

Univerzita Palackého v Olomouci
Právnická fakulta

Zuzana Skálová

Proces europeizace v oblasti civilního letectví se zaměřením na letecké práce

Bakalářská práce

Olomouc 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma *Proces europeizace v oblasti civilního letectví se zaměřením na letecké práce* vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje. Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 78 661 znaků včetně mezer.

V Olomouci dne 27.03.2023

Zuzana Skálová

Poděkování

Dovoluji si na tomto místě poděkovat Mgr. et Mgr. Ondřeji Filipcovi, Ph.D. za odborné vedení mé bakalářské práce dále a Ing. Jakubu Šebestovi za cenné rady a poznatky.

Také bych ráda poděkovala svým blízkým, kteří mi byli oporou při psaní této práce a po celou dobu studia.

Obsah

Čestné prohlášení.....	2
Poděkování	3
Obsah	5
Seznam použitých zkratk	6
Úvod	7
1. Teoretický koncept europeizace	11
1.1. Europeizace	11
1.2. Definice Europeizace	12
1.3. Europeizační mechanismy.....	14
1.4. Europeizace v oblasti práva.....	17
1.5. Projevy europeizace v národní legislativě	18
2. Europeizace civilního letectví.....	20
2.1. Stručná historie regulace civilního letectví.....	20
2.2. Europeizace oblastí civilního letectví	22
2.2.1. Liberalizace evropského dopravního trhu.....	23
2.2.2. Stanovení pravidel hospodářské soutěže v oblasti letecké dopravy	23
2.2.3. Úprava chování pro používání počítačových rezervačních systémů	24
2.2.4. Práva pasažérů	24
2.2.5. Bezpečnost letecké dopravy.....	25
2.2.6. Reformace systému řízení letového provozu v Evropě	25
2.2.7. Ochrana životního prostředí.....	26
2.2.8. Společná evropská dopravní politika pro spolupráci s třetími zeměmi	27
2.3. Europeizace civilního letectví v České republice.....	28
2.3.1. Vývoj právní úpravy civilního letectví na našem území	29
2.3.2. Oblasti europeizované.....	30
2.3.3. Letecké práce vs. Zvláštní provoz	31
2.3.4. De lege ferenda	33
Závěr	34
Seznam použitých zdrojů	36
<i>Tištěné zdroje</i>	36
<i>Elektronické zdroje</i>	36
<i>Legislativa a judikatura Evropské Unie</i>	40
<i>Právní předpisy</i>	43

Seznam použitých zkratek

- AO**C – Air Operator Certificate (Obchodní letecká doprava)
- AT**C – Air traffic Controlers (řídící letového provozu)
- AN**S – Air Navigation Services (Letové navigační služby)
- AT**M – Air Traffic Management (řízení letového provozu)
- CO**² – Oxid uhličitý
- CORSIA** – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Program pro snižování emisí CO² v mezinárodním civilním letectví)
- ČR** – Česká republika
- EASA** – European Aviation Safety Agency (Evropská Agentura pro bezpečnost letectví)
- ECAC** – European Civil Aviation Conference (Evropská konference civilního letectví)
- EHP** – Evropský hospodářský prostor
- EHS** – Evropské hospodářské společenství
- EMAS** – Eco Management and Audit Scheme (Systém environmentálního řízení a auditu)
- ES** – Evropské společenství
- EU** – Evropská Unie
- EU ETS** – Emissions Trading System (Evropský systém pro obchodování s emisemi)
- FAA** – Federal Aviation Administration (Federální letecký úřadem)
- FIR** – Flight Information Region (Letová informační oblast)
- ICAO** – International Civil Aviation Organization (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)
- JAA** – Joint Aviation Authorities (Sdružené letecké úřady)
- JAR** – Joint Aviation Requirements (Sdružené letecké předpisy)
- MUAC** – Maastricht Upper Area Control Centre (Prostor horní oblasti Maastricht)
- SERA** – Standardised European Rules of the Air (jednotná evropská pravidla létání)
- SES** – Single European Sky (Jednotné evropské nebe)
- SFEU** – Smlouva o fungování Evropské Unie
- SKPI** – Safety Key Performance Indicators (Bezpečnostní klíčové ukazatele výkonnosti)
- SPO** – Specialized operation (Zvláštní provoz)
- UAS** – Unmanned Aircraft Systems (bezpilotní letecké systémy)
- ÚCL** – Úřad pro civilní letectví

Úvod

Evropská Unie se v průběhu posledních desetiletí etablovala jako politickoekonomické nadnárodní uskupení, které je významným autonomním aktérem na mezinárodní úrovni. Samotný vznik, existence a působení EU přináší do společnosti řadu změn a procesů, k jejichž zkoumání využíváme různé koncepty a metody výzkumu, v neposlední řadě europeizaci, fenomén, který se začal prosazovat koncem 80. let 20. století.¹ Europeizace není proces či pojem jednotvárný, nýbrž interdisciplinární výzkumný rámec, který zasahuje do mnoha odvětví moderních politik. Oblast civilního letectví není výjimkou, ovšem zde výzkum reálných dopadů europeizace není příliš diskutován, přestože má znatelné projevy v národních legislativách unijních států.

Bakalářská práce nabízí vhled do problematiky europeizace a jejich praktických dopadů na právní úpravu civilního letectví v České republice. Přestože z časového hlediska není práce ohraničena zcela striktně, z velké části se věnuje událostem a vývoji legislativy od vzniku Evropské Unie v roce 1993. Dřívější historický vývoj je shrnut spíše okrajově. Z hlediska geografického je nahlíženo převážně na úroveň unijní, ovšem v rámci výzkumné otázky konkrétních proměn právní úpravy se práce zaměřuje pouze na právní úpravu České republiky, nikoli i dalších členských států, přestože bychom jistou paralelu zcela určitě našli.

Pro tvorbu byly stanoveny výzkumné otázky tvořící myšlenkový rámec směřující od obecného ke konkrétnímu s cílem nalézt relevantní odpovědi a výzkum obohatit. Celé znění hlavní výzkumné otázky a jejích dílčích podotázek je následující: “Co je to ve své definici europeizace, jaké má formy a projevy a jakým způsobem ovlivnila současnou právní úpravu civilního letectví v České republice?” Jejím zodpovězením bude docíleno pochopení konceptu jako celku a následná aplikace v konkrétnějších rovinách bude mít pevný základ. Nalezením nejvhodnější definice bude možné následně sledovat europeizační projevy v národní legislativě, specifitěji právní úpravě civilního letectví v České republice. Se zjištěnými poznatky je následně sledován dopad europeizačních projevů na provozovatele leteckých prací v České republice, kde se odráží závěrečná výzkumná otázka, a to, zda má současná právní úprava v této oblasti nějaké mezery, které by zákonodárce do budoucna měl vzít v úvahu.

V první kapitole je rozpracována hlavní výzkumná otázka a její dílčí podotázky, které nabízí vstup do tématu a četné myšlenky či definice předních politologů a teoretiků zbývajících se europeizací. Závěrem obecnějšího obsahu kapitoly je formulována vlastní definice europeizace,

¹ OLSEN, Johan P. The many faces of Europeanization. *Journal of Common Market Studies* [online], 2016, roč. 40, č.5, s. 421-452 [cit. 2022-10-16]. Dostupné z: https://ceses.cuni.cz/CESES-93-version1-3_1_1.pdf

kteřá nejlépe vystihuje charakter celé práce. Rozpracovány jsou následně europeizační mechanismy a jejich projevy, charakteristika europeizace práva a následně obecné projevy europeizace v národní legislativě.

Úvodem druhé kapitoly je nastíněn vývoj regulace civilního letectví na evropském kontinentu, který od konce 18. století nabral poněkud rychlý vývoj a jednotlivé smluvní a právní akty se tak v čase měnily společně s novými objevy a poznatky. Představeny jsou nejvýznamnější organizace, které počátky společné regulace zahájily, a z nichž většina funguje do dnešních dní a ovlivňuje tak další směřování civilního letectví, např. Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Prostor je nicméně z povahy práce věnován i poměrně mladé organizaci vytvořené roku 2002 Evropskou Unií, jedná se o tzv. Agenturu pro bezpečnost civilního letectví (EASA), která společně se státy EU, Švýcarskem, Norskem, Lichtenštejnskem a Islandem zajišťuje nejvyšší možnou spolupráci s cílem dosáhnout maximální bezpečnosti pro občany, zachování úrovně ochrany životního prostředí, vytvoření jednotného regulačního a certifikačního rámce, vytvoření rovných tržních podmínek a nakonec pokračování ve spolupráci s dalšími mezinárodními organizacemi a regulačními orgány.²

Následující části práce jsou již věnované europeizaci jednotlivých oblastí civilního letectví v Evropě, především tedy liberalizaci evropského dopravního trhu, stanovení pravidel hospodářské soutěže v oblasti letecké dopravy, úpravě chování pro používání počítačových rezervačních systémů, práv pasažérů, bezpečnosti letecké dopravy, reformaci systému řízení letového provozu v Evropě, ochraně životního prostředí a společné evropské dopravní politice pro spolupráci s třetími zeměmi. Jednotlivé okruhy nicméně nejsou zcela striktně oddělené a musí docházet k mezioborovým vazbám, aby bylo docíleno efektivní spolupráce.

Závěrečná část práce se věnuje praktičtější problematice, a to rozdílu mezi národní úpravou leteckých prací a unijní regulací zvláštního provozu (SPO), což je diskutované téma nejen mezi piloty. Tímto tématem se již intenzivněji zabýval i český Úřad pro civilní letectví (ÚCL), který se snaží pomocí výkladových materiálů rozdíly blíže rozebrat a vysvětlit. Je zkoumáno, jaká je současná forma implementace do českého právního řádu, jak ji vnímá letecká veřejnost a zda existuje prostor pro její zefektivnění a větší srozumitelnost.

Z výzkumného a metodologického hlediska je využíváno především metody komparace, kde v otázkách obecnějších jsou srovnávány jednotlivé myšlenky vybraných autorů, v rovině konkrétnější poté analyzovány jednotlivé právní normy v čase. Buť současná europeizační

² EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY. The Agency. *easa.europa.eu* [online]. ©2023 [cit.1. února 2023]. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/en/regulations>

literatura směřuje spíše k zúžení tématu na konkrétní oblasti politiky, nejsou překvapením ani studie s širokým zaměřením až za hranice EU, protože organizační a administrativní síla tohoto uskupení zapříčinila, že se vliv integračních procesů projevuje nejen na členské státy, ale i kandidátské země a jiné strategické partnery, např. státy Evropského hospodářského prostoru (EHP).

Námět pro zvolené téma práce poskytl Ing. Jakub Šebesta na základě letitých zkušeností z praxe fungování civilního letectví v ČR, přičemž rámcovou oporou pro následné psaní byla publikace Ondřeje Filipce *Europeizace: rámec pro analýzu*, která výzkum fenoménu logicky kategorizuje a přináší dílčí i souhrnné závěry. Pro nástin historických kontextů byla značným přínosem publikace *Léta létání* kolektivu autorů v čele s Jaromírem Strejčkem. Byť ve své podstatě není kniha zaměřena na právní regulace jako takové, přináší podrobný výklad vývoje civilního letectví v čase od jeho úplných počátků, které je vhodné alespoň rámcově nastínit k lepšímu pochopení současného stavu tohoto druhu dopravy. V teoretické části práce bylo ale pracováno četně i s elektronickými zdroji, např. publikací *Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy* autorky Štěpánky Zemanové, která pojem europeizace uchopuje velmi systematicky pomocí různých druhů definic. Dalším hojně využívaným zdrojem je článek na téma *The many faces of Europeanization* (v překladu Mnohé tváře europeizace) norského politologa Johana Peder Olsena, který v rámci svého výzkumu studuje nejen působení vlivů EU na členské státy, ale i vliv členských států zpět směrem k EU. Na tomto místě je nutné ještě zmínit dvojici autorů Giancarla Cotellu a Umberta Janin Rivolina, jejichž výzkum ve 28 členských státech EU a dalších 4 sousedních zemí byl přínosem pro pochopení teoretického, ale i praktického fungování europeizačních mechanismů. Výzkum nese název *The Europeanization of Territorial Governance: results from an analysis across the board* (v překladu Evropeizace územní správy: výsledky plošné analýzy).

Následná část práce zaměřující se na europeizaci civilního letectví a působení na národní úrovni pracuje převážně s elektronickými zdroji významných leteckých organizací a institucí (zejm. ICAO, EASA, EUROCONTROL aj.), z nichž většina nepřerušila svou činnost do dnešních dní a významně tak přispívá k celkovému fungování tohoto odvětví. V praktičtější rovině je následně hojně využíváno unijní legislativy a národních právních předpisů. Je zkoumán jejich vývoj a transformace v čase, aby bylo docíleno sdělení, jaké změny unijní legislativa vnesla do českého právního řádu.

Právní úprava civilního letectví se začala formovat již v samotných začátcích pokusů člověka vznést se z povrchu zemského. Uplynulo téměř 240 let od chvíle, kdy Pilatre de Rozier a Marquis d'Arlandes s upoutanou montgolfiérou vzlétli nad zraky pařížských občanů do výšky

asi 20ti metrů. Přibližně půl roku poté vydává pařížská policejní prefektura nařízení o zákazu letu balónů bez speciálního povolení nad vnitřní částí Paříže.³ Byť co považujeme dnes dle aktuální právní úpravy za letecké práce se značně liší od jejich faktických počátků, s postupným vývojem přes leteckou poštu k letům pro zemědělské účely aj., začala mít právní úprava této problematiky stále větší význam.

Četné varianty jak fenomén uchopit dává prostor pro výzkum mnoha oblastí v unijním i národním měřítku. Se vzrůstající hustotou letecké dopravy nad územím EU je potřeba unijní regulaci odvětví přizpůsobovat novým trendům a poskytovat členským státům odbornou metodiku, jak se na rozvoj adaptovat, protože se jedná o moderní a rychle se rozvíjející technické odvětví. Jsou kladeny stále vyšší nároky na zachování bezpečnosti provozu i přes jeho vzrůstající intenzitu. Bakalářská práce se věnuje jak vývoji civilního letectví v čase, tak i spojitosti teoretických a politologických poznatků s praktickými legislativními dopady v praxi.

³ STREJČEK, Jaromír a kol. *Léta létání*. Praha: Nadas, 1979. s. 23 - 24

1. Teoretický koncept europeizace

Fenomén europeizace je poměrně moderním a perspektivním konceptem v oblasti výzkumu evropské integrace, který poskytuje možnost realizovat srovnávací studie napříč unijními (ale i mimo-unijními) státy, které jsou více či méně rozdílné. Děje se tak v otázkách teritoriálních i lidskoprávních, přičemž integračními procesy dochází k postupnému prolamování poválečného rozdělování evropských států na východoevropské a západoevropské.⁴ Kapitola hledá odpověď na otázky spojené s problematikou snahy o univerzální definici europeizace, charakteru jejích forem, projevů, mechanismů a důsledků. Výsledkem je obecný konceptuální rámec shrnující myšlenky vlastní i vybraných autorů, který může být následně rozpracován v konkrétnějších rovinách a aplikován na oblast civilního letectví a její specifika. Kapitola bude na základě zjištěných poznatků zkoumat projevy europeizace v národní legislativě civilního letectví České republiky a konkrétních projevů na úrovni provozovatelů leteckých prací.

1.1. Europeizace

Od podpisu Římských smluv⁵ roku 1957 prošly evropské státy značným vývojem v oblasti zahraniční politiky. Tehdejší spolupráce měla převážně ekonomický charakter založený na budování společného trhu. Ke koordinaci zahraniční politiky přispělo až zřízení Evropské politické spolupráce v 70. letech nebo později podpis Maastrichtské smlouvy zakládající společné zahraniční a bezpečnostní politiky v 90. letech. V obou případech ovšem silně dominovaly národní zájmy jednotlivých států a faktické společné kroky, např. k řešení humanitární krize v Kosovu koncem 90. let, nebyla Unie schopná účinně přijmout. V návaznosti na to byla roku 1999 provedena modifikace a rozšířena spolupráce v oblasti evropské bezpečnostní a obranné politiky, následně pak Lisabonskou smlouvou⁶ provedena úplná přeměna institucionální struktury.⁷ Snaha jednotlivých států k prohlubování zahraniční a bezpečnostní spolupráce byla a je různého důrazu. Přesto sdílené ideje a hodnoty nás přivádí k neustálému hledání kompromisů, přičemž je zřejmé, že v rámci integračních procesů dochází k vzájemnému ovlivňování jejich aktérů. Výzkumem sledujeme roviny ekonomické, politické,

⁴ HLOUŠEK, Vít. Proces europeanizace a politické strany v kandidátských zemích. *Sociální studia* [online]. 2004, roč. 1, č. 1, [cit. 28. ledna 2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.5817/SOC2004-1-93> s. 101-105

⁵ Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství ze dne 25. března 1957; Konsolidované znění Smlouvy o založení Evropského společenství pro atomovou energii ve znění Smlouva o Evropském společenství pro atomovou energii (Euratom) ze dne 25. března 1957. Úř. Vest. C 203/1

⁶ Lisabonská smlouva pozněňující Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o založení Evropského společenství, podepsaná v Lisabonu dne 13. prosince 2007. Úř. Vest. C 306, 17. prosince 2007

⁷ ÚŘAD VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY. Zahraniční a bezpečnostní politika. *Euroskop.cz* [online]. ©2005-2022 [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://euroskop.cz/evropska-unie/politiky-eu/zahranici-a-bezpecnost/zahranicni-a-bezpecnostni-politika/>

ale i např. sociální aj. Fenomén europeizace tedy zasahuje mimo politologii i do jiných vědních disciplín. Ať už se jedná o vliv EU na členské státy (top-down) nebo opačně (bottom up), či dokonce vzájemný vliv jednotlivých členských států, je to právě koncept europeizace, který nám pomáhá lépe porozumět jednotlivým změnám a procesům. Samotný pojem se začal objevovat okolo 80. let 20. století, přičemž již dekádu na to byl zcela běžně rozšířeným termínem.⁸ Abychom dokázali analyzovat konkrétní oblast výzkumu europeizace, je třeba si ji nejprve charakterizovat v obecné rovině.

1.2. Definice Europeizace

Pro detailní charakteristiku pojmu europeizace nemáme ve vědeckém prostředí zcela přesnou a jednotnou definici, protože na ni lze nahlížet z různých úhlů pohledu, podle toho, jaké okruhy právě zkoumáme. Příliš úzké a detailní chápání konceptu je problematické stejně tak jako příliš rozsáhlé, kde dochází k propojování jevů, které spolu často nemají příliš velkou, nebo dokonce žádnou souvislost.⁹ Snaha o jasnou definici tak může jednoduše vést ke ztrátě komplexnosti, na druhou stranu, je to právě mnohotvárnost, která europeizaci charakterizuje. Nalézt zcela univerzální a výstižnou definici, která europeizaci formuluje ve všech výzkumem dotčených rovinách je tak spíše nepravděpodobné.

V prvé řadě je nutné termín odlišit od zdánlivě shodného pojmu „evropeizace“, který má ovšem ještě daleko širší dosah a převážně jej vztahujeme k Evropě jako kontinentu. Pro evropeizaci využíváme spíše přístup historický a antropologický, zkoumáme tedy např. i témata kolonialismu, přijímání evropské identity apod. Naopak k vyjádření europeizace převažují přístupy politický a racionálně/sociologicko/diskursivně-institucionální.¹⁰ V praxi ovšem mohou nastat i situace, kdy europeizace dokonce předchází integraci. Děje se tak v případě kandidátských zemí při přípravných procesech k přijetí do EU.¹¹

Výzkum europeizace také nelze směřovat či zaměřovat s teoriemi, které se podobné problematice taktéž věnují. V praxi se totiž můžeme setkat s Teorií integrace a Teorií rozšíření EU, které ovšem zkoumají především otázky důvodů, ze kterých se státy rozhodly do EU vstoupit, jsou tedy teoriemi ontologickými. Naopak europeizace má charakter post-ontologický, protože se zabývá až samotnými procesy a důsledky, které z předchozího

⁸ WEISS, Tomáš. Europeizace a zahraniční politika: prostor pro další výzkum. *Středoevropské politické studie* [online]. 2013, roč. 15., č. 4, s. 268-283 [cit. 28. ledna 2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.5817/CEPSR.2013.4.268>

⁹ Tamtéž.

¹⁰ FILIPEC, Ondřej. *Europeizace: rámec pro analýzu*. Olomouc: Iuridicum Olomoucense, o.p.s., 2019, s. 15-16

¹¹ ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, [online]. 2007, roč. 42, č. 4, s. 29-51. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://sekarl.cuba.sk/arl-en/csg/?repo=eurepo&key=71403643985>

rozhodnutí států vyplývají.¹² Navíc, z vědeckého hlediska europeizaci nelze chápat jako teorii v pravém slova smyslu. Díky její unikátnosti nenaplnuje podmínku ověřitelnosti v porovnání s jinými subjekty, má omezenou prediktivnost i nejednotnou definici.¹³ Běžně tak hovoříme převážně o teoretickém konceptu. Při výzkumu se neomezujeme pouze na stránku normativní, ale pojem pokrývá i mimoprávní, faktické oblasti, např. vnímání přínosu nebo naopak odmítání výsledků integračních procesů společností.

Velmi elegantní definici přináší Johan P. Olsen, který vzal v úvahu jak směřování působení vlivů EU na členské státy, tak i vliv členských států zpět směrem k EU; na europeizaci nahlíží hned pěti způsoby:

- 1) Europeizace jako změny vnějších územních hranic.
- 2) Europeizace jako rozvoj institucí správy na evropské úrovni.
- 3) Europeizace jako centrální pronikání do národních a subnárodních systémů vládnutí.
- 4) Europeizace jako vývoz forem politické organizace a správy, které jsou typické a odlišné pro Evropu, mimo evropské území.
- 5) Europeizace jako politický projekt, jehož cílem je sjednocená a politicky silnější Evropa.¹⁴

Můžeme shrnout, že ačkoliv ve vědeckém prostředí nedochází k terminologickému konsensu, europeizace jako moderní interdisciplinární koncept poukazuje na aktuální témata spojená s vývojem evropské společnosti a prohlubováním integračních procesů. Závěry výzkumů jsou do jisté míry nadčasové a do budoucna mohou být užitečné pro selektování nadbytečných a neefektivních procesů a změn, které tak lze eliminovat. V zásadě tedy není nutné snažit se europeizaci uchopit jako vysvětlující pojem, nýbrž jako prostředek navazujícího výzkumu.¹⁵

Vzhledem k četnosti definic pojmu europeizace se zdá být nejvhodnějším řešením zvolit takovou, která nejlépe odpovídá danému výzkumu či zkoumané problematice. Vzhledem k charakteru této práce je pracováno především s chápáním europeizace ve smyslu vlivu integračních procesů na členské státy a důsledků, které s sebou přenos kompetencí na

¹² GRABBE, Heather. *The EU's Transformative Power: Europeanization Through Conditionality in Central and Eastern Europe*. London: Palgrave Macmillan, 2006, 208 s. Dostupné z: https://d11.cuni.cz/pluginfile.php/632268/mod_resource/content/0/Grabbe%202006%20EU%20Transformative%20Power.pdf

¹³ FILIPEC, Ondřej. *Europeizace: rámec pro analýzu*...s. 15.16

¹⁴ OLSEN, Johan P. The many faces of Europeanization...s.921-452

¹⁵ Tamtéž, s.943-944

komunitární orgány nese. Institucionální přizpůsobování se evropské politice se liší stát od státu, přesto lze nalézt určité vzorce, které lze zobecnit alespoň na skupiny zemí či politických sektorů. Společné znaky jsou odráženy europeizačními mechanismy, kterým je věnována následující kapitola.

1.3. Europeizační mechanismy

Europeizačními mechanismy můžeme rozumět, jak na základě evropských (unijních) požadavků dochází k institucionálním reformám na národní úrovni členských států. Adaptační vzorce, které vedou k domácím změnám, se liší v závislosti na povaze integrace jednotlivých států, které v důsledku formují tři základní podoby tvorby politik EU. Jsou jimi pozitivní, negativní a rámcová integrace. Ve své práci je detailně uvedli a popsali profesori Christoph Knill a Dirk Lehmkuhl, poznatky poté shrnuli do přehledné tabulky:

Tabulka 1: Typ politiky, mechanismus europeizace, domácí adaptační vzorce

Politika/Typ integrace	<i>Pozitivní integrace</i> Nová regulační politika	<i>Negativní integrace</i> Stará regulační politika	<i>Rámcová integrace</i>
Dominantní mechanismus europeizace	Institucionální model domácího souladu	Změna domácích struktur příležitostí	Změna přesvědčení domácích aktérů
Důvod domácí adaptace	Stupeň institucionální shody	Stupeň rozdělení zdrojů a moci mezi domácími aktéry	Stupeň mobilizace podpory pro domácí změny

Zdroj: KNILL, Christoph; LEHMKUHL, Dirk (1999). How Europe matters. Different mechanisms of europeanization. *SSRN Electronic Journal*, [online], 1999, roč. 3, č. 6, s. 1-20. [cit. 28. ledna 2023]. Dostupné z: [10.2139/ssrn.302746](https://ssrn.com/abstract=102139) s. 4

Nová regulační politika neboli pozitivní integrace je explicitním modelem, kdy členské státy jsou přizpůsobovány předepsanému institucionálnímu modelu, jež postupně adaptují na domácí podmínky. Pomocí nástrojů regulace a rozvoje trhu jsou řešeny ekonomické a sociální výzvy s cílem dosáhnout udržitelného rozvoje ekonomických a sociálních procesů. Politika negativní integrace je svou povahou spíše implicitní, integrace probíhá formou změny domácích struktur příležitostí prostřednictvím evropské legislativy. Nelze ji tedy omezit pouze

na perspektivu institucionální, přestože domácí instituce zde představují roli zprostředkovatele proměn zájmů a přesvědčení. Jednotlivými změnami dochází k odstraňování překážek, které brání propojování ekonomik. Tímto konceptem jsou eliminovány negativní dopady ekonomických aktivit prostřednictvím různých regulačních opatření, např. ve formě limitací emisí. A nakonec, rámcová integrace nepřímo ovlivňuje domácí podmínky snahou o změnu přesvědčení domácích aktérů. Rámcová rozhodnutí jsou přijímána Radou Evropy jakožto právní akty III. Pilíře a mají na rozdíl od nadnárodních aktů povahu mezivládní spolupráce za účelem sbližování zákonů členských států. V rámci rámcové integrace je tvořen jednotný a srozumitelný koncept, čímž se dosahuje vyšší efektivity koordinace.¹⁶ Od europeizačních mechanismů taktéž nelze očekávat, že ve všech případech budou působit se stejným výsledkem. V závislosti na mnoha faktorech tak vzniká četná variabilita projevů europeizace.¹⁷ Pro vysvětlení domácích dopadů je tak logičtější vycházet spíše z jádra jednotlivých mechanismů a co mají přinést než se zaměřit na konkrétní užší oblast politiky, která může mít svá (nejen) institucionální specifika.

Je nesporné, že v rámci integračních tlaků dochází k nucené či dobrovolné europeizaci domácí veřejné sféry. Děje se tak na úrovni centrální (s dosahem na celém území členského státu) i úrovni regionální (v České republice vyšší a nižší územně samosprávné celky). Podmínka regionalizace veřejné sféry, resp. jejich administrativních nástrojů a systémů, byla a je koneckonců jednou z podmínek, kterou musí kandidátské země splňovat pro přijetí do EU a následné čerpání finanční pomoci z jejích strukturálních fondů.¹⁸ K podrobnější analýze v tomto směru značně přispívá rámec pro analýzu dvojice autorů Cotella a Rivolin, jak shrnuje následující tabulka:

¹⁶ KNILL, Christoph; LEHMKUHL, Dirk (1999). How Europe matters. Different mechanisms of europeanization. *SSRN Electronic Journal*, [online], 1999, roč. 3, č. 6, s. 1-20. [cit. 28. ledna 2023]. Dostupné z: [10.2139/ssrn.302746](https://ssrn.com/abstract=102139); FILIPEC, Ondřej. *Europeizace: rámec pro analýzu...* s. 31-33

¹⁷ Tamtéž, s. 30

¹⁸ MAREK, Daniel, BRAUN, Michael. Příprava České republiky na regionální politiku Evropské unie – regionalismus versus centralizace. *Mezinárodní vztahy* [online databáze]. 2002, roč. 37, č. 4, [cit. 28. ledna 2023]. Dostupné z: databáze Central and Eastern European Online Library. s. 72-73

Tabulka 2: Typologie vlivů v evropské územní správě

Typ vlivu	Směr	Hnací síla změny	Mechanismus změny
Strukturální	Top-down (EU -> Čenské státy)	Pravidla	Právní podmíněnost
Instrumentální		Finance	Ekonomická podmíněnost
Top-down (shora dolů) diskursivní		Expertní znalost	Kognitivní přesvědčování
Bottom-up (zdola nahoru) diskursivní	Bottom-up (Členské státy -> EU)	Expertní znalost	Kognitivní přesvědčování
Praktický		Interaktivní znalost	Sociální učení
Horizontální	Horizontální (Členské státy -> Členské státy/stát)	Interaktivní znalost	Sociální učení

Zdroj: COTELLA, Giancarlo, RIVOLIN, Umberto Janin. The Europeanization of Territorial Governance: results from an analysis across the board. In: *AESOP Annual Congress 2018 – Making Space for Hope, Gothenburg* 10. – 14. června 2018: sborník příspěvků konference [online]. Torino: Politecnico di Torino-IRIS, 2018 [cit. 2023-01-18]. Dostupné z: databáze OpenAIRE. s. 3

Autoři na tomto modelu provedli pro období let 2000-2016 výzkum ve 28 členských státech EU a 4 sousedních zemích se snahou analyticky srovnat vliv europeizace v oblasti územní správy a plánování. Přestože spatřujeme mezi zeměmi proměnlivost v intenzitě strukturálních vlivů, zejména v oblastech s povinnou transpozicí právních předpisů, např. oblast životního prostředí, dopad politik EU je výrazně jednotnější. V rámci instrumentálního vlivu prostřednictvím financí nabývaly projevy úzkou souvislost s výší finanční podpory pro jednotlivé země a oblasti politiky. Zajímavé výsledky ovšem přinesl výzkum diskursivního vlivu politik EU, kde autoři spatřují vyšší míru vnímavosti ke koncepcím a vizím EU u zemí, které přistoupili v roce 2004 a později (podobné výsledky byly zaznamenány i pro středomořské země). U procesů opačných, kde by eventuelně mohly státy utvářet společný evropský prostor územní správy, nebyly zaznamenány nijak výrazné tendence k větším vlivům. Snad jen prostřednictvím vytváření konkurenčního prostředí. Nakonec, vzájemný (horizontální) vliv mezi státy byl spatřován převážně v méně komplexních formách spolupráce jako např. výměna praktických rad a zkušeností. Autoři závěrem konstatují, že heterogenita

národních podmínek jednotlivých zemí činí posilování soudržnosti mezi politikami EU a národní územní správou poněkud složitou záležitostí.¹⁹

Rozdílnost jednotlivých občanských společností zemí EU byl nakonec i jeden z obsahů publikace „Evropeizace veřejné sféry“ prof. Vladimíry Dvořákové a kol., kde je velmi výstižně konstatováno: „*Existuje silná vazba mezi limity evropské politiky a problémem evropské identity.*“²⁰ Postupné formování evropské občanské společnosti s přijetím evropské identity je nicméně probíhající skutečností i přes překážky v podobě jazykové různorodosti, kulturní rozmanitosti nebo takřka neexistence evropského veřejného mínění.

1.4. Europeizace v oblasti práva

Bylo by mylné se domnívat, že europeizace práva je pouhým zkoumáním, do jaké míry jsou právní systémy členských států sblížovány. Takovéto zjednodušení by vedlo ke ztrátě komplexnosti a rozmanitého charakteru, jež europeizace práva obnáší. Část odborné veřejnosti se snaží pojem objasnit pomocí výčtu možných významů europeizace práva a jejich dílčích dimenzí či k výzkumu využít praktičtější nástroje v podobě případových studií a komparací. Jedná se spíše o empiričtější přístupy, u kterých může být problematické rozlišit, které změny vznikly čistě důsledkem europeizace, případně které důsledkem globalizace. K objasnění problematiky může být také využíváno spíše analytičtější a teoretičtější roviny, jejichž jádro vychází z balancování mezi empirií a normativní stránkou.²¹

Europeizace právních oblastí zahrnuje jak obecné principy a zásady, tak ovšem i konkrétní pravidla vyjádřená právními normami. Většina odborné veřejnosti ztotožňuje europeizaci práva výhradně se členstvím v Evropské Unii a přenosu části pravomocí z národních na orgány EU, což z objektivního hlediska má své opodstatnění. V jistých oblastech je europeizační vliv značný, ne-li výlučný, např. regulace celní unie. Lze v tomto případě hovořit o europeizaci „nucené“, protože zahrnuje požadavek přijetí unijního práva. Na druhou stranu jistou důležitou úlohu spatřujeme i v dynamickém pojetí europeizace (či zde spíše evropeizace) práva především jako důsledek vlivu Rady Evropy, která působí výrazně v oblasti „soft-law“, tedy sdílení evropských hodnot, zásad či principů. Zde hovoříme o europeizaci (evropeizaci) dobrovolné.²² Jedná se převážně o metody bez donucovacího

¹⁹ COTELLA, Giancarlo, RIVOLIN, Umberto Janin. The Europeanization of Territorial Governance...s. 2-15

²⁰ MULLER, Karel B. In: DVOŘÁKOVÁ, Vladimíra a kol. *Evropeizace veřejné sféry*. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 2

²¹ FILIPEC, Ondřej. *Europeizace: rámec pro analýzu*...s. 39-46

²² POTĚŠIL, Lukáš. Europeizace a evropské správní právo. *Časopis pro právní vědu a praxi* [online], 2014, roč. 22, č. 3, s. 222-225 [cit. 14. října 2022]. Dostupné z: Databáze Open AIRE

charakteru jako např. koordinace finanční intervence, informační kampaně aj.²³ Nicméně i na půdě Rady Evropy mohou být přijímány zavazující právní akty, např. Evropská charta místní samosprávy nebo Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod, které mají obě povahu mezinárodních smluv.

V důsledku můžeme shrnout, že europeizace práva se neomezuje pouze na zkoumání samotné implementace unijních předpisů, nýbrž zde můžeme podřadit europeizaci v oblasti záležitostí justice a vnitra, europeizaci samotného právního vzdělávání a právního myšlení, nebo dokonce vliv práva EU na kandidátské země. Pro účely bakalářské práce bude nicméně pracováno převážně s důsledky implementace unijních předpisů v oblasti civilního letectví do národní legislativy.

1.5. Projevy europeizace v národní legislativě

V jednotlivých oblastech práva probíhají europeizační procesy rozdílně a s různou intenzitou. Prvotním vodítkem jsou v tomto smyslu články 3, 4 a 6 SFEU,²⁴ která rozčleňuje pravomoci unijních orgánů na výlučné, sdílené a podpůrné. Výlučné pravomoci nabyly unijní orgány zejména ve strategických oblastech jako pravidla hospodářské soutěže nebo měnová politika, kde alternativní přístupy nejsou přípustné z důvodu zachování jednotného postoje. Sdílené pravomoci charakterizuje zejména snaha o nastolení pravidel pro fungování jednotného vnitřního trhu EU, s tím související problematika ochrany spotřebitele a dalších oblastí občanského a obchodního práva. Přestože EU má v těchto oblastech pravomoc vyvíjet činnost a provádět společnou politiku, nesmí členskými státy bránit ve výkonu jejich pravomoci tam, kde vlastní pravomoc nevykonává nebo se rozhodla ji přestat vykonávat. Pro pravomoci podpůrné je charakteristický koordinační a doplňkový charakter; můžeme zde zařadit např. oblast cestovního ruchu, kultury nebo vzdělávání. Dominantní rozhodovací pravomoc je zde ponechána členskými státy, EU svou činností zde státy pouze podporuje, koordinuje nebo doplňuje.

K tvorbě, interpretaci i aplikaci právních norem na národní úrovni využíváme zejména nařízení a směrnic, tedy forem sekundárního práva EU. Nařízení mají unifikační charakter, přičemž jejich dílčím specifikem je závaznost nejen pro členské státy EU a jejich občany, ale i pro fyzické a právnické osoby podřízené jurisdikci těchto států.²⁵ Naopak směrnice mají harmonizační charakter a vnitrostátním orgánům se ponechává volný prostor pro volbu

²³ TOMÁŠEK, Michal. Lesk a bída „europeizace“ občanského práva. *Právník* [online], 2004, roč. 143, č. 1, s. 4 [cit. 28. ledna 2023]. Dostupné z: databáze Kramerius

²⁴ Konsolidované znění Smlouvy o fungování Evropské unie. Úř. Vest. EU C 326, 26.října 2012

²⁵ Čl. 288 Konsolidovaného znění Smlouvy o fungování Evropské unie. Úř. Vest. EU C 326, 26.října 2012

konkrétní formy a prostředku k dosažení stanovených cílů a úkolů. Nicméně přes zavedené legislativní řešení je podstatná i podmínka neformálního charakteru na soustavné prosazování této úpravy.²⁶ V praxi ovšem směrnice nabývají různých modifikací, dle členění Richarda Krále rozlišujeme hned 10 kritérií, ve kterých se specifika projevují:

- 1) Kritérium právní formy směrnice
- 2) Kritérium typu znění směrnice
- 3) Kritérium právního základu pro přijetí směrnice.
- 4) Kritérium, zda směrnice sama umožňuje odchýlit se při její transpozici od úpravy v ní obsažené.
- 5) Kritérium, zda směrnice otevírá prostor k obrácené diskriminaci.
- 6) Kritérium, zda směrnice nebrání přesahující transpozici.
- 7) Kritérium míry detailnosti úpravy obsažené ve směrnici.
- 8) Kritérium použité metody harmonizace.
- 9) Kritérium, zda směrnice směřuje k založení subjektivních práv jednotlivců.
- 10) Kritérium, zda je směrnice dostatečně přesná a bezpodmínečná, aby mohla mít přímý účinek.²⁷

Orgány EU upravují následující oblasti civilního letectví: základní nařízení, počáteční certifikace, doplňující certifikační specifikace, zachování letové způsobilosti, letecký personál, letecký provoz, letecký provoz balonů, letecký provoz kluzáků, bezpilotní letecké systémy (UAS), hlášení událostí, odvolací senát, poplatky a odvody, pokuty a sankce, přístup k provozovatelům třetích zemí, řízení letového provozu/letové navigační služby (ATM/ANS), řídicí letového provozu (ATCO), požadavky na využívání vzdušného prostoru, klíčové ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SKPI), jednotná evropská pravidla létání (SERA), letiště, standardizační inspekce a jiné.²⁸

²⁶ KŘEPELKA, Filip a kol. *Právo Evropské unie. Multimediální učební text pro studenty bakalářských programů*. Brno: Masarykova univerzita, 2011, 117 s. Dostupné z: <https://docplayer.cz/28101242-Pravo-evropske-unie-multimedialni-ucebni-text-pro-studenty-bakalarskych-programu-filip-krepelka-katerina-skrivankova-daniel-bacho-libor-havelka.html> s. 44-45

²⁷ KRÁL, Richard. *Směrnice EU z pohledu jejich transpozice a vnitrostátních účinků*. Praha: C.H. Beck, 2014, s. 52-53.

²⁸ EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY. Regulations. *easa.europa.eu* [online], ©2003 [cit.1. února 2023]. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/en/regulations>

2. Europeizace civilního letectví

Od prvních pokusů člověka o ovládnutí nebes prošlo letectví značnými změnami. Je známo, že počátky neprobíhaly zcela bez leteckých incidentů a tragických nehod, které nicméně vedly ke zdokonalení leteckého průmyslu, zvýšení bezpečnosti i rozvoji mezinárodního cestovního ruchu. I proto panuje v letecké komunitě s mírnou nadsázkou shoda, že letecké předpisy byly psané krví. Dodnes každá tragická událost vnáší do regulací nový prvek, na který je třeba brát zřetel. V rámci harmonizace právních předpisů i technických požadavků dnes můžeme provozovat lety mezi vzdušnými prostory napříč celou Evropskou Unií. Kapitola nejprve shrnuje historický vývoj regulace civilního letectví na evropské úrovni a představuje nejvýznamnější organizace, které směřování civilního letectví formovaly a mnohé z nich existují do dnešních dní. Následně je rozebrána samotná europeizace civilního letectví v oblastech, které bylo pro unijní státy stěžejní harmonizovat. Na závěr jsou samozřejmě shrnuty dopady na národní úroveň v České republice a analyzována problematika leteckých prací a změn, které musely jejich provozovatelé s přijetím unijní legislativy zohlednit.

2.1. Stručná historie regulace civilního letectví

Člověkem první létající stroje byly zpravidla lehčí než vzduch (balóny, vzducholodě) a často neřiditelné. Jednalo se v zásadě o období tzv. vzduchoplavců datované přibližně od poloviny 18. století. Původcem a průkopníkem na evropské půdě byla Francie. Právě odtud pochází první konstrukce létajících balonů a později i vzducholodí. Přijaty a naplňovány zde byly i první normativní právní akty upravující chování ve vzdušném prostoru, např. nařízení policejní prefektury v Paříži z 23. dubna 1784. Dokument omezoval lety balonů nad vnitřním územím Paříže.²⁹ Nadšení a zájem o dobytí nebes se brzy rozšířil do celé Evropy včetně Českých zemí. V roce 1890 byla v Praze založena Česká společnost aeronautická,³⁰ která měla podobu řekněme dnešních zapsaných spolků. Stanovy jí přijaté můžeme považovat za jeden z prvních normativních právních aktů civilního letectví na našem území. Jako jeden z hlavních cílů společnosti stanovy uváděly následující:

„Rozvíjet a pěstovat vzduchoplavbu, rozšiřovat znalosti vzduchoplavby v širším obecnstvu... a zužitkovat pokroky ze vzduchoplavby v životě praktickém...“³¹

Činnost společnosti bohužel poměrně rychle ochabla a roku 1987 se její členové rozešli.

²⁹ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. s. 11

³⁰ STREJČEK, Jaromír a kol. *Léta létání*. Praha: Nadas, 1979. s. 9-32

³¹ NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM. Česká aeronautická společnost. *Ntm.cz* [online]. ©2000-2022 [cit. 2023-02-03]. Dostupné z: <https://www.ntm.cz/heslar/ceska-aeronauticka-spolecnost>

Vývoj techniky pomalu přecházel ke strojům říditelným, a nakonec i těžším jak vzduch. Letectví se velmi rychle stalo záležitostí mezinárodního charakteru. Přestože první světová válka byla událostí tragickou, vývoj letectví ještě více urychlila. Zbrojní a letecký průmysl představovaly klíčová odvětví hospodářství mnoha evropských zemí. K vojenským účelům byly konstruovány stále dokonalejší stroje. Vedle ničivé zkázy ovšem v květnu 1917 vznikla první forma praktického využití vojenských letounů v civilním letectví, a to k poštovním účelům. Z Turína do Říma a později z Brindisi do Valony Italové jednou týdně nechávaly převážet okolo 200 Kg pošty. V zásadě se jednalo o vůbec první formu leteckých prací. S koncem války došlo ke značnému útlumu výroby zbrojního průmyslu a vyvstala otázka, jak co nejefektivněji s již hotovými stroji naložit. Takto došlo ke vzniku prvních leteckých linek na trasách z Paříže do Londýna a prvních leteckých společností.³²

Prvními právními dokumenty na poli civilního letectví byly převážně bilaterální či multilaterální smlouvy se snahou docílit vzájemné shody při určování a dodržování státní suverenity nad vzdušným prostorem, kde aktéři zastávaly na jedné straně „svobodu vzduchu“ (Francie) a jiní úplnou suverenitu států nad jejich vzdušnými prostory (Anglie). Právní základy úpravy civilního letectví a letecké dopravy položily dokumenty přijaté na Pařížské mírové konferenci roku 1919, kde vyjádření státní suverenity nad vzdušným prostorem nakonec převládlo jako dokonce základní princip mezinárodního leteckého práva. Zde se mimo jiné zúčastněné země dohodly na vytvoření mezinárodní komise pro civilní letectví. V mezidobí mezi válkami byly přijaté četné dohody a úmluvy upravující i problematiku odpovědnosti provozovatelů, náhrady škody i bezpečnosti a nouzových postupů. Koncem druhé světové války vyvstaly napovrch další otázky žádající si pozornost a úpravu, např. právní statut posádek, otázky státní příslušnosti a registrace letadel aj. Roku 1944 byla tedy přijata Chicagská úmluva a vytvořena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), která dodnes působí jako organizace přidružená k OSN. Za Československo byla spolusignatářem úmluvy tehdejší londýnská exilová vláda.³³

Roku 1955 byla formou mezivládní organizace založena Evropská konference civilního letectví (ECAC) za účelem podpory a harmonizace evropského systému letecké dopravy ale i porozumění a diskursu se státy mimo evropský kontinent. ECAC funguje do dnešních dnů v rámci analytické a vzdělávací činnosti. V úzké spolupráci spolu s ostatními organizacemi se stará o osvětu všech důležitých a aktuálních témat civilního letectví.³⁴ Česká republika se stala

³² STREJČEK, Jaromír a kol. *Léta létání...*s. 45-50

³³ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva...*s. 11-17

³⁴ EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE. About ECAC. *Ecac-ceac.org* [online]. ©2001-2023 [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.ecac-ceac.org/about-ecac>

členem roku 1991 spolu s Bulharskem, Rumunskem a Slovenskem.³⁵ Za jeden z nejvýznamnějších přidružených orgánů k ECAC lze považovat tzv. Sdružené letecké úřady (JAA) založené roku 1970. JAA fungovala jako zastupující subjekt úřadů civilního letectví řady evropských států. V řadě oblastí zde můžeme spatřovat jistou analogii s americkým Federálním leteckým úřadem (FAA).³⁶ V roce 2008 nicméně převzala takřka veškeré funkce Agentura pro bezpečnost civilního letectví (EASA) založená přijetím nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002.³⁷ Jedná se o stěžejního aktéra při přijímání nové unijní legislativy týkající se civilního letectví. EASA formou stanovisek předkládá hlavní požadavky a prováděcí kritéria Evropskému Parlamentu, Radě i Komisi. Specifickým nástrojem regulace je možnost výkonného ředitele EASA dle potřeby činit opatření, mezi která řadíme vydávání rozhodnutí (např. v oblasti certifikačních specifikací). Zde nutno podotknout, že výkladové i regulační materiály, které EASA vydává, jsou přínosným nástrojem interpretace širší letecké veřejnosti.

Další organizací na pomezí civilního a vojenského letectví je EUROCONTROL založená roku 1960 a v dnešní době sdružující 41 států (ČR přistoupila roku 1996) a 2 státy přidružené formou dohody o komplexní spolupráci (Maroko, Izrael). EUROCONTROL se zabývá koordinací a řízením letového provozu v prostoru horní oblasti Maastricht (MUAC) nad národními vzdušnými prostory Belgie, Nizozemska, Lucemburska a severozápadního Německa, kde se nachází z hlediska letového provozu nejrušnější a nejsložitější oblast v Evropě. Mimo to je provozovatelem sítě uspořádání letového provozu (ATM) v Evropě, kde prostřednictvím centralizovaného toku je zajištěna hospodárnost, efektivita, a především bezpečnost pro cestující a posádky. Dále organizace přijímá doporučení pro členské státy v oblasti bezpečnosti, aeronavigace a unifikace pravidel létání. Její orgány poskytují přezkum výkonnosti navigačních systémů, vybírají traťové poplatky pro členské státy, poskytují metodické kurzy, výcviky aj.³⁸

2.2. Europeizace oblastí civilního letectví

V návaznosti na rozmanitost konceptu europeizace samotné není snadné určit, co vše europeizace civilního letectví obnáší. Kapitola rozpracovává vývoj integračních procesů

³⁵ SKYbrary. European Civil Aviation Conference (ECAC). *skybrary.aero* [online]. ©2021-2023 [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://skybrary.aero/articles/european-civil-aviation-conference-ecac>

³⁶ ŠEBESTA, Jakub. *Rozdíly mezi JAR-FCL a Part-FCL pro vydání průkazu způsobilosti*. Brno, 2013. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství

³⁷ SKYbrary. JAA. *skybrary.aero* [online]. ©2021-2023 [cit. 2023-02-15]. Dostupné z: <https://skybrary.aero/articles/jaa>: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Úř. Vest.L 240, 07. září 2002 s. 0001–0021

³⁸ EUROCONTROL. About us. *Eurocontrol.int* [online]. ©EUROCONTROL [cit. 2023-02-15]. Dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/about-us>

v civilním letectví, které vedly k dnešní podobě regulace. Europeizace civilního letectví zahrnuje řadu oblastí, které jsou s různou intenzitou harmonizovány. Jejich výčet je přibližně následovný: liberalizace evropského dopravního trhu, stanovení pravidel hospodářské soutěže v oblasti letecké dopravy, úpravu chování pro používání počítačových rezervačních systémů, vymezení práv pasažérů, problematiku bezpečnosti, reformaci systému řízení letového provozu v Evropě, ochranu životního prostředí a společnou evropskou dopravní politiku pro spolupráci s třetími zeměmi.³⁹

2.2.1. Liberalizace evropského dopravního trhu

Za účelem vytvoření společné dopravní politiky bylo nutné přijmout opatření, která by prolomila rigidnost a uzavřenost na trhu letecké dopravy. Prvotní snahy o harmonizaci přinesla již Smlouva o založení evropského hospodářského společenství, dle níž „*Rada může kvalifikovanou většinou rozhodnout, zda, do jaké míry a jakým postupem bude možno stanovit vhodná ustanovení pro dopravu námořní a leteckou.*“⁴⁰ Stěžejní ovšem byly dokumenty přijaté se vznikem Evropské Unie, především jednotlivá nařízení Rady (EHS) přijatá dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (č. 2407/92)⁴¹, o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (č. 2408/92)⁴² a o tarifech a sazbách za letecké služby (č. 2409/92)⁴³. Byla přijata jednotná pravidla pro udělování a zachování licencí, umožněn vstup na trh novým dopravcům a tím rozšířena síť leteckých linek a mimo jiné zkvalitněny služby směrem k cestujícím.⁴⁴ Tato tři nařízení byla později pro zjednodušení spojena do jednoho. Jedná se o nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství.⁴⁵

2.2.2. Stanovení pravidel hospodářské soutěže v oblasti letecké dopravy

Přestože principy a zásady hospodářské soutěže jako např. zákaz zneužití dominantního postavení jsou v zásadě univerzální pro veškeré aspekty trhu, civilní letectví je oblastí velmi specifickou, a proto byla přijata řada předpisů zohledňující letecké rozlišnosti. V rámci snahy o dosažení volného pohybu zboží, služeb a kapitálu musela být stanovena pravidla pro použití

³⁹ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva...*s. 75-98

⁴⁰Konsolidované znění Smlouvy o založení Evropského společenství ze dne 25. března 1957. Úř. věst. C 224, 31. srpna 1992, s. 6—79

⁴¹ Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům. Úř. Vest. L 240, 24. srpna 1992 S. 0001–0007

⁴² Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství. Úř. Vest. L 240, 24. srpna 1992 S. 0008 - 0014

⁴³ Nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby. . Úř. Vest. L 240, 24. srpna 1992 S. 0015–0017

⁴⁴ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva...*s. 76-77

⁴⁵ Konsolidované znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství. Úř. Vest. L 293 18. prosince 2020, s.

některých ustanovení týkajících se hospodářské soutěže na podniky v odvětví letecké dopravy, přijata pravidla pro přidělování letištních slotů, upravena problematika poskytování letištních (handlingových) služeb, letištních poplatků a také logika užití státní subvence leteckým dopravcům.⁴⁶ Dnešní úpravu poskytuje především Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství⁴⁷ a Nařízení Rady (EU) 2015/1589, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 SFEU.⁴⁸

2.2.3. Úprava chování pro používání počítačových rezervačních systémů

Pro cestovní ruch jsou využívány systémy zjednodušující distribuční proces mezi prodejcem a spotřebitelem. V zájmu zajištění transparentnosti a zachování účinné hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci bylo nutné přijmout společná pravidla pro používání počítačových rezervačních systémů.⁴⁹ Mimo podporu efektivity byla dalším důvodem vzniku regulace ochrana před diskriminací způsobená možným zneužitím systémů k odepření přístupu určitým účastníkům či předplatitelům. První regulace byla přijata nařízením Rady (EHS) č. 2299/89 ze dne 24. července 1989 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů.⁵⁰ Tu ovšem v roce 2009 nahradila novější verze, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 80/2009,⁵¹ zohledňující rozvoj informačních technologií, sledování množství vyprodukovaných emisí CO² a spotřeby paliv a v neposlední řadě problematiku ochrany fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů.

2.2.4. Práva pasažérů

S rozšířením letecké dopravy mezi širší veřejnost bylo nutné přejít k harmonizaci a společné politice v oblasti práv uživatelů letecké dopravy, aby se zvýšila úroveň ochrany cestujících postižených leteckými nehodami (právní úprava odškodnění v případě nehody) a stanovila se pravidla náhrad a pomoci cestujícím v případech odepření nástupu na palubu. Právní úprava z roku 1991, Nařízení Rady (EHS) č. 295/91,⁵² se brzy ukázala jako nedostatečná a neefektivní.

⁴⁶ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*...s. 79-85

⁴⁷ Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství. Úř. Vest. L 014, 22. ledna 1993 S. 0001 - 0006

⁴⁸ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (kodifikované znění) (Text s významem pro EHP). Úř. Vest. L 248/9, 24. září 2015, s. 9-29

⁴⁹ Tamtéž. s. 85-87

⁵⁰ Nařízení Rady (EHS) č. 2299/89 ze dne 24. července 1989 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů. Úř. věst. L 220, 29.7.1989, p.1

⁵¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 80/2009 ze dne 14. ledna 2009 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 2299/89. Úř. Vest. L 35/47, 4. února 2009, s. 47-55

⁵² Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě. Úř. Vest. L 036, 08 února 1991 s. 0005-0007

Bylo tedy přijato Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004,⁵³ které reagovalo na aktuální potřeby a nároky poskytovatelů a uživatelů letecké dopravy. Působnost byla rozšířena i na nepravidelnou leteckou dopravu, přičemž leteckým dopravcům bylo zajištěno, aby je výše kompenzací finančně nevyčerpávaly.

2.2.5. Bezpečnost letecké dopravy

Letecká doprava umožňuje přesun za krátký časový úsek na relativně dlouhé vzdálenosti. I to je důvodem, proč musí být vyžadováno dodržování společných pravidel, aby nedocházelo k nezákonným činům, které jsou hrozbou pro letadla, cestující, posádky i další dotčenou veřejnost. Zajištěna musí být vysoká úroveň bezpečnosti na všech leteckých spojích na trasách z a do unijních států. Do oblasti bezpečnosti letecké dopravy zahrnujeme i letovou způsobilost letounů, tedy regulace projektování, výroby, provozu i údržby; dále to je bezpečnost letištního provozu, řízení letového provozu, poskytování letových navigačních služeb, harmonizace inspekcí, letový provoz, odborná příprava palubního personálu, kybernetická bezpečnost aj. V zásadě se dá shrnout, že regulace bezpečnosti civilního letectví se prohloubila s každým nešťastným incidentem, leteckou nehodou či teroristickým činem. Výrazný posun tak bezpečnost civilního letectví zaznamenala např. po teroristických útocích v září roku 2001. V současnosti je stěžejním předpisem Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008.⁵⁴

2.2.6. Reformace systému řízení letového provozu v Evropě

Se zhuštěním provozu nad evropským kontinentem vyvstaly napovrch problémy spojené s postupným přibližováním se limitům řízení letového provozu a využitím vzdušného prostoru (roztříštěnost vzdušného prostoru, slabá spolupráce mezi civilními a vojenskými složkami a také nekompatibilita různorodých systémů poskytování služeb letovému provozu – ATM).⁵⁵ Základním identifikovaným problémem (který dodnes nebyl zcela vyřešen) je existující velké množství letových informačních oblastí (FIR). Každý stát má svou (nebo své) letové informační oblasti, které řídí prostřednictvím vlastních zdrojů. Tato roztříštěnost vzdušného prostoru v praxi znamená, že posádka letounu musí každou chvíli přeladovat frekvenci podle toho, do jaké oblasti právě přilétá. Za účelem postupného sjednocení byl přijat balíček Jednotného evropského nebe SES I k vytvoření regulačního rámce založeného na výkonnosti, snaze o

⁵³ Konsolidované znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91Text s významem pro EHP. Úř. Vest. L 046 , 17. února 2004 S. 0001–0008

⁵⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 (Text s významem pro EHP)

⁵⁵ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva...*s. 92-93;

maximální bezpečnost, technologický přínos, optimalizaci letištní infrastruktury a naposled jednotnou evropskou certifikaci pro poskytovatele ATM. Uvedené bylo s ohledem na technologický pokrok a nové požadavky trhu v roce 2009 novelizováno a rozšířeno (Balíček SES II – obsahující navíc nařízení (ES) č. 1070/2009).⁵⁶ Od veškerých přijatých i zvažovaných regulací se očekává mimo jiné zlepšení výkonnosti v oblasti bezpečnosti, snížení vlivu letů na životní prostředí, snížení průměrného zpoždění, snižující tendence horizontálního prodloužení přímé trasy, a nakonec dodatečný růst evropského HDP. Byť se stanovené cíle nedaří plnit zcela dle očekávání, meziročně je zaznamenáván zvyšující se vliv a efektivita v důsledku přijatých opatření. Poslední návrhy úpravy regulace z roku 2021 momentálně čekají na postoj Rady Evropské Unie.⁵⁷

2.2.7. Ochrana životního prostředí

Nutnosti všimnout si vlivů letecké dopravy na životní prostředí si společnost začala uvědomovat již počátkem 90. let. Základ právní úpravy na půdě Evropské unie položila již Maastrichtská smlouva v článku 140r, dle níž politika Společenství přispívá k zachování, ochraně a zlepšování kvality životního prostředí.⁵⁸ Obecná myšlenka ochrany životního prostředí byla rozvedena Sdělením Evropské komise ze dne 1. prosince 1998⁵⁹, ve kterém byly stanoveny následující cíle (pilíře):

- 1) Úspora paliva zdokonalením systémů řízení letového provozu.
- 2) Tržní regulace zvýhodňující provozovatele a uživatele, kteří se rozhodnou pro využití nejmodernější technologie a provozu šetrného k životnímu prostředí.
- 3) Opatření na ochranu životního prostředí uplatňovaná přímo na letištích.
- 4) Podpora výzkumu a inovací šetrných systémů.

⁵⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému (Text s významem pro EHP). Úř. Vest. C 300/34, 14. listopadu 2009, s. 34-50

⁵⁷ EUROPEAN PARLIAMENT: FACT SHEETS ON THE EUROPEAN UNION. Air transport: Single European Sky. [europarl.europa.eu](https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/133/air-transport-single-european-sky) [online]. ©2003-2022 [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/133/air-transport-single-european-sky>; EUROPEAN COMMISSION. Mobility and transport: Single European Sky. transport.ec.europa.eu [online]. [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky_en; INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). Single European Sky. [iata.org](https://www.iata.org) [online]. ©2003 [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/about/worldwide/europe/single-european-sky/>

⁵⁸ Smlouva o Evropské unii ze dne 07.02.1992, Úř. Vest. C 191/1, 29. července 1992, s. 1–112

⁵⁹ Sdělení Komise ze dne 1. prosince 1998 Radě, Evropskému parlamentu, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Letecká doprava a životní prostředí [COM(1999) 640 v konečném znění – nezveřejněno v Úředním věstníku]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/integrating-the-environment-into-aerial-transport.html>

Evropská komise mimo jiné tímto sdělením vyzvala aktéry jednotlivých oblastí letecké dopravy k dobrovolným podpisům dohod o ochraně životního prostředí a zaregistrování se do Programu systému environmentálního řízení a auditu (EMAS). Dále také zdůraznila význam přijetí mezinárodních řešení v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).⁶⁰ V dnešní době je stěžejním nástrojem politiky EU v oblasti klimatu Evropský systém pro obchodování s emisemi (EU ETS), který je od roku 2012 rozšířen o sektor civilního letectví na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2008/101/ES ze dne 19. listopadu 2008.⁶¹ Z působnosti směrnice jsou nicméně vyjmuty lety z a do zemí EHS, aby byla umožněna plošná mezinárodní dohoda o emisích z letecké dopravy. Tou se do jisté míry stal Program CORSIA (Celosvětový program pro snižování emisí CO₂ v mezinárodním civilním letectví) přijatý v roce 2018 Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO). Jejím cílem je produkované emise z letecké dopravy stabilizovat na úrovni z let 2019-2020 pomocí širokého spektra opatření. Program dbá na vývoj leteckých technologií, zefektivnění provozních opatření i využití udržitelných paliv. Byť je přijetí programu až do roku 2026 dobrovolné, členské státy EU se do něj zapojili již od začátku.⁶²

V zásadě tak můžeme shrnout, že jednotlivé kroky k ochraně životního prostředí jsou značně europeizovány, protože vzhledem k charakteru letectví by regulace přijaté pouze na národních úrovních byla neefektivní až neúčinná. Přestože letecký provoz nad Evropou je velmi hustý a složitý, není jediným na světě. V obecnějších rovinách tak můžeme hovořit spíše o globálních strategiích a spolupráci, aby bylo efektivně dosaženo zamýšlených účinků.

2.2.8. Společná evropská dopravní politika pro spolupráci s třetími zeměmi

Evropská dopravní politika vyjednávající spolupráci s třetími zeměmi v oblasti letectví nebyla od začátku zcela harmonická. Členské státy ve velkém uzavíraly bilaterální dohody s třetími zeměmi (hlavně USA), čímž jednak podrývaly harmonizaci společnou, ale často také překračovaly své pravomoci, když nadále využívali kompetencí, které se zavázaly přenést na unijní orgány.⁶³ Situace vyvrcholila sporem řešeným Evropským soudním dvorem ze dne 5. listopadu 2002 mezi Komisí Evropských společenství proti Spojenému království Velké

⁶⁰ Tamtéž.

⁶¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/101/ES ze dne 19. listopadu 2008, kterou se mění směrnice 2003/87/ES za účelem začlenění činností v oblasti letectví do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství (Text s významem pro EHP), Úř. Vest. L 8/3, 13. ledna 2009, s. 3-21

⁶² RADA EU. Rada přijala rozhodnutí o požadavcích na kompenzaci emisí z letecké dopravy – program CORSIA, tisková zpráva. *consilium.europa.eu* [online]. Praha, 19. prosince 2022 [cit. 3023-07-03]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2022/12/19/council-adopts-decision-on-offsetting-requirements-for-air-transport-emissions-corsia/>; INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. Environmental Protection / CORSIA / Frequently Asked Questions. *icao.int* [online]. © 2021 [cit. 2023-07-03]. Dostupné z: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-FAQs.aspx>

⁶³ ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*...s. 95-98

Británie a Severního Irsku (Věc C-466/98), proti Dánskému království (Věc C-467/98), proti Švédskému království (Věc C-468/98), proti Finské republice (Věc C-469/98), proti Belgickému království (Věc C-471/98), proti Lucemburskému velkovévodství (Věc C-472/98), proti Rakouské republice (Věc C-475/98) a proti Spolkové republice Německo (Věc C-476/98) ve věci nesplnění povinností členskými státy spočívajícím v uzavření a uplatňování dvoustranné dohody o "otevřeném nebi" se Spojenými státy americkými. Soud dospěl společným rozsudkem k závěru, že tyto státy nesplnili povinnosti, které pro ně vyplývají z článku 52 Smlouvy o ES (nyní po změně článek 43 ES).⁶⁴ Jednalo se nicméně o podnět pro unijní orgány převzít v této věci větší iniciativu. Bylo přijato Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách.⁶⁵ Tato dodnes platná harmonizace umožňuje sice členským státům zahájit jednání s třetími zeměmi o nové dohodě o leteckých službách, nicméně za dodržení oznamovacího postupu Komisi.

2.3. Europeizace civilního letectví v České republice

Letecká činnost na našem území začala být provozována již koncem 19. století. Vývoj nabral rychlý spád a v průběhu 20. století se civilní letectví již běžně stávalo předmětem mezinárodních smluv a národních právních regulací. Česká republika se jako člen Sdružených leteckých úřadů (JAA) zavázala přijmout v rámci této organizace v roce 1996 Společné letecké předpisy, tzv. Letecké předpisy řady JAR. Vstup České republiky do Evropské Unie znamenal, že od 1. května 2004 je povinností plnit požadavky vycházející z unijní legislativy. Použitelnost předpisů JAR se vstupem ČR do EU se postupně oslabovala a řídila požadavky souvisejících nařízení EU, až jimi byla roku 2008-2009 již zcela nahrazena.⁶⁶ Česká republika vystupuje na unijním (potažmo evropském) poli jako plnohodnotný a aktivní člen prosazující základní společné hodnoty EU i strategické národní záměry. Za dosavadního členství byla zvýšena bezpečnost, umožněno svobodné cestování uvnitř EU, přístup českých podniků na společný trh a čerpání finančních prostředků z evropských strukturálních a investičních fondů.⁶⁷

⁶⁴ Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 05. listopadu 2002, *Komise v. Velká Británie, Dánsko, Švédsko, Finsko, Belgie, Lucembursko, Rakousko, Německo*, C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98 (v el. sb. rozh.).

⁶⁵ Čl. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách. Úř. Vest. L 157, 30. dubna 2004 S. 0007–0017.

⁶⁶ SKYbrary. Future of JAA (FUJA). *skybrary.aero* [online]. ©2021-2023 [cit. 2023-03-12]. Dostupné z: <https://www.skybrary.aero/articles/future-jaa-fuja>

⁶⁷ VLÁDA ČR. *Koncepce politiky ČR v EU: aktivní a srozumitelná ČR v jednotné Evropě* [online]. Praha: Úřad vlády ČR, 2015. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Koncepce-politiky-CR-v-EU.pdf>

2.3.1. Vývoj právní úpravy civilního letectví na našem území

Vůbec prvním právním předpisem upravujícím problematiku civilního letectví na našem území byl Zákon č. 172/1925 Sb. o letectví, přijatý Národním shromážděním Československé republiky dne 8. července 1925.⁶⁸ Působnost zákona se vztahovala na letadla československé státní příslušnosti ve vzdušném prostoru (tehdy označovaného jako prostor vzduchový) nad územím Československa. Mimo státní výsost nad vzdušným prostorem ČR zákon obsahoval ještě úpravu používání vzduchového prostoru, letadel, letců, podniků leteckých, leteckých provozoven, rejstříku leteckého, náhrady škody a cizozemských letadel. Mírně novelizován byl přibližně o pět let později Zákonem č. 48/1930 Sb.⁶⁹ Úpravy ale byly spíše drobného a gramatického charakteru. V platnosti vydržel až do roku 1956, kdy jej především vlivem politických událostí nahradil Zákon č. 47/1956 Sb., o civilním letectví (letecký zákon)⁷⁰. Federální ministerstvo dopravy zde nabylo četné pravomoci a soukromé civilní letectví jakož i vlastnictví podléhalo souhlasu federálního ministerstva dopravy uděleným po dohodě s federálním ministerstvem vnitra.⁷¹ Novelizován byl celkem čtyřikrát postupně v letech 1964, 1976, 1990 a 1993, než jej roku 1997 zcela nahradil zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví.⁷² Ustanovení zákona o civilním letectví dále provádí vyhláška č. 108/1997 Sb.⁷³

V rámci mezioborových vazeb existuje řada právní předpisů, které přímo či subsidiárně upravují některé oblasti civilního letectví, nebo v rámci zmocňovacích ustanovení odkazují na Ministerstvo dopravy či ÚCL samotné. Dochází tak k prolínání leteckých předpisů převážně s různými veřejnoprávními oblastmi jako jsou stavební právo, problematika zadávání veřejných zakázek nebo kontrolní postupy. Jedná se např. o činnost související s využíváním území pro účely provozování letišť pro letecké dopravce posuzované jako relevantní činnost ve smyslu sektorových veřejných zakázek.⁷⁴ Dalším příkladem je zmocnění ÚCL jako specializovaného stavebního úřadu pro letecké stavby, s výjimkou územního rozhodování.⁷⁵ Samozřejmostí je závaznost ustanovení Kontrolního řádu⁷⁶ pro pověřené osoby provádějící inspekční činnost na letištích, u leteckých dopravců a jejich dodavatelů apod.

⁶⁸ Zákon č. 172/1925 Sb. o letectví

⁶⁹ Zákon č. 48/1930 Sb., novela zákona o letectví.

⁷⁰ Zákon č. 47/1956 Sb.

Zákon o civilním letectví (letecký zákon)

⁷¹ Zákon č. 47/1956 Sb., o civilním letectví (letecký zákon).

⁷² Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

⁷³ Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

⁷⁴ §151-§153 Zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

⁷⁵ §15 Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

⁷⁶ Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů.

2.3.2. Oblasti europeizované

S přijetím každého právního aktu na unijní úrovni je nutné v co nejkratším čase jejich obsah dát do souladu s legislativou národní. Drtivá většina sektorů je europeizovaná vlivem přímo použitelných nařízení, jiné jsou kombinací nařízení a směrnic. Výčet europeizovaných oblastí mimo základní Nařízení⁷⁷ je pro oblast civilního letectví přibližně následovný: certifikace, zachování letové způsobilosti, způsobilost leteckého personálu, provoz letadel, ATM/ANS, pravidla létání, pokuty a penále, poplatky a platby vybírané EASA, standardizační kontroly, vnitřní trh, ochrana cestujících, ochrana civilního letectví před protiprávními činy, odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, hlášení událostí, ochrana životního prostředí, letiště a bezpilotní letadla.

Stěžejní úlohu v implementaci unijní legislativy do národního právního řádu ČR představuje Úřad pro civilní letectví (ÚCL). V rámci své činnosti rozpracovává formou směrnic úřadu unijní legislativu a poskytuje výkladové či vysvětlující materiály. V rámci provozní a technické sekce je v současnosti vy publikováno celkem 43 směrnic.⁷⁸ ÚCL je také důležitou složkou normotvorného procesu leteckých předpisů. Na základě doporučení a zásad ICAO překládá návrhy jejich znění Ministerstvu dopravy ČR, které následně dokumenty přijaté legislativním procesem zveřejňuje prostřednictvím Letecké informační služby. Soubor národní letecké legislativy lze označit souhrnně jako Letecké předpisy řady L. Jejich účelem je srozumitelně interpretovat, které oblasti jsou upraveny na unijní úrovni, a naopak které si upravuje sama národní legislativa (většinou v návaznosti na znění příloh Chicagské úmluvy).

V zásadě se dá shrnout, že civilní letectví v České republice je regulováno ze tří směrů. V nejširším smyslu je ČR vázána dokumenty přijatými na poli Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), které mají převážně charakter globální. Druhým, neméně podstatným směrem je působení unijních orgánů při tvorbě společné dopravní politiky členských zemí. V rámci přijatých nařízení je ČR přímo vázána jejich dodržováním a aplikační předností před národní legislativou. Národní předpisy, přestože jejich znění je zpravidla důsledkem předešlých dvou směrů, působí zejména jako sjednocující a interpretační zdroj, který navíc zohledňuje národní specifika.

⁷⁷ Konsolidované znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Text s významem pro EHP). Úř. Vest. L 212 22. srpna 2018, s. 1

⁷⁸ SEKCE PROVOZNÍ. Směrnice ÚCL. caa.cz [online]. ©2023 [cit. 2011-03-14]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/dokumenty/predpisy/smernice-ucl/>

2.3.3. Letecké práce vs. Zvláštní provoz

Pro správné pochopení sdělení, které má práce přinést, je nutné odlišit letecké práce a zvláštní provoz. Před přijetím unijní legislativy byla oblast leteckých prací poměrně širokou skupinou situací, do které se řadilo např. práškování polí, letecká pošta apod. Nicméně se vstupem ČR do EU, postupnou implementací a následným vývojem unijní legislativy byla část vyčleněna jako zvláštní provoz (SPO – specialized operations). Národní úprava leteckých prací nicméně zůstala zachována především z důvodu, že existují určité okruhy provozu a letadel, která jsou obecně z působnosti unijní legislativy vyjmuta dle Nařízení (EU) 2018/1139 (základní nařízení).⁷⁹ Často se jedná např. o historická, výzkumná či experimentální letadla (vžilo se pro ně označení annexovaná letadla), ale i třeba hašení, výsadkové lety a další.⁸⁰ Zvláštní provoz byl do obsahu Nařízení 965/2012⁸¹ přidán změnovým Nařízením 379/2014⁸², které definuje zvláštní provoz následovně: *„zvláštním provozem“ je jakýkoliv provoz mimo obchodní leteckou dopravu, kdy je letadlo použito pro zvláštní činnost, jako je zemědělství, výstavba, snímkování, průzkum, pozorování a hlídkování a letecká reklama;*⁸³

Problematická je nicméně forma implementace zvláštního provozu do české legislativy. Dle Zákona o civilním letectví jsou letecké práce definovány následovně již od roku 1997: *„Leteckými pracemi jsou letecké činnosti, při nichž letecký provozovatel využívá letadlo k pracovní činnosti za úplatu. Leteckými pracemi se dále rozumějí vyhlídkové lety, využití letadla leteckým provozovatelem při výuce v leteckých školách a činnost leteckých škol.“*⁸⁴ ⁸⁵ Podrobněji je ustanovení rozvedeno v prováděcí vyhlášce následovně: *Leteckými pracemi jsou zvláštní provoz podle přímo použitelného předpisu Evropské unie...*⁸⁶

Prováděcí vyhláška k zákonu tak přímo odkazuje v souvislosti s leteckými pracemi na úpravu SPO a vnáší do právní úpravy domněnku, že se jedná o shodné oblasti. Dále

⁷⁹ Čl. 2 odst.3. Konsolidovaného znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví...

⁸⁰ EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY. Specialised operations (SPO). [easa.europa.eu](https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/specialised-operations-spo) [online]. ©2023 [cit. 2023-03-17]. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/specialised-operations-spo>

⁸¹ Konsolidované znění Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. Úř. Vest. L 296 25. října 2012, s. 1

⁸² Nařízení Komise (EU) č. 379/2014 ze dne 7. dubna 2014, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 965/2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, Úř. Vest. L 123/1, 24. dubna 2014

⁸³ Tamtéž (článek 1, odst. 2a – 7)

⁸⁴ Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění zákona č. 49/1997 Sb.

⁸⁵ §73 Zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

⁸⁶ §20 Vyhlášky č. 108/1997 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

problematická je především zmíněná kategorie vyhlídkových letů, protože ty jinak unijní legislativa řadí od roku 2008 do skupiny obchodní letecké dopravy (AOC). Stalo se tak zobecněním definice AOC do té míry, že z povahy toho, co fakticky vyhlídkový let znamená, nelze jinak než jej zde také zařadit. Dle nařízení (EU) 2018/1139 je „*obchodní leteckou dopravou*“ *provoz letadel pro přepravu cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo jiné hodnotné protiplnění*.⁸⁷ Letecká veřejnost se snažila naproti tomu argumentovat tím, že vyhlídkový let probíhá z bodu A do bodu A, nikoliv z A do B a nejedná se tak o přepravu v pravém slova smyslu, nýbrž místní let, pro který oprávnění AOC není třeba.⁸⁸ Tato interpretace nicméně dle Úřadu pro civilní letectví je možná pouze pro lety bez cestujících.⁸⁹

Z uvedeného v zásadě vyplývá, že když Zákon⁹⁰ hovoří o vyhlídkových letech jako o leteckých pracích a následně Vyhláška⁹¹ o leteckých pracích jako o SPO, dostává se zde do rozporu s legislativou unijní, která vnímá vyhlídkové lety jako AOC (výjimka by se dala uvažovat pro vyhlídkové lety již zmíněných, z působnosti Nařízení (EU) 2018/1139 vyjmutých, letadel). Nutno zde podotknout, že obchodní letecká doprava je z hlediska požadavků a kladených nároků na její provozovatele značně složitější než provozování leteckých prací. Provozovatelé zde mají např. povinnost provádět detekční kontroly cestujících před každým letem.⁹² Lze si jen těžko představit ruční prohlídky či kontroly pomocí průchozího detektoru kovů před vyhlídkovými lety na malých sportovních letištích. Dochází tak v současné době k situacím, kdy jsou běžné vyhlídkové lety alternativně provozovány jako lety seznamovací, tedy dle definice Nařízení (EU) 956/2012 *jakýkoli krátký let provozovaný za úplatu či jinou protihodnotu provozovaný organizací pro výcvik uvedenou v článku 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání s cílem získat nové členy či zájemce o výcvik*.⁹³ Byť se jedná v současných podmínkách

⁸⁷ Čl. 3 definice (24) Konsolidované znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví...

⁸⁸ Čl. 3, odst. 3, písm. B Konsolidovaného znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství. Úř. Vest. L 293 31.10.2008, s. 3

⁸⁹ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Lety s cestujícími dle pravidel EU* [online]. Sekce letová: odbor provozu letadel, 2021. Dostupné z: https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2021/05/Lety-cestujici-dleEU_web.pdf?cb=c05fc244e060be786c1f53bce52d3ecf

⁹⁰ Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů

⁹¹ Vyhláška č. 108/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví...

⁹² Požadavky na provozovatele AOC dle Provděcího Nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti (Text s významem pro EHP),). Úř. Vest. L 299/1

⁹³ Čl. 2 definice 9) Konsolidovaného znění Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu...

o relativně elegantní řešení, vyhlídkové lety musí nicméně být pouze okrajovou činností takto způsobilé organizace.

2.3.4. De lege ferenda

Současná právní úprava leteckých prací vnáší mezi leteckou společnost řadu diskusí a výkladových nejasností. Byť není až tak důležité, jakým způsobem jednotlivé druhy provozu nazýváme, je třeba, aby provozovatelé přesně věděli, která pravidla jsou pro ně závazná. Ať už se tedy bude jednat o let místní, seznamovací či vyhlídkový, stěžejní otázkou je, o jaký druh provozu se jedná a co musí jeho provozovatel splňovat. Aby došlo ke zpřesnění obsahu sdělení právní úpravy, bylo by vhodné z §20 prováděcí vyhlášky č. 108/1997 Sb.⁹⁴ smazat spojení „*Leteckými pracemi jsou zvláštní provoz podle přímo použitelného předpisu Evropské unie...*“. Pokud by tato věta byla vyjmuta nebo upravena, nebyly by překážkou ani vyhlídkové lety z definice leteckých prací dle §73 Zákona č. 49/1997 Sb.⁹⁵, protože stále existují letadla, se kterými lze vyhlídkové lety provozovat pouze s licenci pro letecké práce. Ostatní vyhlídkové lety, byť můžeme spekulovat, zda tato unijní úprava není příliš přísná, musí být provozovány jako obchodní letecká doprava.

⁹⁴ Vyhláška č. 108/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví...

⁹⁵ Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

Závěr

Civilní letectví je rychle se rozvíjející oblastí průmyslu, ve které hrají významnou roli technické inovace, mezinárodní spolupráce a především zkušenosti. Vzhledem k rychlosti a pohodlnosti tohoto druhu přepravy není s podivem, že si její společnost oblíbila a začala využívat nejen k obchodním účelům, ale i rekreaci. Z ekonomického hlediska je její použití vhodné především pro přepravu na velké vzdálenosti za krátký časový úsek. To se stalo hlavním důvodem, proč bylo nutné hned v začátcích přijmout regulační akty na mezinárodní úrovni. Vzhledem k technické náročnosti a kladeným nárokům na bezpečnost je v dnešní době letectví jednou z vůbec nejvíce regulovaných činností člověka.

Evropská Unie se snahou vytvořit silné partnerské společenství přijímá prostřednictvím svých orgánů řadu legislativních opatření, která dnešní podobu civilního letectví neustále formují v návaznosti na zjištěné poznatky a potřeby trhu. Je tedy zřejmé, že europeizace a její mechanismy podobně jako v dalších odvětvích působí na různé úrovně politik. Značnou část letecké společnosti tvoří samozřejmě i piloti malých a středních letadel provozující převážně vnitrostátní činnost. Při přijímání aktů přesahujících národní úroveň je nutné nezapomínat na specifika jednotlivých i menších druhů provozu a regulaci upravit tak, aby jejím provozovatelům nevznikala zbytečná legislativní zátěž.

Bakalářská práce postupovala v rámci svých výzkumných otázek od obecného ke konkrétnímu. V rámci hledání odpovědí na výzkumnou otázku *“Co je to ve své definici europeizace, jaké má formy a projevy a jakým způsobem ovlivnila současnou právní úpravu civilního letectví v České republice?”* byly představy myšlenky předních politologů a teoretiků se znalostmi této problematiky. Bylo konstatováno, že pro europeizaci neexistuje jednotná forma a její projevy můžeme sledovat v různých dimenzích, předně v její obousměrnosti (přístup Top-down a Bottom-up) a také rozpínavosti (v tomto směru nelze zcela vyloučit překryv a vzájemný vliv europeizace, evropeizace, ale i globalizace). Po komparaci různých přístupů ve snaze europeizaci definovat bylo shledáno, že vzhledem k plánovanému sdělení práce bude nejvhodnější pracovat zejména s chápáním fenoménu ve smyslu vlivu integračních procesů na členské státy a rozboru následných důsledků, které s sebou přenos kompetencí na komunitární orgány přinesl. V rovině konkrétnější tedy jakým způsobem europeizace civilního letectví ovlivnila současnou právní úpravu civilního letectví v České republice. I z tohoto důvodu bylo nutné alespoň rámcově shrnout historii civilního letectví na evropském kontinentu, která vedla k jeho dnešní podobě.

Současné podmínky byly formované mezinárodními smlouvami, členstvím v nadnárodních organizacích a samozřejmě přístupem ČR do EU. V rámci jednotlivých

europizovaných oblastí byla představena základní unijní legislativa a nastíněno, jakým způsobem dochází ke spolupráci a sbližování národních regulací v oblastech tržních, bezpečnostních i etických. Zároveň ovšem nelze opomenout vliv a přínos opatření přijatých na půdě Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), která legislativu unijní doplňuje o mimoevropské měřítko.

Závěrečné kapitoly práce byly věnované problematice právní úpravy leteckých prací dle Zákona o civilním letectví⁹⁶ a jejich odlišení od tzv. zvláštního provozu (SPO) dle přímo použitelného Nařízení Komise (EU) č. 965/2012⁹⁷. Výsledkem následného rozboru byla zodpovězena i závěrečná výzkumná otázka: „*Zda má současná právní úprava v této oblasti nějaké mezery, které by zákonodárce do budoucna měl vzít v úvahu.*„ Ze zjištěných poznatků lze shrnout, že současná forma implementace SPO do českého právního řádu vzbuzuje řadu výkladových rozepří nejen mezi leteckou společností. Přestože se Úřad pro civilní letectví snaží některé situace blíže interpretovat, bylo by vhodné ze strany zákonodárce zaujmout větší iniciativu ve snaze udělat potřebné kroky k odstranění palčivých nesrovnalostí.

⁹⁶ Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů

⁹⁷ Konsolidované znění Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu...

Seznam použitých zdrojů

Tištěné zdroje

ČAPEK, Jan a kol. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. 362 s.

DVOŘÁKOVÁ, Vladimíra a kol. *Evropeizace veřejné sféry*. Praha: C.H. Beck, 2010. 149 s.

FILIPEC, Ondřej. *Evropeizace: rámec pro analýzu*. Olomouc: Iuridicum Olomoucense, o.p.s. 2019, 116 s.

HODAČ, Jan a kol. *Evropské křižovatky*. 1. vyd. Brno: Eurion, 2013. 181 s

KRÁL, Richard. *Směrnice EU z pohledu jejich transpozice a vnitrostátních účinků*. Praha: C.H. Beck, 2014, 237 s.

STREJČEK, Jaromír a kol. *Léta létání*. Praha: Nadas, 1979. 337 s.

ŠEBESTA, Jakub. *Rozdíly mezi JAR-FCL a Part-FCL pro vydání průkazu způsobilosti*. Brno, 2013. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství.

Elektronické zdroje

COTELLA, Giancarlo, RIVOLIN , Umberto Janin. The Europeanization of Territorial Governance: results from an analysis across the board. In: *AESOP Annual Congress 2018 – Making Space for Hope, Gothenburg* 10. – 14. června 2018: sborník příspěvků konference [online]. Torino: Politecnico di Torino-IRIS, 2018 [cit. 2023-01-18]. Dostupné z: databáze OpenAIRE

DEBYSER, Ariane. *Letecká doprava: Ochrana civilního letectví* [online]. europarl.europa.eu, 2003-2022 [cit. 21. února 2023]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/132/letecka-doprava-ochrana-civilniho-letectvi>

EUROCONTROL. About us. *Eurocontrol.int* [online]. ©EUROCONTROL [cit. 2023-02-15]. Dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/about-us>

EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE. About ECAC. *ecac-ceac.org* [online]. ©2001-2023 [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.ecac-ceac.org/about-ecac>

EUROPEAN COMMISSION. Mobility and transport: Single European Sky. *transport.ec.europa.eu* [online]. [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky_en

EUROPEAN PARLIAMENT: FACT SHEETS ON THE EUROPEAN UNION. Air transport: Single European Sky. *europarl.europa.eu* [online]. ©2003-2022 [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/133/air-transport-single-european-sky>

EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY. Regulations. *easa.europa.eu* [online]. ©2023 [cit. 1. února 2023]. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/en/regulations>

EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY. Specialised operations (SPO). *easa.europa.eu* [online]. ©2023 [cit. 2023-03-17]. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/specialised-operations-spo>

GRABBE, Heather. *The EU's Transformative Power: Europeanization Through Conditionality in Central and Eastern Europe*. London: Palgrave Macmillan, 2006, 208 s.

Dostupné z:

https://dl1.cuni.cz/pluginfile.php/632268/mod_resource/content/0/Grabbe%202006%20EU%20Transformative%20Power.pdf

HLOUŠEK, Vít. Proces europeanizace a politické strany v kandidátských zemích. *Sociální studia* [online]. 2004, roč. 1, č. 1, [cit. 28. ledna 2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.5817/SOC2004-1-93 s. 101-105>

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). Single European Sky. *iata.org* [online]. ©2003 [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/about/worldwide/europe/single-european-sky/>

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. Environmental Protection / CORSIA / Frequently Asked Questions. *icao.int* [online]. © 2021 [cit. 2023-07-03]. Dostupné z: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-FAQs.aspx>

KNILL, Christoph; LEHMKUHL, Dirk (1999). How Europe matters. Different mechanisms of europeanization. *SSRN Electronic Journal*, [online], 1999, roč. 3, č. 6, s. 1-20. [cit. 28. ledna 2023]. Dostupné z: [10.2139/ssrn.302746](https://ssrn.com/abstract=102139)

KŘEPELKA, Filip a kol. *Právo Evropské unie. Multimediální učební text pro studenty bakalářských programů*. Brno: Masarykova univerzita, 2011, 117 s. Dostupné z: <https://docplayer.cz/28101242-Pravo-evropske-unie-multimedialni-ucebni-text-pro-studenty-bakalarskych-programu-filip-krepelka-katerina-skrivankova-daniel-bacho-libor-havelka.html> s. 44-45

MAREK, Daniel, BRAUN, Michael. Příprava České republiky na regionální politiku Evropské unie – regionalismus versus centralizace. *Mezinárodní vztahy* [online]. 2002, roč. 37, č. 4, [cit. 28. ledna 2023]. Dostupné z: databáze Central and Eastern European Online Library. s. 72-73

NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM. Česká aeronautická společnost. *Ntm.cz* [online]. ©2000-2022 [cit. 2023-02-03]. Dostupné z: <https://www.ntm.cz/heslar/ceska-aeronauticka-spolecnost>

OLSEN, Johan P. The many faces of Europeanization. *Journal of Common Market Studies* [online], 2016, roč. 40, č.5, s. 421-452 [cit. 2022-10-16]. Dostupné z: https://ceses.cuni.cz/CESES-93-version1-3_1_1.pdf

POTĚŠIL, Lukáš. Europeizace a evropské správní právo. *Časopis pro právní vědu a praxi* [online], 2014, roč. 22, č. 3, s. 222-225 [cit. 14. října 2022]. Dostupné z: Databáze Open AIRE

RADA EU. Rada přijala rozhodnutí o požadavcích na kompenzaci emisí z letecké dopravy – program CORSIA, tisková zpráva. *consilium.europa.eu* [online]. Praha, 19. prosince 2022 [cit. 2023-07-03]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2022/12/19/council-adopts-decision-on-offsetting-requirements-for-air-transport-emissions-corsia/>

SEKCE PROVOZNÍ. Směrnice ÚCL. caa.cz [online]. ©2023 [cit. 2011-03-14]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/dokumenty/predpisy/smernice-ucl/>

SKYbrary. European Civil Aviation Conference (ECAC). *skybrary.aero* [online]. ©2021-2023 [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://skybrary.aero/articles/european-civil-aviation-conference-ecac>

SKYbrary. Future of JAA (FUJA). *skybrary.aero* [online]. ©2021-2023 [cit. 2023-03-12]. Dostupné z: <https://www.skybrary.aero/articles/future-jaa-fuja>

TOMÁŠEK, Michal. Lesk a bída „europeizace“ občanského práva. *Právník* [online], 2004, roč. 143, č. 1, s. 1–15 [cit. 28. ledna 2023]. Dostupné z: databáze Kramerius

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Lety s cestujícími dle pravidel EU* [online]. Sekce letová: odbor provozu letadel, 2021. Dostupné z: <https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2021/05/Lety-cestujici->

ÚŘAD VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY. Zahraniční a bezpečnostní politika. *Euroskop.cz* [online]. ©2005-2022 [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://euroskop.cz/evropska-unie/politiky-eu/zahranici-a-bezpecnost/zahranicni-a-bezpecnostni-politika/>

VLÁDA ČR. *Koncepce politiky ČR v EU: aktivní a srozumitelná ČR v jednotné Evropě* [online]. Praha: Úřad vlády ČR, 2015. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Koncepce-politiky-CR-v-EU.pdf>

WEISS, Tomáš. Europeizace a zahraniční politika: prostor pro další výzkum. *Středoevropské politické studie* [online]. 2013, roč. 15., č. 4, s. 268-283 [cit. 28. ledna 2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.5817/CEPSR.2013.4.268>

ZEMANOVÁ, Štěpánka. Výzkum europeizace – aktuální problémy a perspektivy. *Mezinárodní vztahy*, [online]. 2007, roč. 42, č. 4, s. 29-51. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://sekarl.euba.sk/arl-eu/en/csg/?repo=eurepo&key=71403643985>

Legislativa a judikatura Evropské Unie

Konsolidované znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství. Úř. Vest. L 293 18. prosince 2008, s. 3

Konsolidované znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 Text s významem pro EHP. Úř. Vest. L 046 , 17. února 2004 S. 0001–0008

Konsolidované znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Text s významem pro EHP). Úř. Vest. L 212 22. srpna 2018, s. 1

Konsolidované znění Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. Úř. Vest. L 296 25. října 2012, s. 1

Konsolidované znění Smlouvy o fungování Evropské unie. Úř. Vest. EU C 326, 26. října 2012
Konsolidované znění Smlouvy o založení Evropského společenství ze dne 25. března 1957. Úř. věst. C 224, 31. srpna 1992, s. 6—79

Konsolidované znění Smlouvy o založení Evropského společenství pro atomovou energii ve znění Smlouva o Evropském společenství pro atomovou energii (Euratom) ze dne 25. března 1957. Úř. Vest. C 203/1

Lisabonská smlouva pozměňující Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o založení Evropského společenství, podepsaná v Lisabonu dne 13. prosince 2007. Úř. Vest. C 306, 17. prosince 2007

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému (Text s významem pro EHP). Úř. Vest. C 300/34, 14. listopadu 2009, s. 34-50

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Úř. Vest. L 240, 07. září 2002 s. 0001–0021

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 80/2009 ze dne 14. ledna 2009 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 2299/89. Úř. Vest. L 35/47, 4. února 2009, s. 47-55

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách. Úř. Vest. L 157, 30. dubna 2004, s. 0007–0017.

Nařízení Komise (EU) č. 379/2014 ze dne 7. dubna 2014, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 965/2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, Úř. Vest. L 123/1, 24. dubna 2014

Nařízení Rady (EHS) č. 2299/89 ze dne 24. července 1989 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů. Úř. Vest. L 220, 29.7.1989, p.1

Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům. Úř. Vest. L 240, 24. srpna 1992 S. 0001–0007

Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství. Úř. Vest. L 240, 24. srpna 1992 S. 0008–0014

Nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby. Úř. Vest. L 240, 24. srpna 1992 S. 0015–0017

Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství. Úř. Vest. L 014 , 22. ledna 1993 S. 0001–0006

Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (kodifikované znění) (Text s významem pro EHP). Úř. Vest. L 248/9, 24. září 2015, s. 9-29

Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti (Text s významem pro EHP). Úř. Vest. L 299/1

Sdělení Komise ze dne 1. prosince 1998 Radě, Evropskému parlamentu, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Letecká doprava a životní prostředí [COM(1999) 640 v konečném znění – nezveřejněno v Úředním věstníku]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/integrating-the-environment-into-aerial-transport.html>

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/101/ES ze dne 19. listopadu 2008, kterou se mění směrnice 2003/87/ES za účelem začlenění činností v oblasti letectví do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství (Text s významem pro EHP), Úř. Vest. L 8/3, 13. ledna 2009, s. 3-21

Smlouva o Evropské unii ze dne 07.02.1992, Úř. Vest. C 191/1, 29. července 1992, s. 1–112

Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství ze dne 25. března 1957

Soudní dvůr EU: Rozsudek ze dne 05. listopadu 2002, *Komise v. Velká Británie, Dánsko, Švédsko, Finsko, Belgie, Lucembursko, Rakousko, Německo*, C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98 (v el. sb. rozh.).

Právní předpisy

Vyhláška č. 108/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 172/1925 Sb. o letectví

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 47/1956 Sb., o civilním letectví (letecký zákon).

Zákon č. 48/1930 Sb., novela zákona o letectví.

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

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

Abstrakt

Bakalářská práce se věnuje problematice europeizace civilního letectví a jejím konkrétním projevům v české národní legislativě. Mimo teoretickou rovinu europeizace a jejích mechanismů je rozebrána i současná forma implementace zvláštního provozu (SPO) do českého právního řádu. V této souvislosti je poukázáno na některé problematické aspekty hojně diskutované v řadách letecké veřejnosti, načež je prezentována úvaha de lege ferenda.

Klíčová slova

Europeizace, civilní letectví, letecké práce, zvláštní provoz (SPO)

Abstract

This bachelor thesis deals with the issue of Europeanization of civil aviation and its concrete implications in the Czech national legislation. Apart from the theoretical level of Europeanisation and its mechanisms, the current form of implementation of Specialised Operations (SPO) into the Czech legal system is analysed. In this context, some problematic aspects widely discussed among the aviation public are pointed out, after which a de lege ferenda consideration is presented.

Keywords

Europeanisation, civil aviation, aerial work, specialised operations (SPO)