a více u letů nad 3500 km,

**má cestující nárok na následující náhrady:**

- a) občerstvení odpovídající době čekání;
- b) zajištění 2 telefonických hovorů s délkou maximálně 3 min na náklady ČSA, nebo na 2 faxové nebo emailové zprávy;
- c) hotelové ubytování, včetně případné dopravy mezi letištěm a hotelem;
- d) refundaci celé částky za letenku během 7 dnů, pokud dokončení plánové cesty už nemůže splnit svůj účel.

[14]

## 4.3.3 Porovnání náhrad u ČSA s nařízením Evropského parlamentu a Rady

### Odepření nástupu na palubu

Stejně tak jako někteří jiní letečtí dopravci i ČSA provádí tzv. overbooking, při němž na konkrétní let přijme počet rezervací převyšující kapacitu letadla. Vychází přitom ze zkušenosti, že téměř u všech spojů se k odletu nedostaví všichni cestující. Pokud se však tento předpoklad nenaplní, jsou ČSA povinni, pokusit se dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady vyhledat dobrovolníky, kteří se vzdají přepravy daným spojem a výměnou obdrží náhradu, na niž se s ČSA dohodnou. Dále jim přísluší přesměrování jiným letem, nebo vrácení ceny letenky (viz kapitola 4.2 této práce). [7]

Nepodaří-li se dobrovolníky nalézt, musí ČSA těm cestujícím, kterým neumožní nástup na palubu, poskytnout dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady finanční kompenzaci ve výši 250–600 EUR (výše částky závisí na délce letu – viz kapitola 4.2.1 této práce) a přesměrovat je na jiný let, popř. jim vrátit cenu letenky, rozhodnou-li se přepravy vzdát. [7]

Výše finančních kompenzací u ČSA se shoduje s vyšší kompenzací Nařízení Evropského parlamentu a Rady pouze, jedná-li se o náhradu, která je vyplacena formou bankovního převodu na běžný účet klienta (cestujícího). V případě finanční kompenzace formou elektronického poukazu se výše náhrad pohybuje od 300 do 720 EUR. Elektronický poukaz je možné použít k nákupu letenek na lety ČSA označené OK0020-OK2999 v průběhu jednoho roku od data vystavení. [14]

Finanční náhrada může být snížena na polovinu, pokud dopravce nabídne náhradní spojení s příletem do 2 až 4 hodin od původního času přistání (délka této lhůty opět závisí na délce letu – viz kapitola 4.2.1 této práce). V tomto případě se ČSA řídí Nařízením Evropského parlamentu a Rady (viz tabulka č. 1 kapitoly 4.3.1 této práce).

## **Zrušení letu**

Je-li let zrušen, je povinností ČSA nabídnout cestujícímu přesměrování jiným spojem při nejbližší příležitosti, popř. v pozdější dohodnuté době, nebo mu vrátit pořizovací cenu letenky.

Pokud dopravce cestujícího informuje o zrušení později než 2 týdny před plánovaným odletem, je povinen vyplatit kompenzaci opět v závislosti na délce letu (viz kapitola 4.1.2 této práce).

### **Finanční náhrada není vyplacena v případě, že je:**

- a) cestující o zrušení informován mezi dvěma týdny a 7 dny před plánovaným odletem a současně je mu nabídnuto přesměrování s časem nejdříve 2 hodiny před plánovaným odletem a příletem maximálně o 4 hodiny později;
- b) cestující informován o zrušení méně než 7 dnů před odletem, avšak je nabídnuto přesměrování v čase maximálně jednu hodinu před a dvě hodiny po pravidelném příletu a odletu;
- c) let zrušen pro mimořádné okolnosti, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tato výjimka je nejčastějším důvodem, na který se letecké společnosti při odmítání nároku odvolávají.

Důkazní břemeno o tom, kdy byl cestující informován, jakož i důkazní břemeno spočívající v prokázání mimořádných okolností nese vždy letecký dopravce. Pojem mimořádných okolností je pak nutné vykládat velmi úzce, zejména ve vztahu k technickým závadám na letadle, jimiž letečtí dopravci velmi často argumentují. Naopak, je-li let zrušen např. z důvodu špatného počasí či stávky zaměstnanců, jsou mimořádné okolnosti zpravidla dány.

[7]

## **Zpoždění letu**

Nařízení Evropského parlamentu a Rady finanční náhrady v těchto případech konkrétně neupravuje, nicméně Evropský soudní dvůr (ESD) se ve svém rozhodnutí ze dne 19. 11. 2009 vyslovil k otázce kompenzací v případě zpoždění letu tak, že postavení cestujících zpožděných letů je obdobné jako u těch cestujících, jejichž let byl zrušen. Proto i za těchto okolností je nutné finanční kompenzaci přiznat, a to za podmínky, že zpoždění příletu do cílové destinace přesahuje 3 hodiny a letový dopravce neprokáže, že bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné, s vynaložením přiměřené péče, zabránit. Samotná výše náhrady opět závisí na délce letu. Toto rozhodnutí ESD znamená podstatnou změnu v dosavadním přístupu, neboť finanční náhrady ve smyslu Nařízení Evropského parlamentu a Rady dosud při zpoždění přiznávány nebyly.

[7]

**Pokud dopravce očekává zpoždění letu v rozmezí dle kapitoly 4.1.3 této práce, je povinen cestujícím zajistit:**

- a) občerstvení v odpovídajícím rozsahu;
- b) 2 bezplatné telefonní hovory, popř. faxy či e-maily;
- c) ubytování v hotelu a přepravu do místa ubytování, je-li odlet zpožděn alespoň do následujícího dne.

Pokud je délka zpoždění minimálně 5 hodin, může se cestující vzdát další přepravy s tím, že letecký dopravce je povinen mu vrátit cenu nevyužité letenky a eventuálně též cestujícího dopravit zpět do místa odletu. [7]



**ČSA mají pro případ zpoždění stanovena přesná pravidla:**

- a) v případě, že letadlo má předpokládané zpoždění 2–4 hodiny, letecká společnost zajišťuje cestujícímu nápoje. Jedná-li se o cestujícího třídy business, resp. cestujícího s kartou ELITE<sup>9</sup>, bude mu, pokud je to možné, nabídnuta pozvánka do VIP salonku;
- b) pokud je zpoždění v rozmezí 4–6 hodin, je cestujícím nabízeno občerstvení v podobě svačiny/snacku; cestujícím třídy business, resp. cestujícímu s kartou ELITE, je poskytnuto občerstvení vyššího standardu;
- c) pokud je zpoždění 6–8 hodin, letecká společnost zajišťuje cestujícím hlavní jídlo podle denní doby v zařízení restauračního typu;
- d) při předpokládaném zpoždění delším než 8 hodin je dle místních podmínek zajištěno ubytování s kompletním hlavním jídlem dle denní doby.

[24]

---

<sup>9</sup> karta člena věrnostního programu OK Plus ČSA

## Závěr

System letecké dopravy je poměrně složitý a vyžaduje vzájemnou legislativní provázanost a harmonizaci s právním řádem Evropské unie, které je Česká republika členem. Legislativa se nevztahuje pouze na systém řízení leteckého provozu, ale také na ochranu cestujících a jejich práv v letecké dopravě. Tuto problematiku upravuje výše zmíněné nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004.

Ochrana cestujících je automatická, pro možnost uplatnění práv vyplývajících z nařízení Evropské unie nemusí mít cestující sjednáno žádné pojištění. Přesto v konečném důsledku není tato ochrana zdarma. Nařízení a zejména nastavená výše kompenzací nákladově zatíží letecké společnosti a v konečném důsledku je tedy možné, že vede ke zvýšení cen letenek. [24]

Letecké společnosti včetně ČSA jsou plně připraveny plnit nařízení Evropské unie. ČSA v souvislosti s vydáním nařízení Evropského parlamentu a Rady připravily řadu preventivních opatření, které mají zmírnit negativní dopad na společnost. Dle vyjádření tiskové mluvčí ČSA je jedním z nich garance vysoké pravidelnosti provozu, kde ČSA patří mezi evropské špičky. V pravidelnosti se ČSA řadí mezi přední letecké společnosti Asociace evropských leteckých dopravců (AEA). Dalším opatřením je zálohování letů ČSA. České aerolinie spolu s ostatními evropskými leteckými přepravci však považují přijatou normu Evropské komise (EK) za diskriminační, která znevýhodňuje letecké podnikání ve srovnání s jinými druhy dopravy a zvláště pak letecké dopravce zemí EU. [24]

Dalším častým problémem v oblasti civilní letecké dopravy, který letečtí dopravci vedle problematiky odškodňování cestujících při odepření nástupu na palubu, zrušení letu nebo zpoždění letu řeší, je vypořádání s cestujícími, kterým vznikne škoda na majetku, resp. zpoždění, poškození či ztráta zavazadel. Tato oblast má jiný legislativní základ, nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 tuto problematiku neupravuje.

## Použitá literatura

- [1] JECHUMTÁL, Jaroslav; HYXOVÁ, Andrea. *Obchodně přepravní činnost v letecké dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000. ISBN 80-7194-285-5.
- [2] KŘIVDA, Ladislav. *4. letecká doprava*. Ostrava: Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, 2007. ISBN 978-80-248-1521-3.
- [3] PRŮŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.
- [4] TOMAN, Michal. *Prostorová analýza nízkonákladové letecké dopravy v Evropě: diplomová práce*. Brno: Masarykova Univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2008. 76. s, 4 přílohy.
- [5] ŽIHLA, Zdeněk. *Technologie a řízení letecké dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000. ISBN 80-7194-291-X.

## Elektronické dokumenty

- [6] *Česko*. Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, jak vyplývá ze změn provedených zákonem č. 189/1999 Sb., zákonem č. 146/2000 Sb., zákonem č. 258/2002 Sb., zákonem č. 167/2004 Sb. a zákonem č. 225/2006 Sb. zákon o civilním letectví. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 142. [online]. [cit. 2011-05-23]. Dostupný na [www](http://www.legsipravo.cz/TopicForm.aspx?TopicId=16): <<http://www.legsipravo.cz/TopicForm.aspx?TopicId=16>>.
- [7] *ESC: Jaká jsou práva cestujících v letecké dopravě* [online]. [cit. 2011 – 05- 24]. Dostupný na [www](http://airways.cz/clanek/2010-02-10/esc-jaka-jsou-prava-cestujicich-v-letecke-doprave): <<http://airways.cz/clanek/2010-02-10/esc-jaka-jsou-prava-cestujicich-v-letecke-doprave>>.
- [8] *Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA)* [online]. [cit. 2011-03-14]. Dostupný na [www](http://www.easa.eu.int/): <<http://www.easa.eu.int/>>.
- [9] *Evropská agentura pro bezpečnost letectví* [online]. [cit. 2011-03-14]. Dostupný na [www](http://europa.eu/agencies/community_agencies/easa/index_cs.htm): <[http://europa.eu/agencies/community\\_agencies/easa/index\\_cs.htm](http://europa.eu/agencies/community_agencies/easa/index_cs.htm)>.
- [10] *Historie ČSA* [online]. [cit. 2011 – 05- 21]. Dostupný na [www](http://www.csa.cz/cs/portal/company/about_us/history.htm): <[http://www.csa.cz/cs/portal/company/about\\_us/history.htm](http://www.csa.cz/cs/portal/company/about_us/history.htm)>.

- [11] *IATA: osobní letecká doprava do roku 2014 stoupne o třetinu* [online]. Aktualizováno 14. 2. 2011 [cit. 2011-04-22]. Dostupný na [www: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/298315-iata-osobni-letecka-doprava-do-roku-2014-stoupne-o-tretinu/ >](http://www.finance.cz/zpravy/finance/298315-iata-osobni-letecka-doprava-do-roku-2014-stoupne-o-tretinu/).
- [12] *IATA: zisky aerolinií letos klesnou o polovinu* [online]. [cit. 2011-03-09]. Dostupný na [www: <http://zpravy.kurzy.cz/263158-iata-zisky-aerolini-letos-klesnou-o-polovinu/>](http://zpravy.kurzy.cz/263158-iata-zisky-aerolini-letos-klesnou-o-polovinu/).
- [13] *ICAO: kód letiště* [online]. [cit. 2011-02-28]. Dostupný na [www: <http://cs.wikipedia.org/wiki/ICAO\\_kod\\_letiště>](http://cs.wikipedia.org/wiki/ICAO_kod_leti%C5%A1t%C4%9A).
- [14] *Interní dokument ČSA* [online]. [cit. 2011 – 05- 18]. Dostupný na [www: <http://www.czechairlines.com>](http://www.czechairlines.com).
- [15] *Kdo je FIATA?* [online]. [cit. 2011-03-21]. Dostupný na [www: <http://www.fiata.com/>](http://www.fiata.com/).
- [16] *Letecká doprava* [online]. [cit. 2011- 04-17]. Dostupný na [www: <http://ejet.esterka.net/studium/L1\\_Letecka\\_doprava.pdf >](http://ejet.esterka.net/studium/L1_Letecka_doprava.pdf).
- [17] *Letecká doprava* [online]. [cit. 2011-04-11]. Dostupný na [www: <http://www.mdcz.cz/cs/Letecka\\_doprava/letiste/schengen/>](http://www.mdcz.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/schengen/).
- [18] *Letecká doprava* [online]. [cit. 2011 – 03 - 15] Dostupný na [www: <http://www.galileoczk.cz/download/skripta-letecka-doprava.pdf>](http://www.galileoczk.cz/download/skripta-letecka-doprava.pdf).
- [19] *Letové provozní služby* [online]. [cit. 2011-05-02]. Dostupný na [www: <http://www.rlp.cz/generate\\_page.php?page\\_id=460>](http://www.rlp.cz/generate_page.php?page_id=460).
- [20] *Letecká společnost* [online]. [cit. 2011-04-26]. Dostupný na [www: <http://leteckaspolecnost.cz/letecke-spolecnosti/>](http://leteckaspolecnost.cz/letecke-spolecnosti/).
- [21] *Mezinárodní organizace pro civilní letectví* [online]. [cit. 2011-03-09]. Dostupný na [www: <http://mpv.juristic.cz/62077/www.icao.org>](http://mpv.juristic.cz/62077/www.icao.org).
- [22] *Nářízení Evropského parlamentu a Rady* [online]. [cit. 2011 – 05- 19]. Dostupný na [www: <http://www.smartwings.net/pdf/es261-2004\\_czech.pdf>](http://www.smartwings.net/pdf/es261-2004_czech.pdf).
- [23] *Nízkonákladová letecká společnost* [online]. [cit. 2011-04-22]. Dostupný na [www: <http://cs.wikipedia.org/wiki/N%C3%ADzkon%C3%A1kladov%C3%A1\\_leteck%C3%A1\\_spole%C4%8Dnost>](http://cs.wikipedia.org/wiki/N%C3%ADzkon%C3%A1kladov%C3%A1_leteck%C3%A1_spole%C4%8Dnost).

- [24] *Ochrana cestujících: jaká máte práva v letecké dopravě* [online]. [cit. 2011 – 05- 24]. Dostupný na www: <<http://finexpert.e15.cz/autori/ochrana-cestujicich-jaka-mate-prava-v-letecke-doprave/?forum>>.
- [25] *O nás* [online]. [cit. 2011-03-21]. Dostupný na www: <<http://www.aea.be/>>.
- [26] *Osobní doprava* [online]. [cit. 2011 – 05- 22]. Dostupný na www: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/osobni\\_doprava\\_casove\\_rady](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/osobni_doprava_casove_rady)>.
- [27] *Osobní letecká doprava do roku 2014 stoupne o třetinu* [online]. Aktualizováno 15. 2. 2011 [cit. 2011-04-22]. Dostupný na www: <[http://www.tyden.cz/rubriky/byznys/svet/osobni-letecka-doprava-do-roku-2014-stoupne-o-tretinu\\_193858.html](http://www.tyden.cz/rubriky/byznys/svet/osobni-letecka-doprava-do-roku-2014-stoupne-o-tretinu_193858.html)>.
- [28] *Proč jsou nízkonákladové letecké společnosti nízkonákladové?* [online]. [cit. 2011-04-22]. Dostupný na www: <<http://blog.letenky.com/gabika1/letani-letecke-spolecnosti/proc-jsou-nizkonakladove-letecke-spolecnosti-nizkonakladove/>>.
- [29] *Profil společnosti ČSA* [online]. [cit. 2011 – 05- 21]. Dostupný na www: <[http://www.csa.cz/cs/portal/company/about\\_us/corporation\\_profile.htm](http://www.csa.cz/cs/portal/company/about_us/corporation_profile.htm)>.
- [30] *Přepravní podmínky* [online]. 31. 10. 2010 [cit. 2011-04-22]. Dostupný na www: <[http://www.csa.cz/cs/portal/passengers/preparation\\_journey/conditions\\_of\\_carriage/conditions\\_of\\_carriage\\_new030120.pdf](http://www.csa.cz/cs/portal/passengers/preparation_journey/conditions_of_carriage/conditions_of_carriage_new030120.pdf)>.
- [31] *Varšavská úmluva* [online]. Aktualizováno 22. 3. 2011 [cit. 2011-05-04]. Dostupný na www: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Leteck%C3%BD\\_z%C3%A1kon#Var.C5.A1avsk.C3.A1.C3.BAmluva](http://cs.wikipedia.org/wiki/Leteck%C3%BD_z%C3%A1kon#Var.C5.A1avsk.C3.A1.C3.BAmluva)>.
- [32] *Všeobecné obchodní podmínky ČSA* [online]. [cit. 2011 – 05- 21]. Dostupný na www: <[http://www.csa.cz/cs/portal/company/about\\_us/general\\_business\\_terms\\_condition.htm](http://www.csa.cz/cs/portal/company/about_us/general_business_terms_condition.htm)>.
- [33] *Výsledky 31. triennálního zasedání Evropské konference pro civilní letectví.* [online]. [cit. 2011-03-14]. Dostupný na www: <[http://www.mdcr.cz/cs/Letecka\\_doprava/uzitecne\\_informace/aktuality\\_v\\_letecke\\_doprave/31\\_triennialni\\_zasedani\\_ECAC.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/uzitecne_informace/aktuality_v_letecke_doprave/31_triennialni_zasedani_ECAC.htm)>.
- [34] *Zisky leteckých společností klesnou letos o polovinu* [online]. Aktualizováno 2. 3. 2011 [cit. 2011-03-07]. Dostupný na www: <<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=692757>>.

# Seznam tabulek

TABULKA 1: FINANČNÍ KOMPENZACE PRO CESTUJÍCÍ U ČSA.....	52
---	----

## Seznam obrázků

OBRÁZEK 1: VÝVOJ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY V ČR V OBDOBÍ LET 2006 – 2010.....	18
OBRÁZEK 2: STRUKTURA ICAO .....	24
OBRÁZEK 3: ZOBRAZENÍ 1. SVOBODY.....	40
OBRÁZEK 4: ZOBRAZENÍ 2. SVOBODY.....	40
OBRÁZEK 5: ZOBRAZENÍ 3. SVOBODY.....	40
OBRÁZEK 6: ZOBRAZENÍ 4. SVOBODY.....	41
OBRÁZEK 7: ZOBRAZENÍ 5. SVOBODY.....	41
OBRÁZEK 8: ZOBRAZENÍ 6. SVOBODY.....	41

## Seznam zkratek

- ACC – Area Control Center – Oblastní středisko řízení
- APP – Approach Control Office – přibližovací stanoviště
- AEA – Association of European Airlines – Sdružení evropských leteckých společností
- ATM – Air Traffic Management – Řízení letového provozu
- BSP – Billing and Settlement Plan – zúčtovací systém
- CCC – Customs Cooperation Council – Celní kooperační rada
- ČR – Česká republika
- ČSA – České aerolinie
- EASA – European Air Safety Agency – Evropská agentura pro bezpečnost letectví
- ECAC – European Civil Aviation Conference – Evropská konference pro civilní letectví
- ESD – Evropský soudní dvůr
- EU – Evropská unie
- EUROCONTROL – European Organization for the Safety of Air Navigation – Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu
- FIATA – Fédération Internationale des Associations des Transitaires et Assimilés – Mezinárodní federace spedičních svazů
- IATA – International Air Transport Association – Mezinárodní asociace leteckých dopravců
- ICAO – International Civil Aviation Organization – Mezinárodní organizace pro civilní letectví
- ICC – International Chamber of Commerce – Mezinárodní obchodní komora
- IRU – International Road Transport Union – Mezinárodní asociace silničních dopravců
- KLM – nizozemská letecká společnost
- OSN – Organizace spojených národů
- ŘLP – Řízení letového provozu
- SITA – Societé Internationale de Télécommunications Aéronautiques – Mezinárodní sdružení pro letecké komunikace
- SR – Slovenská republika
- UIC – International Union of Railways – Mezinárodní asociace železničních dopravců



# Seznam příloh

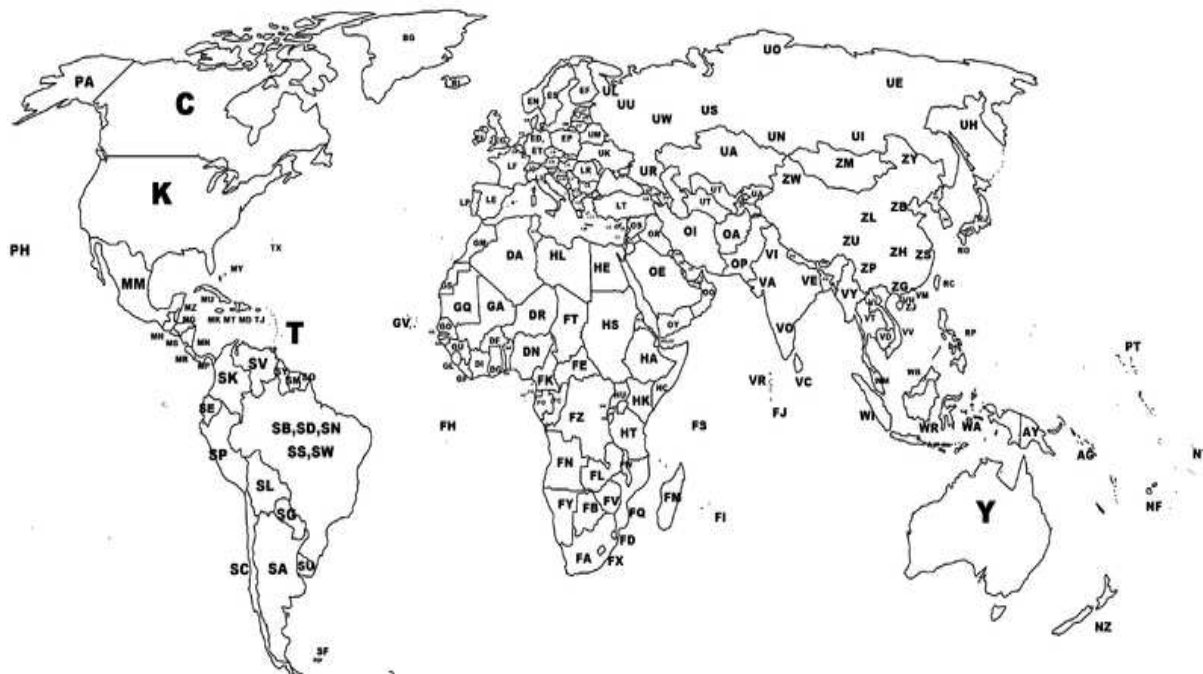
Příloha č. 1: Mapa jednotlivých států a vybraných příkladů kódů

Příloha č. 2: Konferenční oblasti

Příloha č. 3: Přehled států EU zapojených do schengenské spolupráce



## Příloha č. 1 Mapa jednotlivých států a vybrané příklady kódů

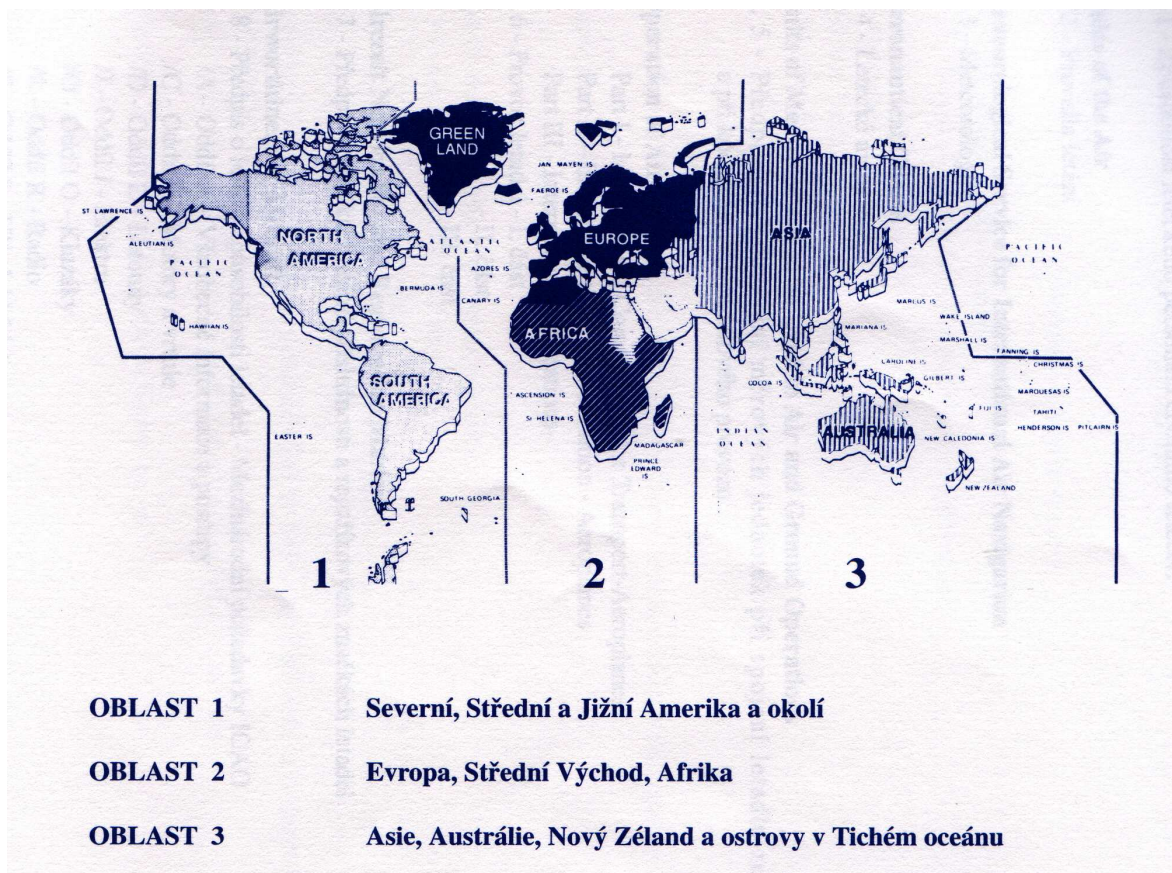


Zdroj: [13]

Kódy vybraných zemí		
E – Severní Evropa	LA = Albánie	LQ = Bosna a Hercegovina
EB = Belgie	LB = Bulharsko	LR = Rumunsko
ED = Německo	LC = Kypr	LS = Švýcarsko
EE = Estonsko	LD = Chorvatsko	LT = Turecko
EF = Finsko	LE = Španělsko	LU = Moldavsko
EG = Velká Británie	LF = Francie	LW = Makedonie
EH = Nizozemsko	LG = Řecko	LX = Gibraltar
EI = Irská republika	LH = Maďarsko	LY = Srbsko, Černá Hora
EK = Dánsko, Faerské ostrovy	LI = Itálie	LZ = Slovensko
EL = Lucembursko	LJ = Slovinsko	UE = Rusko
EN = Norsko	LK = Česká republika	UG = Arménie, Gruzie
EP = Polsko	LL = Izrael	UH, UI, UL = Rusko
ES = Švédsko	LM = Malta	UK = Ukrajina
ET = Německo	LN = Monako	UM = Bělorusko, Rusko
EV = Lotyšsko	LO = Rakousko	UN, UO, UR,
EY = Litva	LP = Portugalsko, Madeira, Azory	US, UU, UW = Rusko

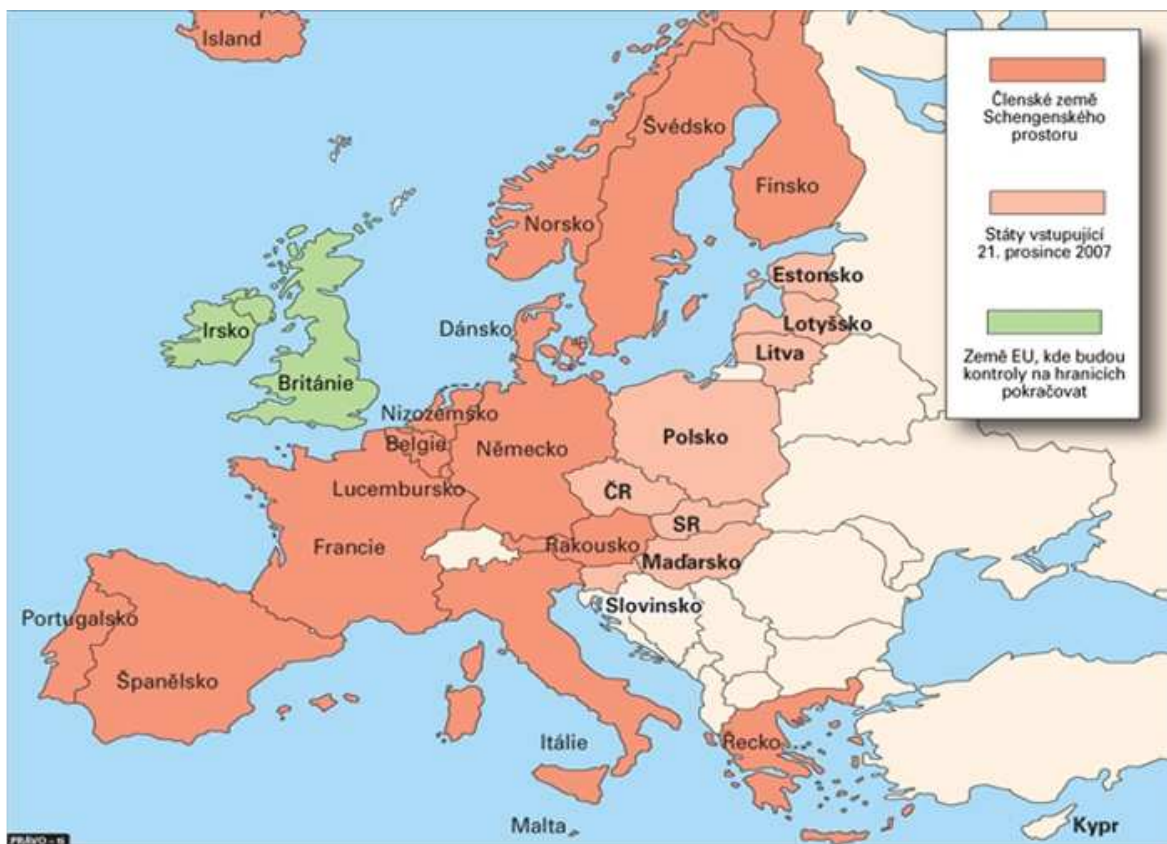
Zdroj:[ 13] - autor

## Příloha č. 2 Konferenční oblasti



Zdroj: [1]

### Příloha č. 3 Přehled států EU zapojených do schengenské spolupráce



Zdroj: [17]