

Případové studie

Co je případová studie?

Případová studie je vlastní řešení konkrétních právních otázek, se kterými se potýká praxe v oblasti civilního letectví. Všechna témata a všechny otázky, které jsou Vám nabízeny, jsou reálnými otázkami, které v současné době nemají jedno správné a využívané řešení. Zpracovávání této studie představuje Váš vlastní vstup do aktuálních problematik a jedinečnou možnost se na základě spolupráce lidmi z praxe podílet na jejich řešení, které bude mít skutečný dopad na praxi.

Jak řešit (a psát) případovou studii?

Práce ve skupině

Případovou studii budete zpracovávat jako tým 2 až 3 osob. Na přípravě prezentace i konečného textu případové studie je tedy třeba pracovat v tomto týmu.

Spolupráce s kontaktními osobami – konzultanty

Vzhledem k tomu, že budete řešit reálné otázky, má každé téma přiděleno jednoho konzultanta – osobu z praxe, která se danou problematikou zabývá. Konzultant se orientuje v dané problematice z praktického hlediska, bude Vám schopen jak doporučit, případně i poskytnout určité zdroje, ke kterým byste se jinak nedostali, tak i poskytnout zpětnou vazbu k Vaším úvahám.

Komunikace s konzultanty bude probíhat formou e-mailu. Pokuste se, prosím, svoje otázky na konzultanty formulovat jasně a neočekávejte, že budou reagovat okamžitě. Je tedy třeba si komunikaci s nimi dobře rozvrhnout časově.

Spolupráce s konzultanty není jen možností, ale i povinností. Je třeba si práci rozvrhnout tak, aby mezi Vámi a konzultantem skutečně probíhala komunikace a domluvit se, aby před odevzdáním písemné verze Vaší práce Vám k ní poskytl zpětnou vazbu. Opět prosím, domluvte se tak, abyste další svým konzultantům prostor se k Vaší práci vyjádřit a zároveň ji pak zvládli odevzdat ve stanoveném termínu.

Není vyloučeno, že se se svým konzultantem dohodnete na jiné formě vzájemné komunikace.

Kontakty na Vaše konzultanty Vám budou sděleny vyučujícím po volbě tématu případové studie.

Prezentace případové studie na semináři

Semináře začínají až v průběhu semestru a jsou určeny výhradně případovým studiím a diskusím o nich.

Délka: cca 30-40 minut, doporučuje se používat powerpoint nebo prezi, jiné, doplňující formy prezentace jsou na Vaší volbě (video, handouty, první písemná verze Vaší práce atd...)

Ve chvíli, kdy budete studii prezentovat, ji ještě nemusíte mít napsanou a můžete mít některé otázky nezodpovězené. Pokud tomu tak bude, zapojte tento fakt do vlastní prezentace a naplánujte ji tak, abyste mohli využít diskusi s Vašimi kolegy k tomu, abyste Vámi nevyřešenou otázku byli nakonec schopni zodpovědět.

Seminář tedy může sloužit i jako prostor pro Vás, kde bude možné s kolegy probrat problematické části Vaší práce.

Nepodceňujte však, prosím, přípravu na tuto prezentaci.

Písemná verze případové studie

Deadline: 10. 1. 2018

Formální požadavky: cca 10-15 normostran, formální úprava by měla odpovídat směrnici děkana č. 4/2013. Po domluvě – a za předpokladu, že bude studie zpracovávána jako článek do některého z odborných periodik – je možné využít jinou citační konvenci.

Ke zpracovávání studie je třeba využít primárně ODBORNÉ zdroje. Postoje a řešení navrhovaná Vašimi konzultanty, která buď přijímáte, nebo s nimi polemizujete, můžete také použít a citovat je např. jako e-mail, které potom přiložíte jako přílohu k vlastní práci.

Vzhledem k tomu, že zpracováváte živá témata, je ve hře možnost publikace Vaší práce v některém z odborných periodik. Pokud v průběhu semestru zjistíte, že byste si něco takového chtěli zkusit, jsem Vám k dispozici pro případné konzultace.

Doporučená struktura případové studie

Jak je patrné ze zadání případových studií, vzájemně se od sebe velmi liší. Spojuje je však to, že představují nevyřešené otázky, se kterými se praxe potýká. Některé jsou nastaveny teoretičtější způsobem, některé již méně. V zadáních se neobjevují odkazy ke skutečným kauzám, ale není vyloučeno, že na základě domluvy se svými konzultanty dostanete přístup

k nějakým konkrétním informacím o vlastních reálných situacích, ze kterých zadané nevyřešené otázky pramení.

Je proto očekávatelné, že struktura Vašich prací se nakonec bude lišit.

Pro inspiraci najdete níže dva návrhy, kterými se však nemusíte nechat svazovat, pokud k vašemu problému nebudou sedět. U teoretičtějších prací například nezačnete popisem skutkového stavu, ale naopak popisem problému.

Pište studii jako článek, souvislý text, nikoli v bodech. Jednotlivé části se nemusí jmenovat tak, jak jsou pojmenovány body níže. Citujte, pracujte s odbornou literaturou, judikaturou a právními předpisy.

Pokud budete řešit případ, jehož cílem je zjistit, jakou právní úpravu použít a jak, můžete použít tuto strukturu:

- a) Skutkový stav: Co se stalo?
Zjistěte co nejvíce informací o případu, který řešíte. Popište skutkovou situaci. Je vše jasné? Tvrdí různí aktéři různé věci?
- b) Pojmenujte aktéry
- c) Pojmenujte problematické body skutkové situace, pro které budete hledat právní základ.
- d) Právní základ
Identifikujte právní předpisy a jejich konkrétní ustanovení, které se budou na případ aplikovat, jaké problematické body, např. neurčité pojmy, právní předpisy obsahují a jak se budou ve vašem případě interpretovat a proč.
- e) Sekundární zdroje k dovysvětlení právní úpravy: Použijte odbornou literaturu, resp. judikaturu k tomu, abyste analyzovali problematické otázky
- f) Řešení
- g) Odůvodnění řešení

Pokud budete řešit teoretičtější problém, můžete se inspirovat touto strukturou:

- a) vymezení cíle a vysvětlení problému, kterým se zabýváte
- b) analýza právní úpravy za využití analýzy sekundární literatury, judikatury atd.
- c) řešení
- d) odůvodnění řešení

1. LETECKÉ PRÁVO V MEZINÁRODNĚPRÁVNÍM KONTEXTU

Téma: Realizace článku 83bis Chicagské úmluvy v České republice

Čl. 83bis Chicagské úmluvy zní:

a) Bez zřetele k ustanovení článků 12, 30, 31 a 32 a) v případě, kdy letadlo zaregistrované ve smluvním státě, je na základě dohody o nájmu, pronájmu a výměně letadel nebo na základě jakéhokoliv obdobného ujednání provozováno provozovatelem, jehož hlavní sídlo, nebo jestliže nemá takové sídlo, stálé bydliště, se nachází v jiném smluvním státě, stát registrace může na základě dohody s tímto jiným státem převést na tento stát všechny nebo část svých funkcí a povinností, které mu jako státu registrace náleží k tomuto letadlu podle článků 12, 30, 31 a 32 a). Stát registrace bude zproštěn své odpovědnosti v rozsahu převedených funkcí a povinností.

b) Převod nebude účinný vůči jiným smluvním státům do té doby, pokud dohoda mezi zúčastněnými státy, v níž je tento převod upraven, nebude registrována Radou a publikována v souladu s článkem 83 nebo do té doby, dokud nebudou jednou ze smluvních stran bezprostředně vyrozuměny letecké úřady zainteresovaných států o existenci a předmětu dohody.

c) Ustanovení výše uvedených odstavců a) a b) se také vztahují na případy, předvídané článkem 77.

Protokolem z roku 1980 byl do Chicagské úmluvy doplněn článek 83bis, který reaguje na situace, které vznikají v souvislosti s nájmem, pronájmem a výměnou letadel v mezinárodní letecké dopravě, které jsou relativně časté a které v praxi mohou vést k situacím, že letadlo zapsané do rejstříku státu A je provozováno výlučně ve státě B provozovatelem usazeným v tomto státě, který s letadlem do státu A nikdy nelétá. V takových případech není praktické, aby odpovědnost za bezpečnost létání takového letadla nesl stát A jako stát registrace letadla. Chicagská úmluva tímto ustanovením dává státům možnost převést funkce a úkoly související s výkonem odpovědnosti ze státu registrace na stát provozovatele letadla, přičemž předpokladem pro výkon tohoto práva smluvními státy je existence dohody o nájmu, pronájmu nebo výměně letadel, tedy dohoda soukromoprávního charakteru. Podle některých autorů se zdá, že čl. 83bis, který hovoří o převodu „funkcí a povinností“, ve skutečnosti cílí na převod pravomocí ze státu na stát.

V současnosti Česká republika nemá uzavřenou žádnou mezinárodní smlouvu podle čl. 83bis.

Otázkou, kterou by se tato případová studie měla zabývat, je tedy otázka, zda v kontextu článků 10 a 49 Ústava ČR vůbec umožňuje České republice takovou smlouvu uzavřít, a pokud ano, jakou formu (prezidentská, resortní, vládní?) by taková smlouva měla mít.

Doporučená literatura:

- <http://www.atac.ca/web/images/atac/files/Members Only/Les Alders/Technical Operations Engineering Maintenance/Issues/ICAO Convention Article 83 bis .pdf>
- SVĚRÁK, Michal. Nová kategorie mezinárodních smluv podle zákona o civilním letectví ve vztahu k ustanovení článku 83 bis Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a její ústavně právní meze. *Právník*, 2008, č.6, s. 593-616. ISSN 0231-6625 (POZOR! Toto je relativně starý text, který už nemusí být aplikovatelný na současnou situaci.)

Kontaktní osoba: Mgr. Michal Svěrák

2. ODPOVĚDNOST LETECKÉHO DOPRAVCE A PRÁVA CESTUJÍCÍCH

Téma: „**Výjimečné okolnosti**“ v kontextu nařízení (ES) č. 261/2004

Přestože Soudní dvůr Evropské unie vydal spoustu rozhodnutí s cílem upřesnit výklad pojmu „výjimečných okolností“ dle nařízení (ES) č. 261/2004, tvrzení výjimečných okolností je ze strany leteckých dopravců stále nejčastější argument, kterým se pokoušejí zbavit odpovědnosti vyplatit odpovídající kompenzaci. Letečtí dopravci navíc ignorují požadavky (prokázání výjimečných okolností) a používají tuto magickou formuli s cílem odradit cestující od vymáhání nároku.

Nejasný výklad znemožňuje jednotlivcům jasné chápání práva cestujících v letecké dopravě. Zároveň je to příčina narůstajících soudních sporů v této věci. Tato práce se bude zabývat interpretací pojmu „výjimečných okolností“ a pokusí se zodpovědět, otázku, zda je vůbec možné tento pojem jasně definovat, jakou roli v právní regulaci hraje a zda-li by nebylo možné právní úpravu nějakým způsobem zpřesnit.

Kontaktní osoba: Mgr. Jakub Havej, CEO ClaimAir

3. PROVOZNÍ BEZPEČNOST

Téma: **Koncept just culture a jeho role v českém právním systému**

Nařízení (EU) č. 376/2014 a nařízení (EU) č. 996/2010 používá koncept „*just culture*“, resp. v českém překladu „spravedlivého posouzení“, který, zdá se, narušuje klasické chápání zavinění v pracovněprávní, správní a trestní odpovědnosti a podle kterého by za určitých okolností neměla být osoba jakkoli „trestána“ za to, že způsobí nějaký škodlivý následek, pokud jednala v souladu se svým výcvikem a znalostmi a případně tento škodlivý následek i ohlásila. Tento koncept je českému právnímu řádu cizí a vstupuje do něj až s přímo použitelnými předpisy EU.

Cílem této studie je pokusit se určit zda a jaké důsledky plynou ze zavedení tohoto konceptu pro aplikační praxi na poli pracovního práva, správního trestání nebo trestního práva a zda je nutné tento koncept nějakým způsobem adaptovat do českých vnitrostátních právních předpisů.

Tuto studii je možné pojmout i komparativním způsobem a zmapovat řešení adaptace tohoto konceptu v jiných zemích EU.

Kontaktní osoba: Mgr. Tomáš Pustina, Ministerstvo dopravy

4. LETECKÉ/LETOVÉ SLUŽBY

Téma: Odpovědnost za poskytování letových provozních služeb civilnímu letadlu při zkoordinovaném průletu civilního letu aktivovaným omezeným prostorem

Tato studie směřuje do oblasti střetu mezi létáním civilních letadel (tj. podle pravidel v zásadě založených na Přílohách k Chicagské úmluvě a dalších standardech, doporučeních a postupech ICAO) a létáním státních letadel. Pro účely létání státních (tj. vojenských, policejních atd.) letadel a pro jejich specifické operace je možné vyčlenit určitou část vzdušného prostoru. I v situaci, kdy takovýmto omezeným prostorem prolétá civilní letadlo, musí některý subjekt odpovídat za poskytování letových provozních služeb (ATS) tomuto letadlu.

Jaký subjekt je tedy odpovědný za poskytování ATS při zkoordinovaném průletu civilního letu aktivovaným omezeným prostorem (např. pro účel OAT letu)? Je to civilní poskytovatel ATS (tedy ŘLP ČR, s. p.) nebo je to vojenské stanoviště ATS? Jaké normy se budou v tomto případě aplikovat? Kdo je z právního pohledu chápán jako tzv. odpovědné stanoviště? V rámci této případové studie je třeba zohlednit, jaký druh služby je poskytován, třídu vzdušného prostoru a další relevantní aspekty. Studie by také měla obsahovat srovnání případů, kdy je uživatelem prostoru vojenské stanoviště ATS versus civilní uživatel, tj. právnická či fyzická osoba, která není stanovištěm ATS.

Kontaktní osoba: Ing. Marek Dočkal, Řízení letového provozu, s.p.

5. OCHRANA CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

Téma: Osoby ověřující ochranu letectví EU

Ustanovení 11.6.3 nařízení Komise (EU) 2015/1998, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, stanoví základní pravidla pro činnosti „osob, které ověřují ochranu letectví EU před protiprávními činy“. Cílem tohoto ustanovení je odlehčit Úřadu pro civilní letectví a umožnit mu některé činnosti, které by měly v první řadě vykonávat zaměstnanci Úřadu, přenést na zvláště vyškolené a pověřené osoby. Tento

instituty se zdá připomínat institut přenesení výkonu státní správy, ale i nezávislých auditorů a dalších. V ČR se tento institut zatím nepoužívá, mj. i proto, že není jistota o jeho právním charakteru.

Cílem této práce je zmapovat charakter tohoto institutu, přinést ucelený přehled veškerých požadavků na osoby ověřující ochranu letectví EU před protiprávními činy a pokusit se navrhnout metodiku pro vytvoření schvalovacího procesu těchto osob v rámci českého právního systému. Některé státy EU tento institut využívají, proto by bylo případně možné zjistit, jakým způsobem a zda to není možné využít jako inspiraci pro české řešení.

Kontaktní osoba: Mgr. Vítězslav Kulawiec

6. LETECKÁ DOPRAVA

Téma: Vliv Brexitu na oblast obchodní letecké dopravy mezi ČR (EU) a UK

Velká Británie byla po celou řadu let součástí Evropské unie a jako taková podřizovala své právo tomu evropskému a naopak to evropské bylo integrální součástí jejího právního řádu. Tato symbióza, ve které se mj. rozvinula právě i komplexní úprava civilního letectví, by vystoupením UK z EU měla skončit a měla by být nahrazena jiným, na mezinárodním právu veřejném založeným, vztahem.

V rámci této případové studie mají studenti za úkol tuto situaci analyzovat z právního hlediska a rozpracovat možné scénáře řešení vztahů v letecké dopravě mezi odcházející UK a Evropskou unií, případně ČR.

Prvním krokem práce studentů by tedy mělo být zejména krátké shrnutí aktuálního smluvního rámce v EU (včetně UK), případně aktuálního provozního stavu mezi ČR a UK (jedná se o jednotný letecký přepravní trh EU na základě nařízení EP a Rady (ES) č. 1008/2008, jaké jsou svobody vzduchu apod.). V návaznosti na to by bylo vhodné rozpracovat možné scénáře či alternativy řešení Brexitu s ohledem na smluvní právní úpravu v civilním letectví (tj. např. zachovat/omezit jednotný přepravní trh v rámci nové smluvní úpravy UK – EU jako celek nebo využívat původní dvoustranné letecké dohody mezi členskými státy EU a UK či sjednat nové dvoustranné dohody?), případně zhodnotit také provozní dopady každé alternativy včetně krajního řešení pro případ, že by se EU a UK nebyla schopna dohodnout na konkrétní podobě vztahů v letecké dopravě (tj. mezi EU a UK by žádná smlouva o obchodní letecké dopravě neexistovala).

Kontaktní osoba: Mgr. Tomáš Vokatý, Ministerstvo dopravy

7. OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Téma: Hluk v letecké dopravě

Dle statistik jsou největšími původci venkovního hluku, tedy hluku produkovaného lidskou činností, který je pocíťován neurčitým okruhem osob v jejich soukromém prostředí automobilová doprava (cca 80% celkové hladiny hluku), železniční doprava (cca 15% celkové hladiny hluku) a letecká doprava (cca 4% celkové hladiny hluku). Menšími původci venkovního hluku jsou pak průmysl (se svými cca 0,5% celkové hladiny hluku) a hluk vytvářený stavební činností, hluk ze sousedství a hluk vytvářený při trávení volného času.

Přestože, jak vyplývá z výše uvedeného, letecká doprava není producentem nejvyššího objemu hlukových emisí, úprava právní regulace týkající se omezení hluku produkovaného činností v tomto odvětví doznala obdobné pozornosti jako v odvětví automobilové či železniční dopravy.

Cílem této práce je porovnat míru regulace venkovního hluku v jednotlivých odvětvích a formulovat důvody, proč je zrovna odvětví letecké dopravy v této oblasti relativně silně regulované.

Kontaktní osoba: Mgr. Lucie Pichlerová