

## ZODPOVEDNOSŤ LETECKÝCH DOPRAVCOV A PRÁV A CESTUJÚCICH LIABILITY OF AIR CARRIERS AND PASSENGER RIGHTS

Rastislav Funta<sup>1</sup>

DOI: <https://doi.org/10.24040/pros.13.11.2020.svp.61-76>



### Abstrakt

*Rôzne právne rámce a ideológie ovplyvnili rozvoj viacúrovňovej regulácie civilného letectva vzhľadom na ochranu spotrebiteľa a režimov obmedzenej zodpovednosti. Takýto vývoj sa odráža v pokroku na medzinárodnej úrovni po tom, čo medzinárodná organizácia pre civilné letectvo prijala základné zásady ochrany cestujúcich v leteckej doprave. Tento článok diskutuje o ochrane spotrebiteľa a zodpovednosti leteckých dopravcov v oblasti leteckej dopravy. Článok sa rovnako zaoberá existujúcim medzinárodným právom v oblasti zodpovednosti leteckých dopravcov a režimami práv cestujúcich v EÚ a USA.*

### Kľúčové slová

Ochrana spotrebiteľa, medzinárodná organizácia civilného letectva, zodpovednosť leteckých dopravcov, EU, USA

### Abstract

*Different legal frameworks and ideologies have influenced the development of multi-level civil aviation regulation with regard to consumer protection and limited liability regimes. Such developments are reflected in progress at international level after the adoption by the International Civil Aviation Organization of the basic principles of the protection of air passengers. This article discusses consumer protection and air carriers' liability in the field of air transport. The article also addresses existing international airline liability law and EU and US passenger rights regimes.*

### Keywords

Consumer Protection, International Civil Aviation Organization, Airline Liability, EU, USA

---

<sup>1</sup> Doc. JUDr. Rastislav FUNTA, Ph.D., LL.M.; Vysoká škola Danubius, Richterova č. 1171, 925 21 Sládkovičovo, Slovenská republika, e-mail: rastislav.funta@vsdanubius.sk

## Úvod

V priebehu posledných rokov došlo k postupnému nárastu práv cestujúcich v leteckej doprave. Príkladom je napr. zákon o právach cestujúcich v leteckej doprave (USA); zákon o ochrane práv spotrebiteľov (Ruská federácia), pravidlá pre cestujúcich a batožinu v civilnom letectve (Čína); nariadenie o ochrane spotrebiteľov (Saudská Arábia); zákon o právach cestujúcich v leteckej doprave (Izrael) a pod. V rámci práva Európskej únie (EÚ)<sup>2</sup> platí nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004<sup>3</sup> ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá o kompenzáciách a pomoci cestujúcim v prípade odmietnutia nástupu do lietadla a zrušenia alebo veľkého meškania letov. Zatiaľ čo iniciatívy na ochranu spotrebiteľa tradične vychádzali z politických reakcií na domáce obavy, ako sú nekalé zmluvné podmienky a škody spôsobené chybnými výrobkami, súčasné právne predpisy sa týkajú "špecializovaných" práv spotrebiteľov. Príslušné právne predpisy EÚ v tejto oblasti zahŕňajú smernicu 2005/29/ES<sup>4</sup> o nekalých obchodných praktikách podnikateľov voči spotrebiteľom na vnútornom trhu a smernicu 2011/83<sup>5</sup> o právach spotrebiteľov. Špecifické usmernenia boli vydané v roku 2016 v oblasti "cestovného ruchu".<sup>6</sup> Na medzinárodnej úrovni boli usmernenia OSN o ochrane spotrebiteľa prijaté konsenzom v roku 1985 po tom, ako v roku 1975 vyzvala Consumer International (neskôr Medzinárodná organizácia spotrebiteľských zväzov), aby vytvorila vzorový kódex ochrany spotrebiteľa.<sup>7</sup> Z obavy o rýchle šírenie národných právnych predpisov v špecializovanej oblasti práv cestujúcich v leteckej doprave medzinárodné spoločenstvo vyzvalo Medzinárodnú organizáciu civilného letectva (ICAO)<sup>8</sup> v roku 2013 aby vyvinulo "súbor základných zásad ochrany spotrebiteľov", ktorými sa má na národnej úrovni dosiahnuť "primeraná rovnováha medzi ochranou spotrebiteľa a celkovou konkurencieschopnosťou, pri zohľadnení potreby štátov vzhľadom na rôzne sociálne, politické a ekonomické charakteristiky;

---

<sup>2</sup> MAZÁK, J. - JÁNOŠÍKOVÁ, M. Základy práva Európskej únie. 2009.

<sup>3</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá o kompenzáciách a pomoci cestujúcim v prípade odmietnutia nástupu do lietadla a zrušenia alebo veľkého meškania letov. Po prepuknutí ochorenia COVID-19 Európska komisia schválila Oznámenie Komisie Výkladové usmernenia k predpisom EÚ o právach cestujúcich v kontexte vývoja situácie COVID-19 a Odporúčanie Komisie (EÚ) 2020/648 z 13. mája 2020 týkajúce sa poukazov ponúkaných pasažierom a cestujúcim ako alternatívnu náhradu za zrušené balíky cestovných služieb a dopravné služby v súvislosti s puandémiou COVID-19.

<sup>4</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2005/29/ES z 11. mája 2005 o nekalých obchodných praktikách podnikateľov voči spotrebiteľom na vnútornom trhu.

<sup>5</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2011/83 z 25. októbra 2011 o právach spotrebiteľov.

<sup>6</sup> Usmernenia OSN pre ochranu spotrebiteľa, 2016.

<sup>7</sup> Usmernenia OSN pre ochranu spotrebiteľa, 2003.

<sup>8</sup> MRÁZ, S. - POREDOŠ, F. - VRŠANSKÝ, P. Medzinárodné verejné právo. 2003.

s existujúcimi nástrojmi." Medzinárodné právo existuje v oblasti zodpovednosti leteckých dopravcov podľa Montrealského dohovoru z roku 1999, ktorý stanovuje dvojstupňový režim zodpovednosti za "nehody", ku ktorým došlo počas uplatňovania medzinárodnej zmluvy o preprave cestujúcich, batožiny a nákladu: objektívna zodpovednosť a prezumpcia zodpovednosti.<sup>9</sup> S cieľom lepšieho pochopenia je potrebné rozvinúť chápanie pojmov "práva cestujúcich v leteckej doprave" a "zodpovednosť leteckého dopravcu".<sup>10</sup> V úvode budeme identifikovať existujúce medzinárodné právo týkajúce sa zodpovednosti leteckých dopravcov v súvislosti so zmluvami o leteckej preprave cestujúcich, batožiny a nákladu. Ďalej uvedieme hlavné zásady ochrany spotrebiteľa, ktoré boli prijaté ICAO. Predtým ako zameriame diskusiu na štyri vybrané kritériá, ktoré by mali riadiť režimy práv cestujúcich v leteckej doprave, preskúmame súčasné právne predpisy EÚ a USA týkajúce sa cestujúcich v leteckej doprave.

## **2. Súčasnú medzinárodné právo: Varšava a Montreal**

ICAO je špecializovaná agentúra OSN zodpovedná za rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy.<sup>11</sup> ICAO prijala Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor) z roku 1999 ako nástupca pôvodného dohovoru o zodpovednosti leteckých dopravcov, Varšavský dohovor z roku 1929. Varšavský dohovor vytvoril prvý jednotný medzinárodný systém pravidiel na svete pre medzinárodnú leteckú prepravu, vrátane obmedzení zodpovednosti leteckého dopravcu. Praktickým prínosom pre cestujúcich a dopravcov bola ochrana; dopravcom bol definovaný rozsah ich zodpovednosti.

Montrealský dohovor zavádza modernizovaný kompenzačný režim pre cestujúcich a dopravcov prostredníctvom zjednodušeného systému obmedzenej zodpovednosti za leteckú prepravu a prepravu cestujúcich.<sup>12</sup> Nadobudnutím účinnosti v roku 2003 Montrealský dohovor zavádza dvojstupňový systém zodpovednosti za "nehody". Prvý stupeň stanovuje prísnu zodpovednosť leteckých spoločností, ktorá je obmedzená na 131.100 SDR (približne 176.000 USD) za smrť alebo zranenie cestujúcich. Druhý stupeň poskytuje predpokladanú zodpovednosť v neobmedzenej výške. Letecký dopravca sa môže odvolať v prípade že môže preukázať, že škoda

---

<sup>9</sup> Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu z 28. mája 1999 (Montrealský dohovor).

<sup>10</sup> HAVEL, G. *The Principles and Practice of International Aviation Law*. 2014.

<sup>11</sup> BARTSCH, I. *International Aviation Law: A Practical Guide*. 2012.

<sup>12</sup> HAMILTON, S. *Practical Aviation Law*. 2011.

nebola spôsobená jeho nedbanlivosťou alebo protiprávnym konaním. V prípade leteckého nákladu je zodpovednosť leteckého dopravcu obmedzená dohovorom podľa váhy: 19 SDR za kilogram. Podľa ustanovení Varšavského dohovoru bola "nehoda" definovaná ako "škoda vzniknutá v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho alebo akejkoľvek iná telesná ujma, ktorú utrpel cestujúci".<sup>13</sup> Montrealský dohovor stanovuje zodpovednosť leteckého dopravcu za "škody vzniknuté v prípade smrti alebo zranenia", ale iba vtedy, ak "nehoda" ktorá mala za následok smrť alebo zranenie sa stala na palube lietadla alebo v priebehu nastupovania alebo vystupovania. Čo sa teda podľa tohto predpisu rozumie pod nehodou? Situácia zahŕňajúca pohodený plastový obal na deku na podlahe lietadla, ktorý spôsobí, že cestujúci sa pošmykne a utrpí zranenie, nie je v zmysle Montrealského dohovoru zaradený pod "nehodu", pretože to nepredstavuje "neobvyklú alebo neočakávanú udalosť".<sup>14</sup> Rozhodujúcim je existencia príčinnej súvislosti medzi nehodou a vznikom ujmy; udalosť musí byť kvalifikovaná ako "nehoda". Nárok uplatnený v zmysle Montrealského dohovoru podlieha oveľa štedrejšim úrovňam kompenzácie za smrť alebo zranenie osôb, ako v rámci Varšavského systému; limity sú predmetom preskúmania každých päť rokov. Montrealský dohovor zrušil obmedzenia Varšavského systému. Tie sa považovali za svojvoľné, a boli nahradené dvojstupňovým prísny režimom zodpovednosti.

Zámerom bolo, aby bol celý Varšavský systém nahradený Montrealským dohovorom. Celkový počet členských štátov ICAO je 193. Vzhľadom na to, že väčšina štátov s veľkým významom pre leteckú dopravu je už signatárom Montrealského dohovoru, existuje relatívne dobré globálne pokrytie. V leteckom priemysle sa však vyskytujú obavy, že v skutočnosti je úroveň uplatňovania a presadzovania neuspokojivá.<sup>15</sup> V dôsledku toho podľa Medzinárodnej asociácie leteckých prepravcov (IATA), ktorá reprezentuje letecké spoločnosti, je to výsledkom "existencie rôznych režimov zodpovednosti, ktoré mali byť nahradené naďalej existujú po celom svete. To znamená, že cestujúci v mnohých prípadoch nemajú možnosť zvýšenej ochrany ktorú poskytuje Montrealský dohovor ... [a] rovnako letecké spoločnosti a prepravcovia nemôžu využívať významné výhody, ktoré ponúka Montrealský dohovor".<sup>16</sup> Zdá sa, že práve tento nedostatok spoločného globálneho prístupu prinútil štáty reagovať vo forme výzvy na vypracovanie základných zásad v rámci medzinárodného fóra, ICAO.

---

<sup>13</sup> Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel týkajúcich sa medzinárodnej leteckej dopravy (1929).

<sup>14</sup> Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu z 28. mája 1999 (Montrealský dohovor), čl. 17.

<sup>15</sup> SPECIALE, R. Fundamentals of Aviation Law. 2006.

<sup>16</sup> IATA, "Režim univerzálnej zodpovednosti za medzinárodnú leteckú dopravu - Montrealský dohovor z roku 1999".

### **3. Základné zásady ICAO**

V júli 2015 prijala Rada ICAO ako odpoveď na žiadosť Singapuru a ďalších členských štátov ICAO nezáväznú základnú zásadu pre cestujúcich v leteckej doprave.<sup>17</sup> Základné zásady majú byť "živým dokumentom", ktorý sa bude v budúcnosti upravovať. To dokazuje, že tvorba globálnych politík v tejto oblasti zostáva pokroková, čo je zaujímavé, pretože medzinárodné právo ohľadne zodpovednosti leteckého dopravcu existuje už viacero rokov. Nové základné zásady sú kategorizované podľa troch rôznych stupňov: (1) pred cestou, (2) počas cesty a (3) po ceste. Kľúčové ustanovenia sú zhrnuté v nasledujúcej časti. Pred cestou by cestujúci/m:

- (1) mali mať prístup k informáciám o svojich právach, vrátane pomoci v prípade prerušenia služby, ak sú k dispozícii;
- (2) mala byť poskytnutá pomoc pri výbere - ponuka cien/služieb;
- (3) mala byť poskytnutá informácia s cieľom zvýšiť povedomie o právach a potenciálnych možnostiach riešenia sporov; a
- (4) mali byť upozornení na všetky relevantné vlastnosti služby vrátane
  - a) ceny (cestovné, dane, poplatky a príplatky),
  - b) mali byť poskytnuté všetky informácie vzťahujúce sa na výšku estovného
  - c) mala byť poskytnutá informácia ohľadne leteckej spoločnosti.

Počas cesty by cestujúci mali:

- (1) byť informovaný o osobitných okolnostiach týkajúcich sa cesty, najmä ak existuje narušenie poskytovania služby;
- (2) obdržať náležitú starostlivosť v prípade presmerovania a/alebo kompenzácie, ak je to stanovené príslušnými predpismi;
- (3) obdržať náležitú starostlivosť v prípade závažných problémov, ktoré ich ponechávajú v mimoriadne zraniteľnej pozícii; a
- (4) mať prístup k leteckej preprave nediskriminačným spôsobom s primeranou pomocou, ak ide o zdravotne postihnuté osoby.

---

<sup>17</sup> ICAO, "Rada ICAO prijala základné princípy ochrany spotrebiteľa a novú dlhodobú víziu pre liberalizáciu leteckej dopravy" (2015).

Počas cesty by cestujúci mali:

(1) obdržať jednoznačnú odpoveď o postupe vybavovania sťažností.

Na prvý pohľad sú hlavné zásady chápané ako usmernenia pre členské štáty ICAO, aby ich zväžili pri rozvíjaní nových ochranných opatrení a vnútroštátnych právnych predpisov. Otáznym zostáva, ako najlepšie zosúladiť základné zásady s režimami práv cestujúcich v leteckej doprave, ktoré už existujú v mnohých štátoch a regiónoch. Znenie "tam, kde sú stanovené príslušnými predpismi" zdôrazňuje, že základné zásady neodkazujú na ustanovenia Montrealského dohovoru. Ako uvidíme v ďalších častiach právne predpisy o právach cestujúcich v leteckej doprave sa zvyčajne snažia predvídať čo sa stane s cestujúcim a čo sa stane s letom. Základné zásady tiež jasne zdôrazňujú potrebu, aby štáty vzdelávali spotrebiteľov o ich právach, a aby letecké spoločnosti poskytovali úplnú transparentnosť a zabezpečili jasnú komunikáciu. To naznačuje, že pokiaľ ide o leteckú dopravu, cestujúci sa môže nachádzať vo viac ako jednej jurisdikcii počas jednej cesty. Pre cestujúceho by nemalo byť ťažké získať informácie o svojich právach a podať sťažnosť. Na dosiahnutie plne funkčného systému je potrebná značná koordinácia na medzinárodnej úrovni. Hoci ICAO uznáva, že jednotlivé vlády by mali mať flexibilitu na rozvoj vnútroštátnych režimov ochrany spotrebiteľa, varuje tiež, že všetky vnútroštátne predpisy by mali byť vyvážené medzi poskytovaním ochrany spotrebiteľov a zabezpečením konkurencieschopnosti priemyslu. Môžeme povedať, že prekrývajúce sa režimy vo všeobecnosti spôsobujú mätúcu situáciu cestujúcich v leteckej doprave. Tento režim vytvára pre letecké spoločnosti neisté prevádzkové prostredie. Bohužiaľ, iniciatívy na ochranu spotrebiteľov a ich vplyv na medzinárodnú leteckú dopravu ešte neboli úplne analyzované. Pravdepodobne na základe toho, že určitá štandardizácia globálneho prístupu k navrhovaniu práv cestujúcich v leteckej doprave prinesie väčšiu právnu istotu a schopnosť posúdiť finančné riziká, letecký priemysel voči IATA jednohlasne schválil základné zásady. Montrealský dohovor poskytuje "exkluzívny a jednotný právny rámec pre zodpovednosť leteckého dopravcu pri medzinárodnej leteckej preprave cestujúcich a batožiny vrátane škôd spôsobených meškaním letu".<sup>18</sup> Zákonodarcovia, ktorí sa zaoberajú vytváraním režimov práv cestujúcich v leteckej doprave, sa snažia v zásade poskytnúť pomoc a nápravu postihnutým cestujúcim, než aby sa zaoberali tým, čo sa skutočne stalo s ich letmi. To, ako uvidíme, podčiarkuje rozdiely

---

<sup>18</sup> ICAO "Ochrana spotrebiteľa: Spoločný prístup požadovaný medzi vládami a priemyslom".

medzi režimami práv cestujúcich v leteckej doprave a režimom zodpovednosti leteckého dopravcu.<sup>19</sup>

#### 4. Práva cestujúcich v EÚ a USA

V tejto časti sústredíme našu pozornosť na práva cestujúcich v EÚ a USA ako aj na opatrenia prijaté na rozvoj práv cestujúcich v leteckej doprave. Pri pohľade na úpravu v EÚ môžeme konštatovať, že letecká doprava bola prvým sektorom, ktorý mal prospech z práv cestujúcich podľa smernice 90/314/EHS (smernica o balíku cestovných služieb)<sup>20</sup> a nariadenia (EHS) č. 295/91 (nariadenie o odmietnutí nástupu do lietadla) ktoré bolo nahradené nariadením (ES) č. 261/2004.<sup>21</sup> Celkovo sa týmito právnymi predpismi EÚ usiluje dosiahnuť nielen vysoká úroveň ochrany spotrebiteľov pre cestujúcich v leteckej doprave, ale tiež zdôrazňuje sa význam spravodlivej rovnováhy medzi záujmami leteckých dopravcov a cestujúcimi. Podľa odôvodnenia 1 nariadenia 261/2004: “konanie spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa.”

Je to v súlade s čl. 12 a čl. 169 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) o podpore záujmov spotrebiteľov a zabezpečení vysokej úrovne ochrany spotrebiteľa. Ochrana spotrebiteľa je v centre záujmu politik EÚ.<sup>22</sup> Nariadenie 261/2004 sa vzťahuje na všetky lety odlietajúce z letiska EÚ a na všetkých dopravcov EÚ; lety prevádzkované leteckými dopravcami z krajín mimo EÚ smerujúce do EÚ nepatria do jeho pôsobnosti. Súdny dvor (SDEÚ) sa niekoľkokrát v reakcii na žiadosti predložené vnútroštátnymi súdmi členských štátov zaoberal zlučiteľnosťou práv cestujúcich s odškodnením v prípade meškania alebo zrušenia letov podľa spoločných pravidiel s právami cestujúcich podľa Montrealského dohovoru.<sup>23</sup> V skutočnosti bolo v tejto oblasti prijatých viacero rozsudkov zo strany Súdneho

---

<sup>19</sup> FUNTA, R. Medzinárodné právo/International law/Internationales recht/Diritto internazionale/Международное право. 2010.

<sup>20</sup> Smernica Rady z 13. júna 1990, o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb.

<sup>21</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 Text s významom pre EHP.

<sup>22</sup> PROCHÁZKA, R. – ČORBA, J. Právo Európskej únie. 2006.

<sup>23</sup> Rozsudok Súdneho dvora (veľká komora) z 23. októbra 2012, C-581/10 a C-629/10, Emeka Nelson a i. proti Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc a i. proti Civil Aviation Authority, EU:C:2012:657.

dvora, ktoré mali významný vplyv na výklad nariadenia 261/2004 vnútroštátnymi orgánmi na presadzovanie práva a vnútroštátnymi súdmi. Rozhodnutia sa uplatňujú priamo a preto sú právne záväzné pre letecké spoločnosti. Však pokiaľ neexistuje spoločný prístup k tejto judikatúre, leteckí dopravcovia, cestujúci, ako aj vnútroštátne orgány presadzovania práva nevedia vždy, ako uplatňovať tieto rozhodnutia. To viedlo k rozdielnym výkladom pravidiel a teda k rozdielom v uplatňovaní nariadenia v členských štátoch. Treba zdôrazniť, že práva udelené cestujúcim v leteckej doprave podľa nariadenia 261/2004 sú v súlade s platnými medzinárodnými právnymi predpismi, najmä Montrealským dohovorom z roku 1999. Podľa názoru Súdneho dvora sú požiadavky platiť náhradu cestujúcim za meškanie pri príchode a poskytnúť pomoc cestujúcim v prípade oneskorenia pri odchode zlučiteľné s Montrealským dohovorom. Súdny dvor rozhodol, že: "štandardizované a okamžité opatrenia pomoci a starostlivosti nie sú samy osebe prekážkou toho, aby dotknutí cestujúci v prípade, keď im to isté meškanie spôsobilo okrem iného škody zakladajúce nárok na ich náhradu, mohli podať žaloby o náhradu týchto škôd za podmienok upravených Montrealským dohovorom."<sup>24</sup> Thijssen tvrdí, že "súdne spory v rozhodnutiach *Sturgeon, Nelson a McDonagh* sú dostatočným dôkazom toho, že nariadenie je naliehavo potrebné revidovať."<sup>25</sup> Tieto rozhodnutia budú podrobnejšie popísané nižšie. Kritika z obidvoch strán (spotrebiteľov a priemyslu) sa zameriava na obavy, že interpretácie pravidiel EÚ, ktoré sa pravdepodobne niekedy odlišujú, môžu viesť k nedostatku právnej istoty,<sup>26</sup> a preto podporujú zmätok medzi právami cestujúcich v leteckej doprave a zodpovednosťou leteckého dopravcu. Európska komisia navrhla v roku 2013 niekoľko zmien v nariadení č. 261/2004 s cieľom objasniť právny stav, najmä pokiaľ ide o takzvané mimoriadne okolnosti. Legislatívny návrh nedosiahol veľký pokrok. Naopak, Európsky parlament a Európska komisia sa snažia posilniť existujúce práva cestujúcich v leteckej doprave. Európska komisia vo februári 2016 uverejnila plán prípravy oznámenia o interpretačných usmerneniach k nariadeniu 261/2004; 27-stranové oznámenie Európskej komisie bolo uverejnené v júni 2016.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> Rozsudok Súdneho dvora (veľká komora) z 10. januára 2006, C-344/04, *The Queen*, na žiadosť *International Air Transport Association a European Low Fares Airline Association* proti *Department for Transport*, *EU:C:2006:10*. Body. 43 a 45-47.

<sup>25</sup> THIJSEN, Ch. *The Montreal Convention, EU Regulation 261/2004, and the Sturgeon Doctrine: How to Reconcile the Three?* 2013.

<sup>26</sup> BOGUSZAK, J. - ČAPEK, J. - GERLOCH, A. *Teorie práva*. 2004; FÁBRY, B. - KASINEC, R. - TURČAN, M. *Teória práva*. 2019.

<sup>27</sup> Oznámenie Komisie: Výkladové usmernenia k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla,



Oznámenie Komisie, výkladové usmernenia k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a k nariadeniu Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd, zmenenému nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 To nadväzuje na vyhlásenie z decembra 2015 "Stratégia v oblasti letectva pre Európu."<sup>28</sup> V interpretačných usmerneniach sa zdôrazňuje význam výkladu nariadenia 261/2004 pre právo EÚ v oblasti práv cestujúcich v leteckej doprave. V minulosti cestujúci v leteckej doprave nemali výhodu jednotného výkladu, uplatňovania a presadzovania ich práv v rámci EÚ. Ďalším bodom interpretačných usmernení je zabezpečiť väčšiu jednotnosť práv cestujúcich v leteckej doprave vo všetkých členských štátoch EÚ a vo všetkých tretích krajinách, v ktorých príslušné letecké spoločnosti profitujú z trhu leteckej dopravy EÚ vo vzťahu k dvojstranným a mnohostranným dohodám o leteckých službách. S cieľom splniť svoju povinnosť vyplývajúcu z právnych predpisov EÚ musí byť letecký dopravca informovaný o ostatných režimoch práv cestujúcich v leteckej doprave v štátoch, v ktorých pôsobí. Napríklad, ak je služba cestujúceho prerušená pri letoch, ktoré odlietajú z letiska mimo EÚ (napr. Miami International, MIA) smerujúceho do EÚ (napr. Wien Schwechat, WIE) prostredníctvom európskeho dopravcu (napr. Austrian), môže cestujúceho nárok na určité práva podliehať právu USA. Aby neprichádzalo ku kompenzácii cestujúceho podľa nariadenia 261/2004, musí sa preukázať, že postihnutý cestujúci sa už dovolal svojich nárokov podľa práva USA. Táto koordinácia a práca smerom k vnútornému a vonkajšiemu zosúladieniu práv cestujúcich v medzinárodnom letectve je rozhodujúca. V skutočnosti riešenie nedostatkov a nezrovnalostí v právnych predpisoch EÚ nekoordinovaným spôsobom spôsobuje viac roztrieštenosti a zhoršuje aktuálny stav. V USA Ministerstvo dopravy zaviedlo v roku 2009 práva cestujúcich v leteckej doprave ako (prvú) rozšírenú ochranu cestujúcich v leteckej doprave. Druhým predpisom, ktorý bol vydaný v roku 2011, a tretím predpisom bol vytvorený americký letecký zákonník cestujúcich (APBOR). Účelom tohto predpisu je zmierniť ťažkosti cestujúcich v leteckej doprave počas zdĺhavých oneskorení a inak podporiť zodpovednosť leteckých dopravcov voči spotrebiteľom. APBOR je k dispozícii všetkým cestujúcim leteckej spoločnosti, ktorí lietajú na amerických a

---

v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a k nariadeniu Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd, zmenenému nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002.

<sup>28</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, Stratégia v oblasti letectva pre Európu, SWD(2015) 261.

zahraničných leteckých spojoch do a zo Spojených štátov. APBOR sa zaoberá bežnými prerušeniami prevádzky, ako sú oneskorenia, zrušenie a odklon letu, atď. Cestujúci v leteckej doprave majú právo do 24 hodín zrušiť rezerváciu vykonanú v omyle za splnenia určitých podmienok. Ak je cestujúci nedobrovoľne "vyradený" zo svojho potvrdeného letu, t.j. ak je cestujúcemu "zamietnutý vstup na palubu lietadla" podľa pravidiel EÚ a letecká spoločnosť zariadi náhradnú prepravu, ktorá má plánovaný prilet na konečné miesto určenia ako bol stanovený pôvodný čas priletu (medzi jednou a štyrmi hodinami na medzinárodných letoch), letecká spoločnosť musí zaplatiť cestujúcim sumu rovnajúcu sa 200% jednosmerného cestovného do konečného miesta určenia v daný deň s maximálnou sumou 650 USD. Ak sa náhradnou prepravou cestujúci dostane na miesto určenia neskôr o viac ako dve hodiny (viac ako štyri hodiny pri medzinárodných letoch), alebo ak letecká spoločnosť neuskutoční žiadnu náhradnú prepravu, kompenzácia sa zdvojnásobí (400 percent jednosmerného cestovného, a maximálne 1300 USD). Podľa APBOR, ak je z akéhokoľvek dôvodu let zrušený, podstatne oneskorený alebo naplánovaný na iný čas, má cestujúci právo na premerovanie letu bez dodatočných nákladov alebo získať plnú náhradu. Politika leteckých spoločností sa však líši od toho, čo predstavuje "podstatné" oneskorenie alebo zmenu plánu.

## **5. Príklady režimov práv cestujúcich v leteckej doprave**

V tejto záverečnej časti článku poukazujeme na nasledovné štyri aspekty v leteckej doprave: bezpečnosť, prerušenie dopravy, proporcionalita a rovnaké podmienky pre leteckých dopravcov. Sú to aspekty v oblasti leteckej dopravy, ktoré by zákonodarcovia mali zohľadňovať pri koncipovaní právnych režimov ochrany cestujúcich v leteckej doprave. Na prvé miesto zaradíme bezpečnosť. Je nesporné, že bezpečnosť a ochrana civilného letectva sú najvyššou prioritou členských štátov ICAO. Bezpečnosť letectva je skutočne v centre záujmu ICAO. Bezpečnosť zahŕňa širokú škálu činností v leteckej doprave, t.j. letovú spôsobilosť lietadiel a posádky, bezpečnosť dráhy, leteckú navigáciu atď. Režimy ochrany spotrebiteľa by nikdy nemali "ohroziť zdravie alebo bezpečnosť". V leteckom priemysle vznikajú okolnosti, ktoré môžu mať vplyv na rozhodnutie o odložení letu. Letecký dopravca a kapitán lietadla musia vždy najprv zvážiť bezpečnosť cestujúcich a posádky pri realizácii svojho rozhodnutia. V nariadení č. 261/2004 sa ustanovuje, že leteckí dopravcovia majú povinnosť starať sa

o cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup na palubu, ale nie sú povinní platiť náhradu, ak je prerušenie spôsobené "mimoriadnou okolnosťou". Právne predpisy neposkytujú výpočet mimoriadnych okolností, ktoré v minulosti ponechali priestor na dosť široký výklad leteckými spoločnosťami. V nadväznosti na rozhodnutie Súdneho dvora vo veci *Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia* sa letecké spoločnosti už nemôžu spoliehať na článok 5 (3) nariadenia č. 261/2004 "mimoriadne okolnosti" v prípade "technických problémov", ktorým sa dalo vyhnúť, ak by sa prijali všetky primerané opatrenia. Technické problémy, ktoré sú bežné alebo neodmysliteľné v leteckej doprave, nebudú leteckým spoločnostiam oslobodené. Na druhej strane prípad *Wallentin-Hermann/Alitalia* a *Aurora Sousa Rodríguez/Air France SA* dramaticky zúžili definíciu mimoriadnych okolností. Prípady *Christopher Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH* a *Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz/Air France SA*<sup>29</sup> boli potvrdené Veľkou komorou Súdneho dvora v roku 2012 vo veci *Emeka Nelson/Deutsche Lufthansa*.<sup>30</sup> Od prípadu *Sturgeon* majú letecké spoločnosti tendenciu nezrušiť dlhé oneskorené lety, ale umožnia cestujúcim zotrvať v omeškaní (v prípadoch *Sturgeon* dvadsaťdva a dvadsaťpäť hodín), aby zabránili povinnosti zaplatiť náhradu podľa čl. 5 a 7 nariadenia č. 261/2004". Vo svojom rozsudku preto Súdny dvor rozšíril na základe zásady rovnakého zaobchádzania právo na náhradu škody podľa čl. 7 nariadenia č. 261/2004, ktoré sa vzťahuje na cestujúcich na zrušených letoch, na cestujúcich na letoch s oneskorením trvajúcim tri hodiny alebo viac. Súdny dvor v rozsudku *Sturgeon* zastával názor, že strata času spojená s meškaním predstavuje "neprijemnosť", na ktorú sa vzťahuje nariadenie č. 261/2004, na rozdiel od "škody", pre ktoré Montrealský dohovor poskytuje základ pre prípadný nárok. Režimy ochrany spotrebiteľa by mali umožňovať zváženie dôsledkov masívnych prerušení. Jedným z dobrých príkladov masívneho narušenia leteckej dopravy je zatvorenie vzdušného priestoru kvôli rizikám spojených so vznikom sopečných erupcií. Sopka Eyjafjallajökull na Islande eruptovala 20. marca 2010. Vzdušný priestor nad väčšinou Európy bol uzavretý z dôvodu potenciálnych rizík pre lietadlá. Desaťtisíce letov boli zrušených a v dôsledku toho boli postihnuté milióny cestujúcich. Jeden írsky cestujúci uviazol v Portugalsku a neskôr si voči spoločnosti Ryanair uplatňoval nárok na preplatenie svojich výdavkov. Tie boli odmietnuté z dôvodu, že erupcia bola mimoriadnou

---

<sup>29</sup> Rozsudok Súdneho dvora (štvrtá komora) z 19. novembra 2009, C-402/07 a C-432/07, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) a Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz proti Air France SA (C-432/07), EU:C:2009:716.

<sup>30</sup> Rozsudok Súdneho dvora (veľká komora) z 23. októbra 2012, C-581/10 a C-629/10, Emeka Nelson a i. proti Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc a i. proti Civil Aviation Authority, EU:C:2012:657.

okolnosťou, ktorá spôsobila zatvorenie vzdušného priestoru, čo bolo to mimo kontroly leteckej spoločnosti. Dublinský súd predložil Súdnemu dvoru otázku, v ktorej sa pýtal, či by to mohlo byť interpretované ako mimoriadna okolnosť, ktorá zbavuje leteckú spoločnosť povinnosti úhrad nákladov. Súdny dvor uviedol, že "Veľké prerušenia môžu zahŕňať situácie vyplývajúce z okolností mimo kontroly prevádzkovateľa, ktoré majú taký rozsah, že vedú k viacerým zrušeniam a/alebo oneskoreniam letov ... [napr. ] meteorologické alebo prírodné javy vo veľkom rozsahu vrátane hurikánov, sopečných erupcií, zemetrasení, povodní, politickej nestability alebo podobných udalostí ...". Súdny dvor uviedol odkaz na predchádzajúcu judikatúru, že zatiaľ čo leteckí dopravcovia sú oslobodení od povinnosti platiť náhradu podľa čl. 7 v prípade mimoriadnych okolností, ich povinnosť poskytovať starostlivosť cestujúcim podľa čl. 9 zostáva v každom prípade zachovaná. Sopečná erupcia však predstavovala mimoriadne okolnosti. Spoločnosť Ryanair bola teda zaviazaná splniť si svoju povinnosť starať sa o cestujúcich.

Naopak, nároky uplatnené v rámci amerického APBORu by pravdepodobne neboli úspešné z dôvodu, že sopečná erupcia je mimo kontroly leteckého dopravcu. Zatiaľ čo letecký dopravca je povinný podniknúť všetky primerané kroky, aby zabránil oneskoreniam a zrušeniam letov, nebude zodpovedný za škody spôsobené oneskorením alebo zrušením letov v situáciách súvisiacich s uzavretím vzdušného priestoru. Toto je tiež pozícia podľa Montrealského dohovoru, v zmysle ktorého: "doprovca nenesie zodpovednosť za škodu spôsobenú oneskorením, ak preukáže, že on a jeho zamestnanci prijali všetky opatrenia, ktoré by mohli byť odôvodnene požadované, aby sa predišlo škodám, alebo že nebolo možné, aby prijali takéto opatrenia". Na prvý pohľad sa zdá, že táto situácia spôsobuje zmätočnú situáciu pre štáty a leteckých dopravcov. Zmluvné štáty Montrealského dohovoru, ktoré sú tiež členskými štátmi EÚ, sa dostali do pozície medzi požiadavky medzinárodného práva a práva EÚ.<sup>31</sup> IATA a Európska asociácia nízkonákladových leteckých spoločností podali na Vrchný súd pre Anglicko a Wales súdne preskúmanie v súvislosti s vykonávaním nariadenia 261/2004. Žalobcovia v tomto ohľade tvrdili, že nariadenie č. 261/2004 nebolo v súlade s medzinárodným právom, konkrétne s ustanoveniami Montrealského dohovoru. Súd uviedol, že pomoc a starostlivosť o cestujúcich, ktoré predpokladá čl. 6 nariadenia č. 261/2004 v prípade veľkého meškania letu, predstavujú štandardné a okamžité kompenzačné opatrenia. Systém v zmysle čl.

---

<sup>31</sup> VALEŠOVÁ, T. Vztah mezinárodního práva a vnitrostátního práva, vztah práva Evropských Společenství, Evropské Unie a vnitrostátního práva. 2003.

6 jednoducho funguje v skoršom štádiu ako systém, ktorý vyplýva z Montrealského dohovoru. Napriek tomu, že Montrealský dohovor v čl. 29 stanovuje výlučnosť pre nároky vyplývajúce z jeho ustanovení, súd sa domnieva, že nariadenie 261/2004 je jednotným právom, pretože pôsobí v skoršom štádiu a predstavuje doplnok k nárokom v zmysle Montrealského dohovoru. V konečnom dôsledku budú spotrebiteľia platiť účty v prospech "dodatočnej" ochrany EÚ.

Nové princípy ICAO však stanovujú, že cestujúci sa môžu nachádzať v situáciách značného narušenia letovej prevádzky, a preto letecké spoločnosti, prevádzkovatelia letísk a všetky zainteresované strany vrátane vládnych orgánov by mali vopred plánovať mechanizmy, aby sa cestujúcim dostala primeraná starostlivosť a pomoc. V čase, keď sa objavujú časté výskyty sopečných erupcií, hurikánov, snehových búrok (alebo aktuálne pandémie COVID-19), je súčasný nedostatok globálnej istoty v oblasti ochrany cestujúcich v leteckej doprave problematický. Podľa Montrealského dohovoru "Montrealský dohovor" vytvára exkluzívny a jednotný právny rámec pre zodpovednosť leteckého dopravcu v medzinárodnej leteckej doprave cestujúcich a batožiny vrátane škôd spôsobených meškaním letu. Napriek tomu trvalé zvyšovanie dopytu po leteckej doprave (po pandémii COVID-19) bude znamenať, že viac ľudí bude využívať leteckú dopravu, a preto sa zvýši počet cestujúcich pravdepodobne ovplyvnených mimoriadnymi okolnosťami. V rámci EÚ existuje nedostatok transparentnosti a zosúladený prístup medzi členskými štátmi. Podľa ICAO by režimy ochrany spotrebiteľa mali odrážať aj zásadu proporcionality.<sup>32</sup> Právo EÚ stanovuje veľmi vysoký prah ochrany spotrebiteľov<sup>33</sup> pre cestujúcich v leteckej doprave. Ako už bolo uvedené, informovanosť spotrebiteľov, vybavovanie sťažností a ich presadzovanie tiež spochybňujú účinnosť nariadenia 261/2004. Niektorí kritici tvrdia, že práva cestujúcich v leteckej doprave sú príliš veľkorysé, a preto sú neprimerané k tomu, čo je k dispozícii v rámci iných režimov práv cestujúcich. Hoci to môže byť pravda v globálnom meradle, ako sme videli v prípade masívnych prerušení, pozícia kritikov môže byť napadnutá, keď sa zvažujú iné režimy EÚ. Cestovanie leteckou dopravou zvyčajne neobsahuje náhradu. Ak je let omeškaný alebo zrušený, postihnutý cestujúci nemusí mať k dispozícii iný spôsob dopravy. Pre železničnú prepravu, na ktorú sa vzťahuje právo EÚ, môžu cestujúci bez straty práva prepravy: Žiadať kompenzáciu za oneskorenia od železničného podniku, ak sa stretáva s meškaním medzi miestom nástupu a

---

<sup>32</sup> SYLLOVÁ, J. - PÍTROVÁ, L. - PALDUSOVÁ, H.; a kol. Lisabonská smlouva, komentář. 2010; BORCHARDT, K. D. Die Rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union. 2020. IVOR, J. – KLIMEK, L. - ZÁHORA, J. Trestné právo Európskej únie a jeho vplyv na právny poriadok Slovenskej republiky. 2013.

<sup>33</sup> KARAS, V. - KRÁLIK, A. Právo Európskej únie. 2012.

miestom určenia... Minimálne náhrady za meškanie sú nasledovné: (a) 25% ceny cestovného lístka za meškanie 60 až 119 minút, (b) 50% ceny cestovného lístka za meškanie 120 minút alebo viac. Ak sa cesta uskutočňuje po mori alebo po vnútrozemských vodných cestách, cestujúci môžu požiadať o náhradu bez straty práva na prepravu: Ak čelia omeškaniu príchodu do konečného miesta určenia, minimálna výška kompenzácie je 25% ceny cestovného lístka za meškanie aspoň: (a) 1 hodinu v prípade plánovanej cesty v trvaní do 4 hodín; (b) 2 hodiny v prípade plánovanej cesty dlhšej ako 4 hodiny, ale nie dlhšej ako 8 hodín; (c) 3 hodiny v prípade plánovanej cesty dlhšej ako 8 hodín, ale nie dlhšej ako 24 hodín; alebo (d) 6 hodín v prípade plánovanej cesty dlhšej ako 24 hodín. Ak oneskorenie prekročí dvojnásobok času stanoveného v písmenách a) až d), kompenzácia je 50% ceny lístka. Nakoniec pre cestujúcich prepravovaných autobusmi právne predpisy EÚ<sup>34</sup> stanovujú, že prepravcovia by mali znížiť nepríjemnosti cestujúcich v dôsledku zrušenia alebo významného oneskorenia ich cesty. Cestujúci by tiež mali mať možnosť zrušiť svoju cestu a uhradiť svoje cestovné lístky alebo pokračovať v ceste alebo získať presmerovanie za uspokojivých podmienok. Ak dopravcovia neposkytnú cestujúcim potrebnú pomoc, cestujúci by mali mať právo na finančnú kompenzáciu. To, čo majú všetky tri vyššie uvedené "režimy" spoločné, je spojenie medzi cenou lístka a kompenzáciou. Platí, že situácia cestujúcich postihnutých v dôsledku zrušenia alebo významného oneskorenia ich cesty na jednej z týchto iných foriem dopravy nemôže byť porovnateľná so situáciou cestujúceho v leteckej doprave. Ako bolo uvedené vyššie, prístup americkej APBOR k kompenzácii nie je spojený s cenou letenky; je to trhovú cenu jednosmernej letenky, ktorá sa následne násobí. Bez ohľadu na prístup k určovaniu odškodnenia bude postup závisieť od existencie a dostupnosti primeraných mechanizmov vybavovania sťažností.

## **Záver**

Pokiaľ ide o leteckú dopravu, základné zásady ICAO sa obmedzujú na to, aby sa cestujúci v leteckej doprave mohli spoľahnúť na účinné postupy vybavovania sťažností, ktoré sa im zrozumiteľne oznámia. Z vyššie uvedenej diskusie sú zaujímavé rozdiely, ktoré prináša nariadenie 261/2004 o leteckých dopravcoch EÚ oproti APBOR pre leteckých dopravcov

---

<sup>34</sup> FUNTA, R. - GOLOVKO, L. - JURIŠ, F. Európa a európske právo. 2020.

z USA. V rámci EÚ existuje nedostatok konzistentnosti pri presadzovaní a uplatňovaní nariadenia 261/2004 v jednotlivých členských štátoch EÚ. Z pohľadu medzinárodného práva je možné uznať, že zámery ICAO sú dobré. Vyššie uskutočnená analýza naznačuje, že pri neexistencii nového medzinárodného dohovoru o právach cestujúcich v leteckej doprave sa normy IATA a Montrealský dohovor môžu javiť ako najvhodnejšie pre všetkých, s účinnou metódou riešenia sporov v zmluvných štátoch ICAO. Globálny priemysel potrebuje jednotný univerzálny systém zodpovednosti, ktorý upravuje medzinárodnú leteckú prepravu cestujúcich a nákladu. IATA preto vyzvala všetky ostatné krajiny, aby ratifikovali Montrealský dohovor s cieľom dosiahnuť požadovanú úroveň jednotnosti v tomto sektore.

## **ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV**

### **Monografie a učebnice:**

BOGUSZAK, J. - ČAPEK, J. - GERLOCH, A. Teorie práva. 2. vydání, Praha: Aspi, 2004. ISBN 978-80-73570-30-9.

BORCHARDT, K. D. Die Rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union. 7. Auflage, Heidelberg: C.F.Müller, 2020. ISBN 978-3-8252-5278-6.

BARTSCH, I. International Aviation Law: A Practical Guide. 1st Edition, New York: Routledge, 2012. ISBN 978-14-0943-287-6.

FÁBRY, B. - KASINEC, R. - TURČAN, M. Teória práva. 2. vydanie, Bratislava: Wolters Kluwer, 2019. ISBN 978-80-571-0127-7.

FUNTA, R. - GOLOVKO, L. - JURÍŠ, F. Európa a európske právo,. Brno: MSD, 2020. ISBN 978-80-7392-334-1.

FUNTA, R. Medzinárodné právo/International law/Internationales recht/Diritto internazionale/Международное право. Brno: Tribun EU, 2010. ISBN 978-80-7399-044-2.

HAMILTON, S. Practical Aviation Law. 5th Edition, Iowa: Iowa State University, 2011. ISBN 978-15-6027-763-7.

HAVEL, G. The Principles and Practice of International Aviation Law. Cambridge: Cambridge University Press, 2014. ISBN 978-11-0769-773-7.

IVOR, J. – KLIMEK, L. - ZÁHORA, J. Trestné právo Európskej únie a jeho vplyv na právny poriadok Slovenskej republiky. Žilina: Eurokódex, 2013. ISBN 978-80-8155-017-1.

## PRÁVNE ROZPRÁVY ON-SCREEN II. – Sekcia verejného práva

online vedecká konferencia - 13. november 2020

KARAS, V. - KRÁLIK, A. Právo Európskej únie. 1. vydanie, Bratislava: C.H.Beck, 2012. ISBN 978-80-7179-287-1.

MAZÁK, J. - JÁNOŠÍKOVÁ, M. Základy práva Európskej únie. Bratislava: Wolters Kluwer, 2009. ISBN 978-80-8078-289-4.

MRÁZ, S. - POREDOŠ, F. - VRŠANSKÝ, P. Medzinárodné verejné právo, Bratislava: VO PF UK, 2003. ISBN 978-80-7160-175-6.

PROCHÁZKA, R. – ČORBA, J. Právo Európskej únie. Bratislava: Poradca podnikateľa, 2006. ISBN 978-80-8893-162-1.

SPECIALE, R. Fundamentals of Aviation Law. 1st Edition, Columbus: McGraw-Hill Education, 2006. ISBN 978-00-7145-867-2.

SYLLOVÁ, J. - PÍTROVÁ, L. - PALDUSOVÁ, H.; a kol. Lisabonská smlouva, komentář, Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-89406-07-4.

SVOBODA, P. Úvod do evropského práva. 4. vydání, Praha: C.H.Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-313-4.

### **Periodiká a zborníky:**

THIJSEN, Ch. The Montreal Convention, EU Regulation 261/2004, and the Sturgeon Doctrine: How to Reconcile the Three?" In: 12 Issues Aviation Law & Policy, 2013.

VALEŠOVÁ, T. Vztah mezinárodního práva a vnitrostátního práva, vztah práva Evropských Společenství, Evropské Unie a vnitrostátního práva. Praha: Justiční akademie ČR, 2003.